

TITRE II - ANALYSE PAR RELATION

TOULOUSE	↔	CARCASSONNE
BORDEAUX	↔	TOULOUSE
AQUITAINE	↔	PROVENCE COTE D'AZUR
AGEN	↔	BORDEAUX

Le Groupe de Travail a sélectionné quatre relations présentant un intérêt spécifique :

- *La relation BORDEAUX - AGEN car elle appartient aux liaisons de catégorie 1 pour lesquelles le coefficient d'amélioration d'accessibilité est supérieur à 20 % (il est dans le cas présent de 25 %).*
- *Les relations TOULOUSE - CARCASSONNE, BORDEAUX - TOULOUSE, AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR car appartenant à la catégorie 2 (coefficient d'amélioration de l'ordre de 13 %) et présentant des longueurs contrastées.*
 - . *A l'Ouest, BORDEAUX - TOULOUSE 250 km, relation moyenne distance.*
 - . *A l'Est, TOULOUSE - CARCASSONNE 90 km, relation courte distance.*
 - . *AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR, relation longue distance, de l'ordre de 700 km.*

Les tableaux ci-après se proposent de dégager le caractère spécifique de chacune des quatre relations.

TABLEAU 1 - EVOLUTION DES PARTS DE MARCHE

JOUR OUVRABLE

	Longueur	1978		1979		Δ route	Δ fer	Bilan route moins fer	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$ route	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$ fer	$\frac{\Delta t}{t}$
		Trafic route	Trafic fer	Trafic route	Trafic fer						
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	90 km	653 71 %	261 29 %	823 79 %	213 21 %	+ 170	- 48	+ 122	1,26	0,82	13 %
BORDEAUX ↔ TOULOUSE	250 km	474 60 %	319 40 %	580 60 %	386 40 %	+ 106	+ 67	+ 173	1,22	1,21	13 %
AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	700 km	303 30 %	710 70 %	234 32 %	502 68 %	- 69	- 208	- 277	0,77	0,71	12 %
AGEN ↔ BORDEAUX	150 km	231 64 %	132 36 %	234 75 %	79 25 %	+ 3	- 53	- 50	1,0	0,60	25 %

Ainsi, aucune des quatre relations ne voit sa part de marché route diminuer entre 1978 et 1979, seule la relation BORDEAUX - TOULOUSE voit sa part rester constante. Sur cette relation d'ailleurs le trafic route et le trafic fer ont fortement augmenté (+ 21 %).

Pour trois relations sur quatre le trafic route a ou cru ou stagner. Du point de vue fer, seule la relation BORDEAUX - TOULOUSE a vu sa clientèle augmenter.

Notons la forte chute de clientèle sur la relation AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR (baisse de 23 % pour la route, 29 % pour le fer).

WEEK-END

	Longueur	1978		1978		Δ route	Δ fer	Bilan route moins fer	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$ route	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$ fer	$\frac{\Delta t}{t}$
		Trafic route	Trafic fer	Trafic route	Trafic fer						
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	90 km	677 79 %	182 21 %	1.198 90 %	134 10 %	+ 521	- 48	+ 473	1,77	0,74	13 %
BORDEAUX ↔ TOULOUSE	250 km	745 57 %	559 43 %	843 62 %	512 38 %	+ 98	- 47	+ 51	1,13	0,92	13 %
AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	700 km	336 22 %	1.161 78 %	316 23 %	1.066 77 %	- 20	- 95	- 115	0,94	0,92	12 %
AGEN ↔ BORDEAUX	150 km	342 72 %	134 28 %	367 73 %	135 27 %	+ 25	+ 1	+ 26	1,07	1,0	25 %

Excepté la relation AGEN - BORDEAUX, pour laquelle la clientèle reste constante toutes les liaisons considérées enregistrent une baisse de trafic fer.

Du point de vue routier, trois liaisons sur quatre gagnent en trafic, seule AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR voit son trafic baisser de 6 %.

TABLEAU 2 - MISE EN EVIDENCE DE L'INDUCTION GLOBALE SUR LES QUATRE RELATIONS

JOUR OUVRABLE

	Longueur	Méthode de simulation des comportements				Méthode quantitative report train sur route ou autoroute	Trafic induit Trafic route 1978	Rappel $\frac{T_{79}}{T_{78}}$ route
		Report train sur route ou autoroute	Induction pure	Report avion sur route	Total			
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	90 km	+ 50	-	-	+ 50	+ 49	8 %	1,26
BORDEAUX ↔ TOULOUSE	250 km	+ 43	-	-	+ 43	+ 38	9 %	1,22
AQUITAINE ↔ PROVENCE CÔTE D'AZUR	700 km	+ 19	-	-	+ 19	+ 13	6 %	0,77
AGEN ↔ BORDEAUX	150 km	+ 39	-	-	+ 39	+ 22	17 %	1,0
Toutes liaisons confondues							7,4 %	1,09

Ainsi les quatre relations étudiées bénéficient de report modal train sur route ou autoroute, par contre aucune induction pure ou report avion sur route n'est enregistrée.

On constate que c'est BORDEAUX - AGEN qui dégage le taux d'induction le plus élevé (17 %), c'est aussi la relation qui a le meilleur coefficient d'amélioration d'accessibilité ($\frac{\Delta t}{t} = 25 \%$)

Notons toutefois que malgré cette induction son trafic est resté constant sur l'année.

WEEK-END

	Longueur	Méthode de simulation des comportements			Méthode quantitative report train sur route ou autoroute	Trafic induit Trafic route 1978	Rappel $\frac{T_{79}}{T_{78}}$ route	
		Report train sur route ou autoroute	Induction pure	Report avion sur route				Total
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	90 km	+ 38	-	-	+ 38	+ 39	6 %	1,77
BORDEAUX ↔ TOULOUSE	250 km	+ 59	1	2	+ 62	+ 42	8 %	1,13
AQUITAINE ↔ PROVENCE CÔTE D'AZUR	700 km	+ 18	-	4	+ 22	+ 17	7 %	0,94
AGEN ↔ BORDEAUX	150 km	+ 35	-	-	+ 35	+ 28	10 %	1,07
Toutes liaisons confondues						4,9 %	1,09	

Les taux d'induction dégagés par chacune des quatre relations sont supérieurs au taux moyen constaté sur l'ensemble des 30 liaisons (4,9 %). Là encore, c'est la relation BORDEAUX - AGEN qui a le plus fort taux d'induction, mais notons qu'elle n'a pas pour autant la plus forte croissance.

TABLEAU 3 - AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1. Du point de vue des taux d'affectation on observe que :

- TOULOUSE - CARCASSONNE - Longueur 90 km

Tant en jour ouvrable qu'en week-end les taux d'affectation pour les catégories 2 personnes et plus ne diffèrent pas sensiblement d'une année sur l'autre. En 1979 comme en 1978 ils sont de l'ordre de 100 %.

Pour les une personne, en jour ouvrable le taux d'affectation route passe de 64 à 69 %. En week-end ce même taux passe de 53 à 69 %.

Sur cette relation l'affectation est favorable à la route quelle que soit la taille de groupe considérée (en 1979 comme en 1978).

Les tailles moyennes par groupe ne diffèrent pas sensiblement d'une année sur l'autre.

- BORDEAUX - TOULOUSE - Longueur 250 km

Pour une taille de groupe de 1 le taux d'affectation est favorable au fer. En week-end le fer reçoit 63 % de la clientèle en 1978, 59 % en 1979.

Pour toutes les autres tailles les taux d'affectation sont favorables à la route.

- AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR - Longueur 700 km

Le taux d'affectation n'est favorable au fer que dans le cas de groupe de une personne ; dans les autres cas le taux d'affectation est nettement favorable à la route.

On n'enregistre pas d'évolution significative entre 1978 et 1979.

- AGEN - BORDEAUX - Longueur 150 km

L'affectation est favorable à la route quelle que soit la taille du groupe.

2. Les tailles moyennes par groupe et leur évolution sont données dans le tableau ci-après :

		TOULOUSE ↔ CARCASSONNE 90 km		BORDEAUX ↔ AGEN 150 km		BORDEAUX ↔ TOULOUSE 250 km		AQUITAINE ↔ PROVENCE CÔTE D'AZUR 700 km		RAPPEL TOUTES LIAISONS CONFONDUES	
		1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979
Jour ouvrable	Route	1,51	1,67	1,4	1,38	1,43	1,61	1,96	2,11	1,69	1,75
	Fer	1,08	1,0	1,05	1,09	1,07	1,11	1,15	1,10	1,13	1,12
Week-end	Route	2,16	2,28	2,05	1,98	1,90	1,97	2,06	2,04	2,14	2,12
	Fer	1,08	1,07	1,17	1,22	1,10	1,13	1,21	1,11	1,18	1,14

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1979

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	
1 personne	483 58 %	69 %	212 100 %	31 %	695 66 %	66 %	285 24 %	69 %	126 4 %	31 %	411 31 %	31 %
2 personnes	232 28 %	100 %	1	-	233 22 %	22 %	524 44 %	99 %	7 5 %	1 %	531 40 %	40 %
3 personnes	61 7 %	100 %	-	-	61 6 %	6 %	194 16 %	99 %	1 1 %	1 %	95 15 %	15 %
4 personnes	29 3,5 %	100 %	-	-	29 3 %	3 %	145 12 %	100 %	-	-	145 11 %	11 %
> 4 personnes	29 3,5 %	100 %	-	-	29 3 %	3 %	44 4 %	100 %	-	-	44 13 %	13 %
TOTAL	834	80 %	213	20 %	1.047	100 %	1.192	90 %	134	10 %	1.326	100 %
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	1,67	1,0					2,28		1,07			

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1978

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(3)	
1 personne	428 66 %	64 %	243 93 %	36 %	671 73 %	73 %	195 29 %	53 %	172 94 %	47 %	367 43 %	43 %
2 personnes	146 22 %	91 %	14 5 %	9 %	160 18 %	18 %	270 4 %	97 %	8 4 %	3 %	278 32 %	32 %
3 personnes	51 8 %	93 %	4 2 %	7 %	55 6 %	6 %	127 19 %	98 %	2 1 %	2 %	129 15 %	15 %
4 personnes	21 3 %	100 %	-	-	21 2 %	2 %	71 11 %	99 %	1 1 %	1 %	72 8 %	8 %
> 4 personnes	6 1 %	100 %	-	-	6 -	-	12 1 %	100 %	-	-	12 1 %	1 %
TOTAL	652	72 %	261	28 %	913	100 %	675	79 %	183	21 %	858	100 %
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	1,51		1,08				2,16		1,08			

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION BORDEAUX - TOULOUSE

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1979

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	
1 personne	343 60 %	50 %	349 91 %	50 %	692 72 %	72 %	321 38 %	41 %	460 90 %	59 %	780 58 %	58 %
2 personnes	149 26 %	84 %	28 7 %	16 %	177 18 %	18 %	322 38 %	88 %	43 8 %	12 %	365 27 %	27 %
3 personnes	59 10 %	88 %	8 2 %	12 %	67 7 %	7 %	112 14 %	96 %	5 1 %	4 %	117 9 %	9 %
4 personnes	14 2 %	100 %	-	-	14 2 %	2 %	62 8 %	98 %	1	2 %	63 5 %	5 %
> 4 personnes	10 2 %	100 %	-	-	10 1 %	1 %	20 2 %	87 %	3 1 %	13 %	23 1 %	1 %
TOTAL	575	60 %	385	40 %	960	100 %	837	62 %	512	38 %	1.349	100 %
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	1,61		1,11				1,97		1,13			

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION BORDEAUX - TOULOUSE

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1978

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	
1 personne	313 66 %	51 %	301 95 %	49 %	614 77 %	77 %	303 41 %	37 %	512 92 %	63 %	815 63 %	63 %
2 personnes	131 28 %	92 %	11 3 %	8 %	142 18 %	18 %	278 38 %	89 %	34 6 %	11 %	312 24 %	24 %
3 personnes	21 4 %	81 %	5 2 %	19 %	26 3 %	3 %	100 14 %	91 %	10 2 %	9 %	110 8 %	8 %
4 personnes	11 2 %	92 %	1	8 %	12 2 %	2 %	44 6 %	98 %	1	2 %	45 3 %	3 %
> 4 personnes	-	-	-	-	-	-	13 1 %	100 %	-	-	13 1 %	1 %
TOTAL	476	60 %	319	40 %	794	100 %	738	58 %	557	42 %	1.295	100 %
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	1,43		1,07				1,90		1,10			

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1979

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END						
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL		
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		
1 personne	44 19 %	9 %	460 92 %	91 %	504 68 %	76 24 %	7 %	973 91 %	93 %	1.049 76 %			
2 personnes	132 56 %	78 %	37 7 %	22 %	169 23 %	180 57 %	71 %	74 7 %	29 %	254 18 %			
3 personnes	47 20 %	94 %	3 1 %	6 %	50 7 %	36 11 %	69 %	16 2 %	31 %	52 4 %			
4 personnes	11 5 %	92 %	1	8 %	12 2 %	19 6 %	95 %	1	5 %	20 1 %			
> 4 personnes	-	-	1	100 %	1	-	5 2 %	71 %	2	29 %	7 1 %		
TOTAL	234	32 %	502	68 %	736	100 %	316	23 %	1.066	77 %	1.382	100 %	
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	2,11		1,10				2,04		1,11				

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1978

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END						
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL		
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
1 personne	76 29 %	11 %	609 86 %	89 %	685 70 %	70 %	65 27 %	6 %	975 84 %	94 %	1.040 74 %	74 %	
2 personnes	138 52 %	60 %	93 13 %	40 %	231 24 %	24 %	124 51 %	46 %	148 13 %	54 %	272 20 %	20 %	
3 personnes	34 13 %	83 %	7 1 %	17 %	41 4 %	4 %	34 14 %	58 %	25 2 %	42 %	59 4 %	4 %	
4 personnes	16 6 %	94 %	1	6 %	17 2 %	2 %	14 6 %	78 %	4	22 %	18 1 %	1 %	
> 4 personnes	-	-	-	-	-	-	5 2 %	36 %	9 1 %	64 %	14 1 %	1 %	
TOTAL	264	27 %	710	73 %	974	100 %	242	17 %	1.161	83 %	1.403	100 %	
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	1,96		1,15				2,06		1,21				

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AGEN - BORDEAUX
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1979

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	
1 personne	158 67 %	68 %	74 95 %	32 %	232 74 %	143 39 %	55 %	118 88 %	45 %	261 53 %		
2 personnes	67 29 %	96 %	3 4 %	4 %	70 22 %	131 36 %	94 %	9 7 %	6 %	140 28 %		
3 personnes	4 2 %	100 %	-	-	4 1 %	53 15 %	98 %	1 1 %	2 %	54 11 %		
4 personnes	5 2 %	100 %	-	-	5 2 %	24 7 %	83 %	5 4 %	17 %	29 6 %		
> 4 personnes	-	-	1 1 %	100 %	1 1 %	11 3 %	92 %	1	8 %	12 2 %		
TOTAL	234	75 %	78	25 %	312	100 %	362	73 %	134	27 %	496	100 %
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	1,38		1,09				1,98		1,22			

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AGEN - BORDEAUX

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1978

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
1 personne	154 68 %	55 %	126 95 %	45 %	280 78 %	129 38 %	51 %	122 90 %	49 %	251 53 %		
2 personnes	66 29 %	92 %	6 5 %	8 %	72 20 %	115 34 %	92 %	10 7 %	8 %	125 27 %		
3 personnes	3 1 %	100 %	-	-	3 1 %	50 15 %	100 %	-	-	50 11 %		
4 personnes	-	-	-	-	-	28 8 %	97 %	1 1 %	3 %	29 6 %		
> 4 personnes	5 2 %	100 %	-	-	5 1 %	14 4 %	88 %	2 2 %	12 %	16 3 %		
TOTAL	228	63 %	132	37 %	360	100 %	336	135	471	100 %		
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	1,4		1,05				2,05	1,17				

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

TABLEAU 4 - AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

1. Le profil des déplacements est le suivant :

	TOULOUSE ↔ CARCASSONNE 90 km		BORDEAUX ↔ AGEN 150 km		BORDEAUX ↔ TOULOUSE 250 km		AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR 700 km		RAPPEL TOUTES LIAISONS CONFONDUES	
	1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979
PROFESSIONNEL										
- Jour ouvrable	55 %	56 %	63 %	72 %	69 %	67 %	25 %	32 %	42 %	45 %
- Week-end	21 %	19 %	29 %	34 %	37 %	34 %	24 %	26 %	24 %	25 %
LOISIRS, VACANCES										
- Jour ouvrable	9 %	11 %	5 %	9 %	12 %	11 %	33 %	31 %	25 %	20 %
- Week-end	32 %	32 %	25 %	23 %	22 %	26 %	29 %	26 %	33 %	29 %
AFFAIRES PERSONNELLES										
- Jour ouvrable	25 %	17 %	20 %	9 %	13 %	13 %	27 %	20 %	20 %	22 %
- Week-end	39 %	41 %	35 %	32 %	29 %	28 %	20 %	20 %	25 %	28 %
AUTRES MOTIFS										
- Jour ouvrable	11 %	16 %	12 %	10 %	6 %	9 %	15 %	17 %	13 %	13 %
- Week-end	8 %	8 %	11 %	11 %	12 %	12 %	27 %	28 %	16 %	18 %

2. Les motifs de déplacement pour lesquels le taux d'affectation fer est supérieur au taux d'affectation route sont les suivants :

TOULOUSE ↔ CARCASSONNE 90 km		AGEN ↔ BORDEAUX 150 km		BORDEAUX ↔ TOULOUSE 250 km		AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR 700 km	
1978	1979	1978	1979	1978	1979	1978	1979
Domicile - Travail - 64 % en J.O. - 58 % en week-end		Autres - 58 % en J.O. - 82 % en week-end	Autres - 75 % en week-end	Domicile - Travail - 53 % en week-end		Ensemble des motifs sauf promenade 50 % en J.O.	Ensemble des motifs sauf week-end, vacances - 42 % en J.O.
Scolaires - 67 % en J.O. - 85 % en week-end	Scolaires - 89 % en week-end	Scolaires - 91 % en week-end	Scolaires - 82 % en J.O. - 90 % en week-end	Scolaires - 61 % en J.O. - 85 % en week-end	Scolaires - 91 % en week-end		V.R.P. - 34 % en week-end
		Militaires - 75 % en week-end	Militaires - 80 % en week-end	Autres déplacements professionnels - 60 % en J.O.	Autres déplacements professionnels - 53 % en week-end - 63 % en J.O.		
				Militaires - 100 % en J.O. - 97 % en week-end	Militaires - 77 % en J.O. - 95 % en week-end		

3. Au total donc :

3.a. Pour trois relations sur quatre le motif de déplacement le plus fréquent est le motif professionnel : seule la relation AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR échappe à cette observation, ce qui est logique.

Vient ensuite le motif affaires personnelles et enfin les catégories loisirs, vacances, autres motifs, ces deux dernières catégories ayant des poids comparables.

La relation AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR jouit d'une structure des motifs de déplacement différente des trois autres relations puisque le motif le plus observé est le motif loisirs, vacances.

3.b. Si sur TOULOUSE - CARCASSONNE et AGEN - BORDEAUX l'affectation n'est favorable au fer que pour les motifs scolaires ou militaires, par contre sur une relation type BORDEAUX - TOULOUSE, l'affectation l'est également pour la catégorie "autres déplacements professionnels".

Sur une relation encore plus longue, le rail est compétitif quel que soit le motif de déplacement considéré.

RELATION BORDEAUX - TOULOUSE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

1979

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
1. Domicile - Travail	102 18 %	65 %	56 15 %	35 %	158 17 %	130 16 %	64 %	73 15 %	36 %	203 15 %		
2. Scolaire	20 3 %	54 %	17 5 %	46 %	37 4 %	7 1 %	9 %	70 14 %	91 %	77 6 %		
3. V.R.P.	169 29 %	85 %	31 8 %	15 %	200 21 %	111 13 %	90 %	13 3 %	10 %	124 9 %		
4. Autres affaires professionnelles	101 18 %	37 %	170 45 %	63 %	271 29 %	65 8 %	47 %	73 15 %	53 %	138 10 %		
5. Affaires personnelles	63 11 %	50 %	63 17 %	50 %	126 13 %	249 30 %	67 %	120 24 %	33 %	369 28 %		
6. Week-end, vacances	62 11 %	89 %	8 2 %	11 %	70 7 %	203 24 %	76 %	65 13 %	24 %	268 20 %		
7. Promenade, loisirs	30 5 %	81 %	7 2 %	19 %	37 4 %	56 7 %	72 %	22 4 %	28 %	78 6 %		
8. Militaire	3 1 %	23 %	10 3 %	77 %	13 1 %	2	5 %	40 8 %	95 %	42 3 %		
9. Autres	25 4 %	68 %	12 3 %	32 %	37 4 %	14 2 %	35 %	26 5 %	65 %	40 3 %		
Non réponse												
Total	575	61 %	374	39 %	949	100 %	837	63 %	502	37 %	1.339	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION BORDEAUX - TOULOUSE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

204

1978

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	
1. Domicile - Travail	62 13 %	61 %	40 13 %	39 %	102 13 %	13 %	96 13 %	47 %	107 20 %	53 %	203 16 %	16 %
2. Scolaire	7 1 %	39 %	11 3 %	61 %	18 2 %	2 %	10 1 %	15 %	57 11 %	85 %	67 5 %	5 %
3. V.R.P.	156 33 %	89 %	19 6 %	11 %	175 22 %	22 %	82 11 %	92 %	7 1 %	8 %	89 7 %	7 %
4. Autres affaires professionnelles	108 23 %	40 %	162 51 %	60 %	270 34 %	34 %	101 14 %	56 %	78 14 %	44 %	179 14 %	14 %
5. Affaires personnelles	52 11 %	53 %	47 15 %	47 %	99 13 %	13 %	229 31 %	61 %	146 27 %	39 %	375 29 %	29 %
6. Week-end, vacances	38 8 %	93 %	3 1 %	7 %	41 5 %	5 %	115 16 %	74 %	40 7 %	26 %	155 12 %	12 %
7. Promenade, loisirs	44 9 %	80 %	11 3 %	20 %	55 7 %	7 %	97 13 %	78 %	28 5 %	22 %	125 10 %	10 %
8. Militaire	-	-	9 3 %	100 %	9 1 %	1 %	2	3 %	57 11 %	97 %	59 5 %	5 %
9. Autres	9	41 %	13 4 %	59 %	22 3 %	3 %	6	21 %	23 4 %	79 %	29 2 %	2 %
Non réponse												
Total	476	60 %	316	40 %	791	100 %	738	58 %	543	42 %	1.281	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT
1979

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
1. Domicile - Travail	11 5 %	18 %	51 11 %	82 %	62 9 %	20 6 %	12 %	153 15 %	88 %	173 13 %		
2. Scolaire	2 1 %	14 %	12 2 %	86 %	14 2 %	-	-	39 4 %	100 %	39 3 %		
3. V.R.P.	5 2 %	16 %	26 5 %	84 %	31 4 %	31 10 %	66 %	16 1 %	34 %	47 3 %		
4. Autres affaires professionnelles	34 14 %	26 %	98 20 %	74 %	132 19 %	27 9 %	20 %	110 11 %	80 %	137 10 %		
5. Affaires personnelles	44 19 %	31 %	100 20 %	69 %	144 20 %	72 23 %	27 %	190 19 %	73 %	262 20 %		
6. Week-end, vacances	96 41 %	58 %	70 15 %	42 %	166 23 %	115 36 %	48 %	123 12 %	52 %	238 18 %		
7. Promenade, loisirs	29 12 %	48 %	31 7 %	52 %	60 8 %	39 12 %	36 %	68 7 %	64 %	107 8 %		
8. Militaire	13 6 %	22 %	47 10 %	78 %	60 8 %	6 2 %	3 %	199 19 %	97 %	205 15 %		
9. Autres	-	-	48 10 %	100 %	48 7 %	6 2 %	5 %	121 12 %	95 %	127 10 %		
Non réponse												
Total	234	33 %	483	67 %	717	100 %	316	24 %	1.019	76 %	1.335	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

206

1978

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	
1. Domicile - Travail	3	4 %	65	96 %	68	7 %	9	5 %	163	95 %	172	13 %
	1 %		10 %				4 %		15 %			
2. Scolaire	1	5 %	20	95 %	21	2 %	1	6 %	17	94 %	18	1 %
			3 %						2 %			
3. V.R.P.	25	36 %	44	64 %	69	7 %	20	39 %	31	61 %	51	4 %
	9 %		7 %				8 %		3 %			
4. Autres affaires professionnelles	28	28 %	71	72 %	99	11 %	16	16 %	82	84 %	98	7 %
	10 %		11 %				7 %		7 %			
5. Affaires personnelles	64	26 %	180	74 %	244	27 %	45	17 %	222	83 %	267	20 %
	24 %		27 %				19 %		20 %			
6. Week-end, vacances	89	43 %	120	57 %	209	23 %	110	44 %	142	56 %	252	18 %
	33 %		18 %				46 %		13 %			
7. Promenade, loisirs	46	50 %	46	50 %	92	10 %	37	26 %	108	74 %	145	11 %
	17 %		7 %				15 %		10 %			
8. Militaire	7	9 %	68	91 %	75	8 %	-	-	253	100 %	253	18 %
	3 %		10 %						23 %			
9. Autres	5	11 %	41	89 %	46	5 %	4	4 %	101	96 %	105	8 %
	2 %		6 %				2 %		9 %			
Non réponse												
Total	268	29 %	655	71 %	923	100 %	242	18 %	1.119	82 %	1.361	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AGEN - BORDEAUX
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT
1979

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
1. Domicile - Travail	50 21 %	58 %	36 46 %	42 %	86 27 %	37 10 %	54 %	31 23 %	46 %	68 14 %	14 %	
2. Scolaire	3 1 %	18 %	14 18 %	82 %	17 5 %	4 1 %	10 %	36 27 %	90 %	40 8 %	8 %	
3. V.R.P.	104 44 %	100 %	-	-	104 33 %	41 11 %	100 %	-	-	41 8 %	8 %	
4. Autres affaires professionnelles	25 11 %	69 %	11 14 %	31 %	36 12 %	41 11 %	71 %	17 13 %	29 %	58 12 %	12 %	
5. Affaires personnelles	22 9 %	79 %	6 8 %	21 %	28 9 %	131 36 %	83 %	27 20 %	17 %	158 32 %	32 %	
6. Week-end, vacances	2 1 %	100 %	-	-	2 1 %	54 15 %	89 %	7 5 %	11 %	61 12 %	12 %	
7. Promenade, loisirs	18 8 %	72 %	7 9 %	28 %	25 8 %	51 14 %	91 %	5 4 %	9 %	56 11 %	11 %	
8. Militaire	-	-	4 5 %	100 %	4 1 %	2 1 %	20 %	8 6 %	80 %	10 2 %	2 %	
9. Autres	10 4 %	91 %	1 1 %	9 %	11 4 %	1	25 %	3 2 %	75 %	4 1 %	1 %	
Non réponse												
Total	234	75 %	79	25 %	313	100 %	362	73 %	134	27 %	496	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

1978

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(2)	(3)	(3)	(1)	(2)	(2)	(2)	(3)	(3)
1. Domicile - Travail	63 28 %	85 %	11 19 %	15 %	74 26 %	26 %	35 11 %	53 %	31 24 %	47 %	66 23 %	14 %
2. Scolaire	9 4 %	50 %	9 16 %	50 %	18 6 %	6 %	3 1 %	9 %	30 23 %	91 %	33 23 %	7 %
3. V.R.P.	61 27 %	100 %	-	-	61 21 %	21 %	22 6 %	88 %	3 2 %	12 %	25 2 %	5 %
4. Autres affaires professionnelles	42 18 %	93 %	3 5 %	7 %	45 16 %	16 %	39 12 %	83 %	8 6 %	17 %	47 12 %	10 %
5. Affaires personnelles	35 15 %	61 %	22 39 %	39 %	57 20 %	20 %	131 39 %	81 %	30 23 %	19 %	161 23 %	35 %
6. Week-end, vacances	2 1 %	67 %	1	33 %	3 1 %	1 %	49 15 %	86 %	8 6 %	14 %	57 6 %	12 %
7. Promenade, loisirs	10 4 %	100 %	-	-	10 4 %	4 %	51 15 %	85 %	9 7 %	15 %	60 7 %	13 %
8. Militaire	-	-	3 100 %	100 %	3 1 %	1 %	1	25 %	3 2 %	75 %	4 2 %	1 %
9. Autres	6 3 %	40 %	9 16 %	60 %	15 5 %	5 %	5 1 %	42 %	7 5 %	58 %	12 5 %	3 %
Non réponse												
Total	228	80 %	58	20 %	286	100 %	336	72 %	129	28 %	465	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT
1979

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END						
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL		
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)			
1. Domicile - Travail	184 22 %	70 %	79 37 %	30 %	263 25 %	112 9 %	81 %	27 20 %	19 %	139 11 %	11 %		
2. Scolaire	84 10 %	56 %	65 30 %	44 %	149 14 %	6 1 %	11 %	47 36 %	89 %	53 4 %	4 %		
3. V.R.P.	194 23 %	96 %	8 4 %	4 %	202 19 %	32 3 %	100 %	-	-	32 2 %	2 %		
4. Autres affaires professionnelles	95 11 %	74 %	33 16 %	26 %	128 12 %	76 6 %	89 %	9 7 %	11 %	85 6 %	6 %		
5. Affaires personnelles	153 18 %	89 %	19 9 %	11 %	172 17 %	520 44 %	96 %	21 16 %	4 %	540 41 %	41 %		
6. Week-end, vacances	35 4 %	92 %	3 1 %	8 %	38 4 %	271 22 %	96 %	12 9 %	4 %	283 21 %	21 %		
7. Promenade, loisirs	74 9 %	100 %	-	-	74 7 %	140 12 %	97 %	4 3 %	3 %	144 11 %	11 %		
8. Militaire	-	-	7 3 %	-	7 1 %	5	71 %	2 1 %	29 %	7 1 %	1 %		
9. Autres	15 2 %	100 %	-	-	15 1 %	30 3 %	80 %	10 8 %	20 %	40 3 %	3 %		
Non réponse													
Total	834	80 %	214	20 %	1.048	1.048	100 %	1.192	90 %	132	10 %	1.324	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

210

1978

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(2)	(3)	(3)	(1)	(2)	(2)	(2)	(3)	(3)
1. Domicile - Travail	64	36 %	116	64 %	180	20 %	28	42 %	39	58 %	67	8 %
2. Scolaire	20	33 %	41	67 %	61	7 %	8	15 %	44	85 %	52	6 %
3. V.R.P.	149	99 %	2	1 %	151	17 %	59	100 %	-	-	59	7 %
4. Autres affaires professionnelles	136	82 %	31	18 %	167	18 %	34	67 %	17	23 %	51	6 %
5. Affaires personnelles	175	77 %	51	23 %	226	25 %	304	90 %	32	10 %	336	39 %
6. Week-end, vacances	20	71 %	8	29 %	28	3 %	139	86 %	23	14 %	162	19 %
7. Promenade, loisirs	50	91 %	5	9 %	55	6 %	91	84 %	17	16 %	108	13 %
8. Militaire	5	100 %	-	-	5	-	5	71 %	2	29 %	7	1 %
9. Autres	33	94 %	2	6 %	35	4 %	7	64 %	4	36 %	11	1 %
Non réponse												
Total	652	72 %	256	28 %	908	100 %	675	79 %	178	21 %	853	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

1.a. En jour ouvrable, sur TOULOUSE - CARCASSONNE et BORDEAUX - AGEN plus de 60 % des déplacements se font par aller / retour dans la journée.

Par contre, sur BORDEAUX - TOULOUSE, il n'y a que 30 % environ des déplacements qui s'affectent par aller / retour dans la journée.

Sur AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR, ce pourcentage devient nul.

1.b. En week-end, sur TOULOUSE - CARCASSONNE et BORDEAUX - AGEN, il n'y a que 41 à 47 % des déplacements qui s'effectuent par aller / retour dans la journée.

Sur BORDEAUX - TOULOUSE il n'y en a plus que 17 à 20 %, sur AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR le pourcentage reste évidemment marginal.

1.c. On remarque que tant en jour ouvrable qu'en week-end, sur AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR, la part des déplacements nécessitant plus de 3 nuits d'absence est supérieure à 60 %.

2. Du point de vue des taux d'affectation on constate que :

TOULOUSE - CARCASSONNE

- Jour ouvrable

1978 : En jour ouvrable l'affectation est toujours favorable à la route sauf pour la catégorie "plus de 30 nuits" (le fer compte 66 % de la clientèle).

1979 : On retrouve la même tendance (le fer compte 62 % de la clientèle).

- Week-end

1978 : L'affectation est toujours favorable à la route sauf pour les "plus de 30 nuits" (le fer compte 59 %).

1979 : En week-end, l'affectation est toujours favorable à la route même pour les "plus de 30 nuits".

BORDEAUX - TOULOUSE

- 1978 : L'affectation est toujours favorable à la route sauf pour la catégorie "plus de 30 nuits" en week-end (le fer retenant 67 % de la clientèle totale).

- 1979 :

En jour ouvrable , le fer l'emporte pour la catégorie "8 à 14 nuits" (51 % de la clientèle totale) et "plus de 30 nuits" (63 % de la clientèle totale).

En week-end, le fer l'emporte pour la classe "plus de 30 nuits" avec 85 % de la clientèle.

AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR

L'affectation est favorable au fer tant pour 1978 que pour 1979 et cela quelle que soit la durée d'absence.

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE
1979

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
Aucune nuit	587 70 %	83 %	118 55 %	17 %	705 67 %	580 49 %	93 %	42 32 %	7 %	622 47 %		
1 à 3 nuits	169 20 %	94 %	11 5 %	6 %	180 17 %	461 39 %	92 %	42 32 %	8 %	503 38 %		
4 à 7 nuits	31 4 %	53 %	27 13 %	47 %	58 6 %	78 7 %	74 %	27 20 %	26 %	105 8 %		
8 à 14 nuits	21 3 %	95 %	1 1 %	5 %	22 2 %	37 3 %	97 %	1 1 %	3 %	38 3 %		
15 à 30 nuits	13 1 %	68 %	6 3 %	32 %	19 2 %	17 1 %	74 %	6 4 %	26 %	23 2 %		
Plus de 30 nuits	15 2 %	38 %	24 11 %	62 %	39 4 %	17 1 %	81 %	4 3 %	19 %	21 1 %		
Non réponse	-	-	26 12 %	100 %	26 2 %	-	-	11 8 %	100 %	11 1 %		
	836	80 %	213	20 %	1.049	100 %	1.190	90 %	133	10 %	1.323	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE

220

1978

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		
Aucune nuit	468 71 %	78 %	135 57 %	22 %	603 68 %	359 33 %	90 %	40 23 %	10 %	399 47 %	47 %	
1 à 3 nuits	84 13 %	57 %	63 26 %	43 %	147 16 %	234 35 %	79 %	64 37 %	21 %	298 35 %	35 %	
4 à 7 nuits	63 10 %	77 %	19 8 %	23 %	82 9 %	61 9 %	54 %	52 30 %	46 %	113 13 %	13 %	
8 à 14 nuits	23 4 %	85 %	4 2 %	15 %	27 3 %	14 2 %	78 %	4 2 %	22 %	18 2 %	2 %	
15 à 30 nuits	13 2 %	59 %	9 4 %	41 %	22 2 %	3	75 %	1	25 %	4 1 %	1 %	
Plus de 30 nuits	4 -	33 %	8 3 %	66 %	12 1 %	7 1 %	41 %	10 6 %	59 %	17 2 %	2 %	
Non réponse	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	
	655	72 %	238 100 %	28 %	893	100 %	678 100 %	80 %	171	20 %	849	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION BORDEAUX - TOULOUSE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE
1979

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		
Aucune nuit	155 28 %	60 %	102 26 %	40 %	257 27 %	27 %	174 21 %	75 %	57 11 %	25 %	231 17 %	17 %
1 à 3 nuits	207 37 %	54 %	177 46 %	46 %	384 41 %	41 %	390 47 %	63 %	230 45 %	37 %	620 46 %	46 %
4 à 7 nuits	126 23 %	77 %	37 10 %	23 %	163 17 %	17 %	195 23 %	66 %	99 19 %	34 %	294 22 %	22 %
8 à 14 nuits	25 4 %	49 %	26 7 %	51 %	51 5 %	5 %	50 6 %	60 %	33 7 %	40 %	83 6 %	6 %
15 à 30 nuits	34 6 %	85 %	6 2 %	15 %	40 4 %	4 %	20 2 %	63 %	12 2 %	37 %	32 2 %	2 %
Plus de 30 nuits	14 2 %	37 %	24 6 %	63 %	38 4 %	4 %	8 1 %	15 %	44 9 %	85 %	52 4 %	4 %
Non réponse	-	-	14 4 %	100 %	14 2 %	2 %	-	-	36 7 %	100 %	36 3 %	3 %
	561 100 %	59 %	386 41 %	41 %	947 100 %	100 %	837 100 %	62 %	511 100 %	38 %	1.348 100 %	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION BORDEAUX - TOULOUSE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE

222

1978

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		
Aucune nuit	126 27 %	51 %	119 39 %	49 %	245 32 %	184 25 %	72 %	73 14 %	28 %	257 20 %	20 %	
1 à 3 nuits	192 41 %	59 %	132 44 %	41 %	324 42 %	341 46 %	61 %	219 41 %	39 %	560 44 %	44 %	
4 à 7 nuits	105 22 %	81 %	24 8 %	19 %	129 17 %	163 22 %	51 %	158 30 %	49 %	321 26 %	26 %	
8 à 14 nuits	17 4 %	59 %	12 4 %	41 %	29 4 %	28 4 %	52 %	26 5 %	48 %	54 4 %	4 %	
15 à 30 nuits	21 4 %	66 %	11 4 %	44 %	32 4 %	6	24 %	19 4 %	76 %	25 2 %	2 %	
Plus de 30 nuits	11 2 %	73 %	4 1 %	27 %	15 2 %	17 2 %	33 %	35 6 %	67 %	52 4 %	4 %	
Non réponse												
	473	60 %	302	40 %	774	100 %	739	58 %	530	42 %	1.269	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR
 AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE
 1979

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		
Aucune nuit	6 3 %	29 %	15 3 %	71 %	21 3 %	22 7 %	42 %	31 3 %	58 %	53 4 %	4 %	
1 à 3 nuits	13 6 %	8 %	144 28 %	92 %	157 22 %	76 24 %	22 %	271 25 %	78 %	347 25 %	25 %	
4 à 7 nuits	67 29 %	44 %	87 17 %	56 %	154 21 %	67 21 %	25 %	202 19 %	75 %	269 19 %	19 %	
8 à 14 nuits	61 27 %	46 %	73 15 %	54 %	134 18 %	56 18 %	29 %	138 13 %	71 %	194 14 %	14 %	
15 à 30 nuits	44 19 %	46 %	52 10 %	54 %	96 13 %	67 21 %	36 %	117 11 %	64 %	184 13 %	13 %	
Plus de 30 nuits	38 16 %	39 %	60 12 %	61 %	98 13 %	28 9 %	13 %	190 18 %	87 %	218 16 %	16 %	
Non réponse	-	-	75 15 %	100 %	75 10 %	-	-	118 11 %	100 %	118 9 %	9 %	
	229 100 %	31 %	506 100 %	69 %	735 100 %	316 100 %	23 %	1.067 100 %	77 %	1.383 100 %	100 %	

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE

224

1978

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		
Aucune nuit	24 9 %	46 %	28 4 %	54 %	52	5 %	9 4 %	19 %	39 3 %	81 %	48	3 %
1 à 3 nuits	46 17 %	18 %	204 29 %	82 %	250	26 %	38 16 %	9 %	372 32 %	91 %	410	29 %
4 à 7 nuits	54 20 %	33 %	112 16 %	67 %	166	17 %	56 23 %	22 %	194 17 %	78 %	250	18 %
8 à 14 nuits	64 24 %	29 %	159 22 %	71 %	223	23 %	39 16 %	26 %	113 10 %	74 %	152	11 %
15 à 30 nuits	44 17 %	38 %	71 10 %	62 %	115	12 %	65 27 %	29 %	161 14 %	71 %	226	16 %
Plus de 30 nuits	32 12 %	27 %	86 12 %	73 %	118	12 %	32 14 %	16 %	170 14 %	84 %	202	15 %
Non réponse	-	-	49 7 %		49	5 %	-		111 10 %	-	111	8 %
	264 100 %	27 %	709 100 %	73 %	973	100 %	239 100 %	17 %	1.160 100 %	83 %	1.399	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AGEN - BORDEAUX
 AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE
 1979

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
Aucune nuit	136 61 %	75 %	45 57 %	25 %	181 60 %	186 53 %	89 %	23 17 %	11 %	209 43 %	43 %	
1 à 3 nuits	44 20 %	64 %	25 32 %	36 %	69 23 %	117 33 %	76 %	37 28 %	24 %	154 31 %	31 %	
4 à 7 nuits	34 15 %	100 %	-	-	34 11 %	42 12 %	49 %	43 32 %	51 %	85 17 %	17 %	
8 à 14 nuits	3 1 %	100 %	-	-	3 1 %	5 1 %	38 %	8 6 %	62 %	13 3 %	3 %	
15 à 30 nuits	6 3 %	100 %	-	-	6 2 %	5 1 %	100 %	-	-	5 1 %	1 %	
Plus de 30 nuits	-	-	1 1 %	100 %	1 -	1	14 %	6 4 %	86 %	7 1 %	1 %	
Non réponse	-	-	8 10 %	100 %	8 3 %			17 13 %	100 %	17 4 %	4 %	
	223 100 %	74 %	79 100 %	26 %	302 100 %	356 100 %	73 %	134 100 %	27 %	490 100 %	100 %	

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

1978

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		
Aucune nuit	152 66 %	65 %	83 63 %	35 %	235 65 %	160 47 %	83 %	32 24 %	17 %	192 41 %	41 %	
1 à 3 nuits	58 25 %	83 %	12 9 %	17 %	70 19 %	134 40 %	77 %	39 29 %	23 %	173 47 %	37 %	
4 à 7 nuits	18 8 %	100 %	-	-	18 5 %	37 11 %	51 %	35 26 %	49 %	72 19 %	15 %	
8 à 14 nuits	-	-	2 2 %	100 %	2 1 %	4 1 %	31 %	9 7 %	69 %	13 3 %	3 %	
15 à 30 nuits	-	-	-	-	-	1	100 %	-	-	1	-	
Plus de 30 nuits	3 1 %	27 %	8 6 %	73 %	11 3 %	2 1 %	40 %	3 2 %	60 %	5 1 %	1 %	
Non réponse			27 20 %	100 %	27 7 %			16 12 %	100 %	16 4 %	3 %	
	231	64 %	132	36 %	363	100 %	338	72 %	134	28 %	472	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

TABLEAU 6 - AFFECTATION RAIL / ROUTE EN FONCTION DES PROFESSIONS

1. La structure de la clientèle route et fer permet de dégager, par relation, les professions les plus souvent représentées :

1978

		AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR			TOULOUSE - CARCASSONNE			BORDEAUX - TOULOUSE		
		Route	Fer	Total	Route	Fer	Total	Route	Fer	Total
JOUR OUVRABLE	Retraités	Retraités 21 %	Retraités 18 %	Retraités 19 %	Cadres moyens 43 %	Cadres moyens 33 %	Cadres moyens 40 %	Cadres moyens 36 %	Cadres moyens 30 %	Cadres moyens 34 %
	Commerçants	Commerçants 18 %	Cadres moyens 18 %	Cadres moyens 18 %					Cadres supérieurs 22 %	Cadres supérieurs 18 %
	Cadres moyens	Cadres moyens 17 %								
WEEK-END	Cadres moyens	Cadres moyens 26 %	Militaires 22 %	Militaires 18 %	Cadres moyens 27 %	Etudiants 39 %	Cadres moyens 25 %	Cadres moyens 32 %	Cadres moyens 26 %	Cadres moyens 30 %
					Employés 22 %		Employés 19 %		Etudiants 22 %	

1979

AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR			TOULOUSE - CARCASSONNE			BORDEAUX - TOULOUSE			
Route	Fer	Total	Route	Fer	Total	Route	Fer	Total	
JOUR OUVRABLE	Retraités 22 %	Cadres supérieurs 17 %	Cadres supérieurs 16 %	Cadres moyens 33 %	Etudiants 37 %	Cadres moyens 31 %	Cadres moyens 38 %	Cadres moyens 33 %	Cadres moyens 36 %
	Cadres moyens 18 %	Etudiants 13 %	Cadres moyens 14 %	Cadres moyens 25 %	Etudiants 18 %	Cadres supérieurs 20 %	Cadres supérieurs 18 %	Cadres supérieurs 18 %	
	Cadres supérieurs 12 %	Cadres moyens 12 %	Retraités 13 %						
WEEK-END	Cadres moyens 26 %	Militaires 19 %	Cadres moyens 19 %	Cadres moyens 30 %	Etudiants 47 %	Cadres moyens 29 %	Cadres moyens 38 %	Cadres moyens 23 %	Cadres moyens 32 %
		Cadres moyens 17 %	Militaires 15 %	Employés 19 %		Employés 18 %	Etudiants 22 %		

RELATION AGEN - BORDEAUX

		1978			1979		
		Route	Fer	Total	Route	Fer	Total
JOUR OUVRABLE		Cadres moyens 39 %	Etudiants 20 % Employés 18 %	Cadres moyens 29 %	Cadres moyens 24 % Cadres supérieurs 21 %	Employés 28 %	Cadres moyens 23 %
	WEEK-END	Cadres moyens 32 %	Etudiants 33 %	Cadres moyens 25 %	Cadres moyens 28 %	Etudiants 30 % Cadres moyens 22 %	Cadres moyens 26 %

2. Les professions pour lesquelles l'affectation fer est supérieur à 50 % sont les suivantes :

		AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR		TOULOUSE - CARCASSONNE		BORDEAUX - TOULOUSE	
		1978	1979	1978	1979	1978	1979
JOUR OUVRABLE	Ensemble des professions sauf :	Ensemble des professions sauf :	Ensemble des professions sauf :	Etudiants 63 % Militaires 58 %	Militaires 83 %	Etudiants 70 % Retraités 53 % Autres 68 %	Employés 64 % Ouvriers 56 % Militaires 73 %
	- Commerçants 22 % - Agriculteurs 17 %	- Commerçants 12 % - Retraités 46 %					
WEEK-END	Ensemble des professions sauf :	Ensemble des professions sauf :	Ensemble des professions sauf :	Etudiants 57 %	Etudiants 57 %	Etudiants 80 % Militaires 64 % Retraités 61 % Autres 64 %	Etudiants 69 % Militaires 67 % Sans profession, autres 61 %
	- Commerçants 43 % - Agriculteurs 50 %	- Agriculteurs 47 %					

		AGEN - BORDEAUX		RAPPEL TOUTES LIAISONS CONFONDUES	
		1978	1979	1978	1979
JOUR OUVRABLE		Cadres supérieurs 56 % Agriculteurs 86 % Etudiants 81 % Retraités 57 % Sans profession 61 %	Employés 65 % Etudiants 56 % Militaires 100 % Autres 81 %	Etudiants 77 % Militaires 84 % Autres 62 %	Ouvriers 56 % Etudiants 66 % Militaires 85 % Autres 60 %
	WEEK-END	Etudiants 77 % Sans profession 56 %	Etudiants 74 % Militaires 57 %	Etudiants 78 % Militaires 86 % Retraités 61 % Autres 78 %	Etudiants 76 % Militaires 89 % Retraités 56 % Autres 70 %

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE - 1979
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

235

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(3)	
1. Profession libérale	51 6 %	84 %	10 5 %	16 %	61 6 %	6 %	67 6 %	96 %	3 3 %	4 %	70 5 %	5 %
2. Cadre supérieur	79 10 %	85 %	14 7 %	15 %	93 9 %	9 %	135 11 %	94 %	9 7 %	6 %	144 11 %	11 %
3. Cadre moyen	270 33 %	84 %	53 25 %	16 %	323 31 %	31 %	366 30 %	95 %	19 14 %	5 %	385 29 %	29 %
4. Commerçant	95 12 %	99 %	1 1 %	1 %	96 9 %	9 %	147 12 %	98 %	3 2 %	2 %	150 11 %	11 %
5. Agriculteur	39 5 %	100 %	-	-	39 4 %	4 %	15 1 %	100 %	-	-	15 1 %	1 %
6. Employé	107 13 %	84 %	20 9 %	16 %	127 12 %	12 %	229 19 %	96 %	9 7 %	4 %	238 18 %	18 %
7. Ouvrier	16 2 %	84 %	3 1 %	16 %	19 2 %	2 %	80 7 %	89 %	10 8 %	11 %	90 7 %	7 %
8. Etudiant	103 12 %	56 %	80 37 %	44 %	183 18 %	18 %	47 4 %	43 %	63 47 %	57 %	110 8 %	8 %
9. Militaire	2	17 %	10 5 %	83 %	12 1 %	1 %	19 2 %	76 %	6 4 %	24 %	25 2 %	2 %
10. Retraité	27 3 %	90 %	3 1 %	10 %	30 3 %	3 %	44 4 %	98 %	1 0,5 %	2 %	45 3 %	3 %
11. Sans profession, autres	34 4 %	74 %	12 6 %	26 %	46 4 %	4 %	49 4 %	83 %	10 8 %	17 %	59 5 %	5 %
Non réponse			8 4 %	100 %	8 1 %	1 %			1	100 %	1	
	823 100 %	79 %	214 100 %	21 %	1.037 100 %	100 %	1.198 100 %	90 %	134 100 %	10 %	1.332 100 %	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE - 1978
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

236

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE (1)		FER (2)		TOTAL (3)		ROUTE (1)		FER (2)		TOTAL (3)	
1. Profession libérale	58 9 %	84 %	11 4 %	16 %	69 8 %	8 %	52 8 %	93 %	4 2 %	7 %	56 7 %	7 %
2. Cadre supérieur	62 9 %	87 %	9 4 %	13 %	71 8 %	8 %	43 6 %	67 %	21 12 %	33 %	64 7 %	7 %
3. Cadre moyen	281 43 %	77 %	85 33 %	23 %	366 40 %	40 %	185 27 %	86 %	30 17 %	14 %	215 25 %	25 %
4. Commerçant	47 7 %	90 %	5 2 %	10 %	52 6 %	6 %	72 11 %	91 %	7 4 %	9 %	79 9 %	9 %
5. Agriculteur	5 1 %	50 %	5 2 %	50 %	10 1 %	1 %	15 2 %	94 %	1 1 %	6 %	16 2 %	2 %
6. Employé	80 12 %	71 %	33 13 %	29 %	113 12 %	12 %	148 22 %	90 %	16 9 %	10 %	164 19 %	19 %
7. Ouvrier	12 2 %	55 %	10 4 %	45 %	22 2 %	2 %	51 8 %	96 %	2 1 %	4 %	53 6 %	6 %
8. Etudiant	34 5 %	37 %	59 23 %	63 %	93 10 %	10 %	52 8 %	43 %	70 39 %	57 %	122 14 %	14 %
9. Militaire	5 1 %	42 %	7 3 %	58 %	12 1 %	1 %	15 2 %	68 %	7 4 %	32 %	22 3 %	3 %
10. Retraité	32 5 %	62 %	20 8 %	38 %	52 6 %	6 %	14 2 %	70 %	6 3 %	30 %	20 2 %	2 %
11. Sans profession, autres	37 6 %	77 %	11 4 %	23 %	48 5 %	5 %	30 4 %	67 %	15 8 %	33 %	45 5 %	5 %
Non réponse	653	72 %	255	28 %	908	100 %	677	79 %	179	21 %	856	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION BORDEAUX - TOULOUSE - 1979
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(3)	
1. Profession libérale	96 17 %	73 %	36 9 %	27 %	132 14 %	14 %	80 9 %	78 %	23 4 %	22 %	103 8 %	8 %
2. Cadre supérieur	96 17 %	55 %	78 20 %	45 %	174 18 %	18 %	115 14 %	66 %	59 11 %	34 %	174 13 %	13 %
3. Cadre moyen	218 38 %	63 %	126 33 %	37 %	344 36 %	36 %	322 38 %	73 %	119 23 %	27 %	441 32 %	32 %
4. Commerçant	55 9 %	89 %	7 2 %	11 %	62 6 %	6 %	63 7 %	93 %	5 1 %	7 %	68 5 %	5 %
5. Agriculteur	6 1 %	100 %	-	-	6 1 %	1 %	4 1 %	100 %	-	-	4 -	-
6. Employé	17 3 %	36 %	30 8 %	64 %	47 5 %	5 %	110 13 %	59 %	75 15 %	41 %	185 14 %	14 %
7. Ouvrier	7 1 %	44 %	9 2 %	56 %	16 2 %	2 %	38 5 %	58 %	27 5 %	42 %	65 5 %	5 %
8. Etudiant	38 7 %	53 %	34 9 %	47 %	72 7 %	7 %	49 6 %	31 %	110 22 %	69 %	159 12 %	12 %
9. Militaire	6 1 %	27 %	16 4 %	73 %	22 2 %	2 %	23 3 %	33 %	46 9 %	67 %	69 5 %	5 %
10. Retraité	15 2 %	52 %	14 4 %	48 %	29 3 %	3 %	20 2 %	61 %	13 3 %	39 %	33 2 %	2 %
11. Sans profession, autres	26 4 %	50 %	26 7 %	50 %	52 5 %	5 %	19 2 %	39 %	30 6 %	61 %	49 4 %	4 %
Non réponse	-	-	9 2 %	100 %	9 1 %	1 %	-	-	7 1 %	100 %	7 -	-
	580	60 %	385	40 %	965	100 %	843	62 %	514	38 %	1.357	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION BORDEAUX - TOULOUSE - 1978
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

238

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE (1)		FER (2)		TOTAL (3)		ROUTE (1)		FER (2)		TOTAL (3)	
1. Profession libérale	41 9 %	59 %	29 9 %	41 %	70	9 %	69 9 %	66 %	35 6 %	34 %	104	8 %
2. Cadre supérieur	70 15 %	50 %	69 22 %	50 %	139	18 %	75 10 %	65 %	40 7 %	35 %	115	9 %
3. Cadre moyen	170 36 %	64 %	95 30 %	46 %	265	34 %	240 32 %	63 %	143 26 %	37 %	383	30 %
4. Commerçant	88 19 %	96 %	4 1 %	4 %	92	12 %	72 10 %	91 %	7 1 %	9 %	79	6 %
5. Agriculteur	10 2 %	66 %	5 1 %	34 %	15	2 %	9 1 %	100 %	-	-	9	1 %
6. Employé	26 5 %	50 %	26 8 %	50 %	52	7 %	122 16 %	69 %	55 10 %	31 %	177	14 %
7. Ouvrier	20 4 %	61 %	13 4 %	39 %	33	4 %	59 8 %	67 %	29 5 %	33 %	88	7 %
8. Etudiant	12 3 %	30 %	28 9 %	70 %	40	5 %	29 4 %	20 %	118 22 %	80 %	147	11 %
9. Militaire	11 2 %	58 %	8 3 %	42 %	19	2 %	36 5 %	36 %	64 12 %	64 %	100	8 %
10. Retraité	14 3 %	47 %	16 5 %	53 %	30	4 %	13 2 %	39 %	20 4 %	61 %	33	3 %
11. Sans profession, autres	12 2 %	32 %	25 8 %	68 %	37	5 %	21 3 %	36 %	37 7 %	64 %	58	4 %
Non réponse												
	474	60 %	317	40 %	791	100 %	745	58 %	548	42 %	1.293	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR - 1979

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(3)	
1. Profession libérale	17 7 %	40 %	25 5 %	60 %	42 6 %	25 8 %	26 %	71 7 %	74 %	96 7 %	7 %	
2. Cadre supérieur	27 12 %	24 %	87 17 %	76 %	114 16 %	39 12 %	30 %	89 8 %	70 %	128 9 %	9 %	
3. Cadre moyen	41 18 %	41 %	60 12 %	59 %	101 14 %	84 26 %	32 %	177 17 %	68 %	261 19 %	19 %	
4. Commerçant	22 9 %	88 %	3 1 %	12 %	25 3 %	35 10 %	49 %	37 3 %	51 %	72 5 %	5 %	
5. Agriculteur	1 -	8 %	12 2 %	92 %	13 2 %	10 3 %	53 %	9 1 %	47 %	19 1 %	1 %	
6. Employé	23 10 %	39 %	36 7 %	61 %	59 8 %	36 11 %	28 %	91 9 %	72 %	127 9 %	9 %	
7. Ouvrier	-	-	25 5 %	100 %	25 3 %	14 4 %	30 %	32 3 %	70 %	46 3 %	3 %	
8. Etudiant	11 5 %	15 %	64 13 %	85 %	75 10 %	19 6 %	18 %	87 8 %	82 %	106 8 %	8 %	
9. Militaire	14 6 %	23 %	48 10 %	77 %	62 8 %	9 3 %	4 %	203 19 %	96 %	212 15 %	15 %	
10. Retraité	50 22 %	54 %	43 9 %	46 %	93 13 %	33 10 %	23 %	109 10 %	77 %	142 10 %	10 %	
11. Sans profession, autres	26 11 %	31 %	59 12 %	69 %	85 12 %	25 7 %	16 %	135 13 %	84 %	160 12 %	12 %	
Non réponse	-	-	40 7 %		40 5 %	-	-	26 2 %	100 %	26 2 %	2 %	
	232	32 %	502	68 %	734	100 %	329	24 %	1.066	76 %	1.395	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(3)	
1. Profession libérale	23 9 %	47 %	26 4 %	53 %	49	5 %	15 6 %	32 %	45 4 %	68 %	60	4 %
2. Cadre supérieur	22 8 %	21 %	81 11 %	79 %	103	11 %	24 10 %	37 %	59 5 %	63 %	83	6 %
3. Cadre moyen	45 17 %	26 %	126 18 %	74 %	171	18 %	67 27 %	31 %	207 17 %	69 %	274	19 %
4. Commerçant	46 18 %	78 %	13 2 %	22 %	59	7 %	37 15 %	57 %	40 3 %	43 %	77	6 %
5. Agriculteur	10 4 %	83 %	2	17 %	12	1 %	4 2 %	50 %	6 1 %	50 %	10	1 %
6. Employé	18 7 %	38 %	29 4 %	62 %	47	5 %	35 14 %	31 %	109 9 %	69 %	144	10 %
7. Ouvrier	17 7 %	27 %	46 7 %	73 %	63	7 %	18 7 %	30 %	61 5 %	70 %	79	6 %
8. Etudiant	4 2 %	6 %	66 9 %	94 %	70	7 %	1	2 %	106 9 %	98 %	107	7 %
9. Militaire	7 3 %	9 %	68 10 %	91 %	75	8 %	11 4 %	5 %	259 22 %	95 %	270	18 %
10. Retraité	55 21 %	30 %	128 18 %	70 %	183	19 %	32 13 %	24 %	140 12 %	76 %	172	12 %
11. Sans profession, autres	12 4 %	13 %	79 11 %	87 %	91	9 %	6 2 %	8 %	101 8 %	92 %	107	7 %
Non réponse	-	-	40 6 %	-	40	4 %	-	-	59 5 %	-	59	4 %
	259	27 %	704	73 %	963	100 %	250	17 %	1.192	83 %	1.442	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AGEN - BORDEAUX - 1979
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(1)	(2)	(2)	(3)	(3)	(1)	(1)	(2)	(2)	(3)	(3)
1. Profession libérale	44 19 %	100 %	-	-	44	14 %	40 11 %	83 %	8 6 %	17 %	48	10 %
2. Cadre supérieur	48 21 %	100 %	-	-	48	15 %	48 13 %	83 %	10 7 %	17 %	58	12 %
3. Cadre moyen	57 24 %	79 %	15 19 %	21 %	72	23 %	102 28 %	77 %	30 22 %	23 %	132	26 %
4. Commerçant	43 18 %	88 %	6 8 %	12 %	49	16 %	42 11 %	100 %	-	-	42	8 %
5. Agriculteur	3 1 %	100 %	-	-	3	1 %	6 2 %	100 %	-	-	6	1 %
6. Employé	12 5 %	35 %	22 28 %	65 %	34	11 %	62 17 %	78 %	17 13 %	22 %	79	16 %
7. Ouvrier	4 2 %	57 %	3 4 %	43 %	7	2 %	19 5 %	100 %	-	-	19	4 %
8. Etudiant	11 5 %	44 %	14 18 %	56 %	25	8 %	14 4 %	26 %	40 30 %	74 %	54	11 %
9. Militaire	-	-	5 6 %	100 %	5	2 %	9 2 %	43 %	12 9 %	57 %	21	4 %
10. Retraité	9 1 %	100 %	-	-	9	3 %	14 4 %	64 %	8 6 %	36 %	22	4 %
11. Sans profession, autres	3 1 %	19 %	13 17 %	81 %	16	5 %	11 3 %	52 %	10 7 %	48 %	21	4 %
Non réponse	-	-	-	-	-	-	-	-	1	100 %	1	-
	234	75 %	78	25 %	312	100 %	367	73 %	136	27 %	503	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

RELATION AGEN - BORDEAUX - 1978
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

242

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
		(1)		(2)		(3)		(1)		(2)		(3)
1. Profession libérale	25 11 %	89 %	3 2 %	11 %	28 8 %	8 %	27 8 %	69 %	12 9 %	31 %	39 8 %	8 %
2. Cadre supérieur	16 7 %	44 %	20 16 %	56 %	36 10 %	10 %	29 8 %	66 %	15 11 %	34 %	44 9 %	9 %
3. Cadre moyen	90 39 %	89 %	11 9 %	11 %	101 29 %	29 %	109 32 %	90 %	12 9 %	10 %	121 25 %	25 %
4. Commerçant	36 16 %	100 %	-	-	36 10 %	10 %	21 6 %	95 %	1 1 %	5 %	22 5 %	5 %
5. Agriculteur	3 1 %	14 %	19 16 %	86 %	22 6 %	6 %	14 4 %	100 %	-	-	14 3 %	3 %
6. Employé	33 14 %	60 %	22 18 %	40 %	55 15 %	15 %	62 18 %	78 %	18 13 %	22 %	80 17 %	17 %
7. Ouvrier	7 3 %	100 %	-	-	7 2 %	2 %	27 8 %	84 %	5 4 %	16 %	32 7 %	7 %
8. Etudiant	6 3 %	19 %	25 20 %	81 %	31 9 %	9 %	13 4 %	23 %	44 33 %	77 %	57 12 %	12 %
9. Militaire	-	-	-	-	-	-	10 3 %	77 %	3 2 %	23 %	13 2 %	2 %
10. Retraité	3 1 %	43 %	4 3 %	57 %	7 2 %	2 %	16 5 %	73 %	6 5 %	27 %	22 5 %	5 %
11. Sans profession, autres	12 5 %	39 %	19 15 %	61 %	31 9 %	9 %	14 4 %	44 %	18 13 %	56 %	32 7 %	7 %
Non réponse												
	231	65 %	123	35 %	354	100 %	342	72 %	134	28 %	476	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

(3) Structure de la clientèle totale (fer + route) suivant la catégorie

TABLEAU 7 - INTENTION D'UTILISATION DE L'AUTOROUTE

Tant en 1978 qu'en 1979 la question suivante était posée aux usagers :

"Lorsque l'autoroute BORDEAUX - NARBONNE sera terminée, pensez-vous que vous utiliserez l'autoroute pour effectuer ce déplacement ?"

- Oui
- Non
- Ne sais pas

Les tableaux suivants mettent en évidence les variations d'intentions telles qu'elles ont été formulées en 1978 et 1979.

Ces intentions sont confrontées aux affectations effectivement observées en septembre 1979 sur chacune des quatre liaisons.

1. Les intentions formulées en septembre 1979 semblent moins optimistes qu'en 1978. On constate en général une baisse de 20 % dans les intentions d'utilisation de l'autoroute.

Il est intéressant de noter que cette baisse apparaît moins marquée sur les relations longue distance (BORDEAUX - TOULOUSE, AQUITAINE - PROVENCE CÔTE D'AZUR).

2. Les taux d'affectation actuellement observés sont très favorables à l'autoroute sauf pour une relation, TOULOUSE - CARCASSONNE, qui présente une affectation relativement faible.

Pour cette dernière relation on note que l'indice d'intention de report est deux fois plus élevé que le taux d'affectation observé. Ceci tendrait à prouver que c'est la mise en service de la section VILLEFRANCHE - CARCASSONNE qui est déterminante pour développer l'affectation sur l'autoroute.

Il convient en effet de garder à l'esprit que pour cette relation là, la section TOULOUSE - VILLEFRANCHE n'est pas particulièrement attractive.

- L'autoroute sort assez loin du centre de TOULOUSE, mais surtout débouche dans des conditions très mauvaises au niveau de VILLEFRANCHE, son accès est d'ailleurs délicat dans le sens CARCASSONNE - TOULOUSE, ce qui explique que l'affectation de ce sens soit encore plus faible (26 %) que dans le sens TOULOUSE - CARCASSONNE (35 %).
- Par ailleurs, la R.N. 113 entre TOULOUSE et VILLEFRANCHE est à 3 voies, le point dur de l'itinéraire étant constitué essentiellement par la traversée de CASTANET.

	INTENTIONS 1978				INTENTIONS 1979			
	Oui	Non	Ne sais pas	Total	Oui	Non	Ne sais pas	Total
<u>AGEN - BORDEAUX</u>								
- Week-end	248 73 %	63 19 %	28 8 %	399	213 59 %	111 31 %	35 10 %	359
- Jour ouvrable	169 74 %	45 20 %	14 6 %	228	135 59 %	77 33 %	19 8 %	231
<u>BORDEAUX - TOULOUSE</u>								
- Week-end	592 80 %	103 14 %	46 6 %	741	591 70 %	185 22 %	69 8 %	845
- Jour ouvrable	383 81 %	67 14 %	20 4 %	470	412 72 %	120 21 %	44 7 %	576
<u>TOULOUSE - CARCASSONNE</u>								
- Week-end	413 61 %	206 30 %	61 9 %	680	615 51 %	402 34 %	182 15 %	1.199
- Jour ouvrable	441 67 %	149 23 %	65 10 %	655	442 53 %	272 33 %	121 14 %	835
<u>AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR</u>								
- Week-end	198 76 %	44 17 %	17 7 %	259	250 76 %	29 9 %	51 15 %	330
- Jour ouvrable	216 81 %	30 11 %	20 8 %	266	161 71 %	46 20 %	21 9 %	228
	2.660 68 %	967 25 %	271 7 %	3.898 100 %	2.819 61 %	1.242 27 %	542 12 %	4.603 100 %

	Affectations observées en 1979			$\frac{\text{Intentions 1979}}{\text{Intentions 1978}}$	$\frac{\text{Affectations observées en 1979}}{\text{Intentions 1979}}$
	Autoroute	R.N.	Total		
<u>AGEN - BORDEAUX</u>					
- Week-end	219 61 %	141 39 %	360 100 %	0,81	1,03
- Jour ouvrable	151 66 %	78 34 %	229 100 %	0,80	1,12
<u>BORDEAUX - TOULOUSE</u>					
- Week-end	628 74 %	219 26 %	847 100 %	0,88	1,06
- Jour ouvrable	412 73 %	151 27 %	563 100 %	0,89	1,01
<u>TOULOUSE - CARCASSONNE</u>					
- Week-end	298 25 %	905 75 %	1.203 100 %	0,84	0,49
- Jour ouvrable	247 30 %	575 70 %	822 100 %	0,79	0,57
<u>AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR</u>					
- Week-end	235 70 %	102 30 %	337 100 %	1,0	0,92
- Jour ouvrable	148 67 %	74 33 %	222 100 %	0,88	1,10

ANNEXES :

- ANNEXE 1 - LES ENQUETES ROUTE - SEPTEMBRE 1978
- ANNEXE 2 - LES ENQUETES FER - SEPTEMBRE 1978
- ANNEXE 3 - LES ENQUETES ROUTE - SEPTEMBRE 1979
- ANNEXE 4 - LES ENQUETES FER - SEPTEMBRE 1979

CHAPÎTRE I - LES ENQUÊTES ROUTIÈRES
SEPTEMBRE 1978

Sept postes d'enquête par interviews des conducteurs de véhicules ont été retenus sur la route pour appréhender les trafics sur la R.N. 113 entre BORDEAUX et NARBONNE.

Ces postes sont visualisés sur le plan ci-contre.

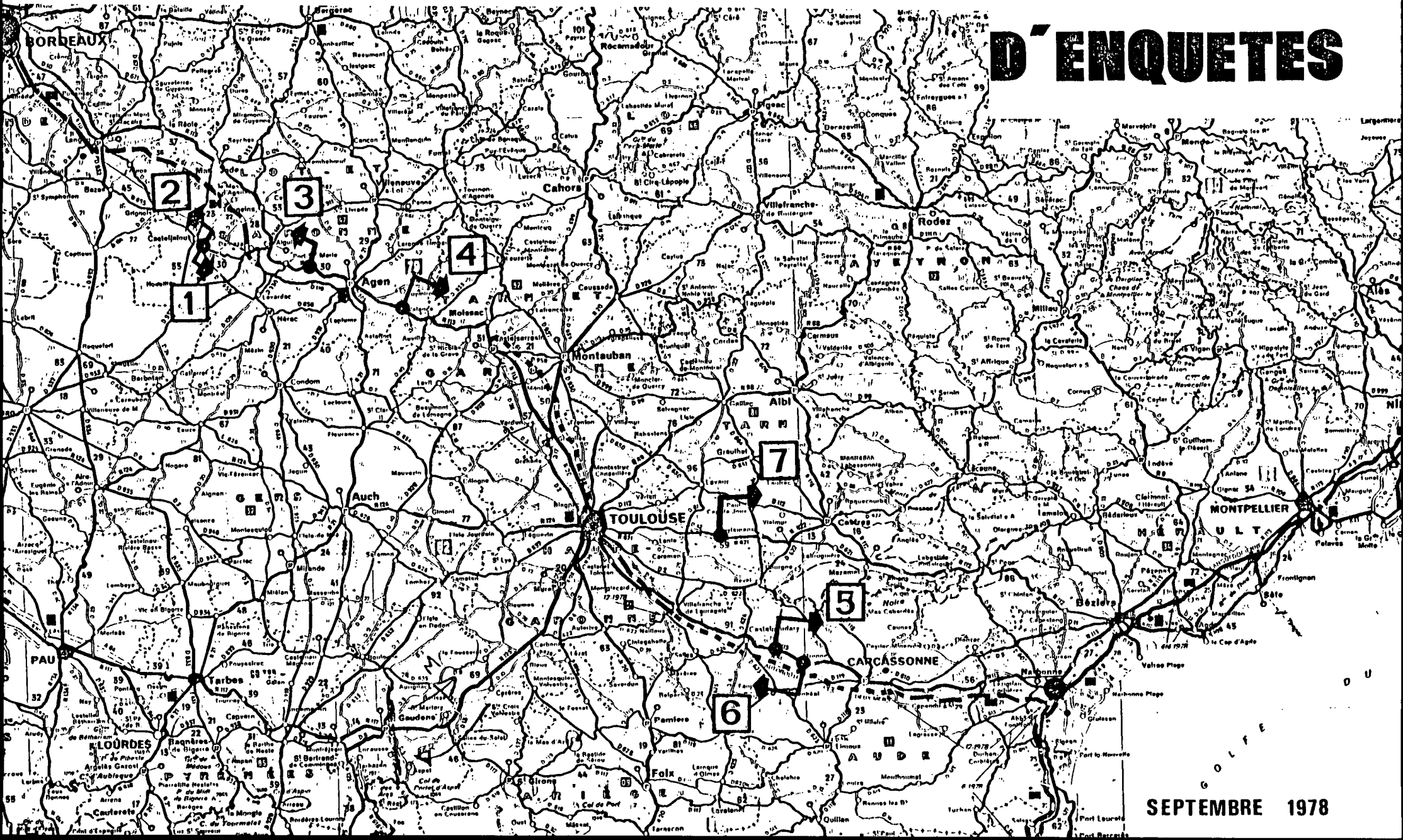
Afin de distinguer la structure du trafic entre le jour ouvrable et le week-end, l'enquête a porté sur 4 jours : jeudi, vendredi, samedi, dimanche 21, 22, 23 et 24 septembre 1978.

Le Groupe de Travail sur la base de l'examen des résultats de comptages a jugé que les trafics du jeudi seraient considérés représentatifs du jour ouvrable, les autres jours correspondant au jour week-end.

Les heures d'enquête, ainsi que le questionnaire d'enquête retenus par le Groupe de Travail sont figurés pages suivantes.

PLAN DE SITUATION DES POSTES

D'ENQUETES



PLANNING DE DEROULEMENT DES ENQUETES PAR POSTE

	Jeudi 21 septembre 1978	Vendredi 22 septembre 1978	Samedi 23 septembre 1978	Dimanche 24 septembre 1978
P ₁ - GRIGNOLS vers CASTELJALOUX (C.D. 655)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 20 H
P ₂ - CASTELJALOUX vers GRIGNOLS (C.D. 655)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 24 H
P ₃ - AGEN vers BORDEAUX (R.N. 113)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 24 H
P ₄ - AGEN vers TOULOUSE (R.N. 113)	7 H - 20 H	14 H - 22 H	7 H - 20 H	14 H - 20 H
P ₅ - CASTELNAUDARY vers CARCASSONNE (R.N. 113)	7 H - 20 H	14 H - 22 H	7 H - 20 H	14 H - 20 H
P ₆ - CARCASSONNE vers CASTELNAUDARY (R.N. 113)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 24 H
P ₇ - TOULOUSE vers CASTRES (R.N. 621)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 20 H

Les taux de sondage réalisés pendant l'enquête ont été les suivants :

<p>Ⓟ₁ - J₁ 62,50 % J₂ 64,90 % J₃ 59,50 % J₄ 59,37 %</p>	<p>Ⓟ₄ - J₁ 42,20 % J₂ 35,50 % J₃ 47,60 % J₄ 47,70 %</p>	<p>Ⓟ₇ - J₁ 83,40 % J₂ 75,30 % J₃ 61,80 % J₄ 62,90 %</p>
<p>Ⓟ₂ - J₁ 70,20 % J₂ 62,46 % J₃ 56,50 % J₄ 55,70 %</p>	<p>Ⓟ₅ - J₁ 28,20 % J₂ 24,80 % J₃ 27,50 % J₄ 31,08 %</p>	
<p>Ⓟ₃ - J₁ 51,30 % J₂ 32,60 % J₃ 41,02 % J₄ 39,00 %</p>	<p>Ⓟ₆ - J₁ 24,90 % J₂ 24,80 % J₃ 26,90 % J₄ 18,60 %</p>	

Le détail des résultats est figuré dans les pages suivantes.

PERIODES HORAIRES		POSTE 1		POSTE 2		POSTE 3		POSTE 4	
		V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés
O1	7 H - 8 H	63	31	49	43	106	47	83	38
O2	8 H - 9 H	76	59	90	79	135	77	168	65
O3	9 H - 10 H	105	99	82	66	167	102	189	76
O4	10 H - 11 H	89	71	90	75	201	91	177	53
O5	11 H - 12 H	91	59	87	60	179	89	180	83
O6	12 H - 13 H	95	56	47	41	200	63	156	24
O7	13 H - 14 H	63	45	61	30	85	51	96	31
O8	14 H - 15 H	98	64	80	51	162	95	201	85
O9	15 H - 16 H	89	53	66	61	248	106	153	103
O10	16 H - 17 H	91	52	85	68	238	97	193	91
O11	17 H - 18 H	119	55	109	50	275	153	167	114
O12	18 H - 19 H	151	76	135	83	129	119	284	101
O13	19 H - 20 H	76	34	87	43	188	98	163	70
O14	20 H - 21 H								
O15	21 H - 22 H								
O16	22 H - 23 H								
O17	23 H - 24 H								
TRAFIC V.L. TOTAL		1.206	754	1.068	750	2.313	1.188	2210	934
		V.L. enquêtés = 62,5 %		V.L. enquêtés : 70,2 %		V.L. enquêtés = 51,3 %		V.L. enquêtés = 42,2 %	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. recensé		1.601	%V.L = 75 %P.L = 12 %V.U = 13	1.399	%V.L = 76 %P.L = 12 %V.U = 12	3.444	%V.L = 67 %P.L = 22 %V.U = 11	3.447	%V.L = 64 %P.L = 15 %V.U = 11
Trafic V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 1 sens		1.291		1.317		4.848		5.589	
Trafic V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 2 sens		2.608		2.608					

DE SONDAGE PAR POSTE

PERIODES HORAIRES		POSTE 5		POSTE 6		POSTE 7	
		V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés
01	7 H - 8 H	113	31	113	21	96	53
02	8 H - 9 H	179	42	115	60	96	58
03	9 H - 10 H	188	75	289	51	88	37
04	10 H - 11 H	225	64	235	60	86	43
05	11 H - 12 H	229	67	253	58	59	43
06	12 H - 13 H	167	48	167	48	50	37
07	13 H - 14 H	160	54	177	53	74	43
08	14 H - 15 H	246	53	234	47	70	54
09	15 H - 16 H	231	65	259	60	87	60
10	16 H - 17 H	243	60	274	75	65	59
11	17 H - 18 H	220	62	234	56	92	82
12	18 H - 19 H	211	58	255	60	117	77
13	19 H - 20 H	171	51	187	46	013	41
14	20 H - 21 H						
15	21 H - 22 H						
16	22 H - 23 H						
17	23 H - 24 H						
TRAFIC V.L. TOTAL		2.583	730	2.792	695	1.083	687
		V.L. enquêtés = 28,2 %		V.L. enquêtés = 24,9 %		V.L. enquêtés = 83,4 %	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. recensé		3.723	%V.L = 69 %P.L = 25 %V.U = 6	3.956	%V.L = 71 %P.L = 24 %V.U = 5	1.408	%V.L = 77 %P.L = 13 %V.U = 10
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 1 sens		6.374		6.632		1.654	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 2 sens		13.006		13.006			

PERIODES HORAIRES		POSTE 1		POSTE 2		POSTE 3		POSTE 4	
		V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés
01	7 H - 8 H								
02	8 H - 9 H								
03	9 H - 10 H								
04	10 H - 11 H								
05	11 H - 12 H								
06	12 H - 13 H								
07	13 H - 14 H								
08	14 H - 15 H	102	74	96	61	192	46	176	81
09	15 H - 16 H	101	87	110	79	220	100	215	95
10	16 H - 17 H	109	77	98	69	285	91	258	92
11	17 H - 18 H	186	106	155	100	340	98	345	89
12	18 H - 19 H	205	125	159	94	325	118	324	119
13	19 H - 20 H	236	140	136	68	299	88	342	104
14	20 H - 21 H							143	60
15	21 H - 22 H								
16	22 H - 23 H								
17	23 H - 24 H								
TRAFIC V.L. TOTAL		939	609	754	471	1.661	541	1.803	640
		V.L. enquêtés = 64,9 %		V.L. enquêtés = 62,46%		V.L. enquêtés = 32,6 %		V.L. enquêtés = 35,5 %	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. recensé		1.108	→ % V.L = 85 % P.L = 6 % V.U = 9	917	→ % V.L = 82 % P.L = 9 % V.U = 9	2.210	→ % V.L = 75 % P.L = 14 % V.U = 11	2.368	→ % V.L = 76 % P.L = 16 / V.U = 8
Trafic V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 1 sens		1.771		1.594		5.410		6.019	
Trafic V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 2 sens		3.365		3.365					

DE SONDAGE PAR POSTE

PERIODES HORAIRES		POSTE 5		POSTE 6		POSTE 7	
		V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés
O1	7 H - 8 H						
O2	8 H - 9 H						
O3	9 H - 10 H						
O4	10 H - 11 H						
O5	11 H - 12 H						
O6	12 H - 13 H						
O7	13 H - 14 H						
O8	14 H - 15 H	247	59	262	74	67	65
O9	15 H - 16 H	282	90	352	111	75	67
O10	16 H - 17 H	290	88	295	73	121	109
O11	17 H - 18 H	399	90	322	76	155	113
O12	18 H - 19 H	409	74	351	72	219	149
O13	19 H - 20 H	484	94	265	52	163	99
O14	20 H - 21 H	245	82				
O15	21 H - 22 H	193	55				
O16	22 H - 23 H						
O17	23 H - 24 H						
TRAFIC V.L. TOTAL		2.549	632	1.847	458	800	602
		V.L. enquêtés = 24,8 %		V.L. enquêtés = 24,8 %		V.L. enquêtés = 75,3 %	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. recensé		3.214 →	% V.L = 79 % P.L = 16 % V.U = 5	2.428 →	% V.L = 76 % P.L = 17 % V.U = 7	951 →	% V.L = 84 % P.L = 8 % V.U = 8
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. 24 H /1 sens		7.501		7.449		1.936	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. 24 H /2 sens		14.950		14.950			

PERIODES HORAIRES		POSTE 1		POSTE 2		POSTE 3		POSTE 4	
		V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés
01	7 H - 8 H	44	38	43	23	87	43	62	
02	8 H - 9 H	94	57	97	48	118	79	177	101
03	9 H - 10 H	116	63	140	74	156	97	210	108
04	10 H - 11 H	134	91	127	81	228	107	263	121
05	11 H - 12 H	146	92	130	80	254	91	214	129
06	12 H - 13 H	130	53	108	56	220	92	225	104
07	13 H - 14 H	67	62	80	58	161	63	179	80
08	14 H - 15 H	134	81	99	79	218	66	236	103
09	15 H - 16 H	102	79	157	73	253	94	247	102
10	16 H - 17 H	138	77	115	74	244	110	224	117
11	17 H - 18 H	143	63	128	58	206	69	224	122
12	18 H - 19 H	133	82	129	70	270	92	245	118
13	19 H - 20 H	81	32	86	39	271	99	170	69
14	20 H - 21 H								
15	21 H - 22 H								
16	22 H - 23 H								
17	23 H - 24 H								
TRAFIC V.L. TOTAL		1.462	870	1.439	813	2.686	1.102	2.676	1.274
		V.L. enquêtés = 59,50 %		V.L. enquêtés = 56,50 %		V.L. enquêtés = 41,02 %		V.L. enquêtés = 47,60 %	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. recensé		1.636	% V.L = 89 % P.L = 4 % V.U = 7	1.630	% V.L = 88 % P.L = 4 % V.U = 8	3.088	% V.L = 87 % P.L = 8 % V.U = 15	3.100	% V.L = 86 % P.L = 9 % V.U = 5
Trafic V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 1 sens		1.535		1.490		3.833		4.487	
Trafic V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 2 sens		3.025		3.025					

DE SONDAGE PAR POSTE

PERIODES HORAIRES		POSTE 5		POSTE 6		POSTE 7	
		V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés
01	7 H - 8 H	184	71	133	47	47	29
02	8 H - 9 H	253	85	171	60	66	60
03	9 H - 10 H	291	73	269	70	100	64
04	10 H - 11 H	440	100	321	84	111	77
05	11 H - 12 H	330	87	320	66	93	74
06	12 H - 13 H	308	93	285	72	126	66
07	13 H - 14 H	304	106	234	87	125	71
08	14 H - 15 H	455	127	375	76	154	81
09	15 H - 16 H	416	91	330	91	123	73
10	16 H - 17 H	358	87	299	76	107	64
11	17 H - 18 H	355	90	285	89	110	82
12	18 H - 19 H	279	79	295	83	138	82
13	19 H - 20 H	172	50	186	43	126	58
14	20 H - 21 H						
15	21 H - 22 H						
16	22 H - 23 H						
17	23 H - 24 H						
TRAFIC V.L. TOTAL		4.148	1.139	3.503	944	1.426	881
		V.L. enquêtés : 27,50 %		V.L. enquêtés = 26,90 %		V.L. enquêtés = 61,80 %	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. recensé		4.623	→ % V.L = 90 % P.L = 6 % V.U = 4	4.095	→ % V.L = 86 % P.L = 9 % V.U = 5	1.558	→ % V.L = 92 % P.L = 2 % V.U = 6
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 1 sens		6.352		6.044		1.831	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 2 sens		12.396		12.396			

PERIODES HORAIRES		POSTE 1		POSTE 2		POSTE 3		POSTE 4	
		V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés
01	7 H - 8 H								
02	8 H - 9 H								
03	9 H - 10 H								
04	10 H - 11 H								
05	11 H - 12 H								
06	12 H - 13 H								
07	13 H - 14 H								
08	14 H - 15 H	66	48	68	64	208	120	197	120
09	15 H - 16 H	102	76	104	71	210	105	203	155
10	16 H - 17 H	134	76	145	98	264	109	241	174
11	17 H - 18 H	135	100	203	103	339	101	340	136
12	18 H - 19 H	255	116	323	179	360	100	379	130
13	19 H - 20 H	167	94	311	127	307	106	343	97
14	20 H - 21 H			165	87	174	42		
15	21 H - 22 H			95	63	160	80		
16	22 H - 23 H			91	46	130	76		
17	23 H - 24 H								
TRAFIC V.L. TOTAL		859	510	1.505	838	2.152	839	1.703	812
		V.L. enquêtés = 59,37 %		V.L. enquêtés = 55,70 %		V.L. enquêtés = 39,00 %		V.L. enquêtés = 47,70 %	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. recensé		908	% V.L = 95 % P.L = 0 % V.U = 5	1.576	% V.L = 95 % P.L = 2 % V.U = 3	2.295	% V.L = 94 % P.L = 3 % V.U = 3	1.770	% V.L = 96 % P.L = 2 % V.U = 2
Trafic V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 1 sens		1.669		2.251		3.823		4.678	
Trafic V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 2 sens		3.920		3.920					

DE SONDAGE PAR POSTE

PERIODES HORAIRES		POSTE 5		POSTE 6		POSTE 7	
		V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés	V.L. recensés	V.L. enquêtés
O1	7 H - 8 H						
O2	8 H - 9 H						
O3	9 H - 10 H						
O4	10 H - 11 H						
O5	11 H - 12 H						
O6	12 H - 13 H						
O7	13 H - 14 H						
O8	14 H - 15 H	258	91	255	83	93	61
O9	15 H - 16 H	276	81	302	89	109	61
O10	16 H - 17 H	323	100	413	92	75	62
O11	17 H - 18 H	360	109	589	128	109	75
O12	18 H - 19 H	326	99	742	120	154	102
O13	19 H - 20 H	204	63	706	64	144	69
O14	20 H - 21 H			592	89		
O15	21 H - 22 H			627	99		
O16	22 H - 23 H			347	76		
O17	23 H - 24 H			198	47		
TRAFIC V.L. TOTAL		1.747	543	4.771	887	684	430
		V.L. enquêtés = 31,08 %		V.L. enquêtés = 18,60 %		V.L. enquêtés = 62,90 %	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. recensé		1.839 →	% V.L = 95 % P.L = 3 % V.U = 2	4.999 →	% V.L = 95 % P.L = 2 % V.U = 3	706 →	% V.L = 97 % P.L = 0 % V.U = 3
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 1 sens		5.412		7.355		1.878	
TRAFIC V.L. + P.L. + V.U. 24 H / 2 sens		12.767		12.767			

CHAPITRE 2 - LES ENQUÊTES FER
SEPTEMBRE 1978

Une enquête destinée à saisir l'aspect des trafics ferroviaires avant l'ouverture des premiers grands tronçons de l'autoroute A. 63 entre BORDEAUX et NARBONNE a été réalisée du 21 au 24 septembre 1979 inclus.

Cette enquête n'a pris en compte que les voyages atteignant au moins 100 km de distance et empruntant l'axe ferroviaire BORDEAUX - NARBONNE, transversale méridionale de liaison entre l'Ouest et le Sud-Est de la France.

Le champ de l'enquête, limité par BORDEAUX à l'Ouest et NARBONNE à l'Est, a été tronçonné en 3 grandes sections d'enquête, BORDEAUX - AGEN, AGEN - TOULOUSE, TOULOUSE - NARBONNE. Ces trois sections ont une physionomie très voisine de celles qui ont été retenues pour l'enquête effectuée simultanément sur l'axe routier.

Echantillonnage

1. Trains-jours

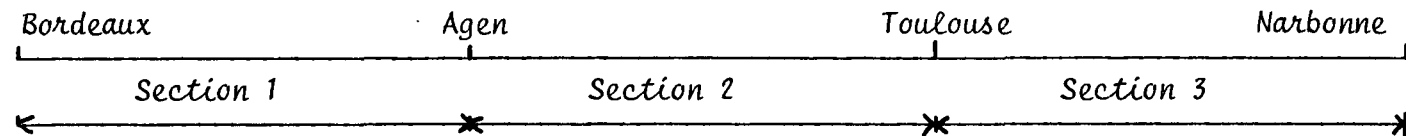
Le choix des trains-jours a été réalisé de manière à représenter les différents trafics ferroviaires des jours ouvrables et week-end.

Les trains omnibus ou effectuant des parcours inférieurs à 100 km ont été exclus du champ de l'enquête. Les trains-jours retenus sont les suivants :

Jeudi 21		Vendredi 22		Samedi 23		Dimanche 24	
P	I	P	I	P	I	P	I
-	4577			5456	4577		
340	-			340	-		
-	-			-	-		
5476	4563			5476	4563		
-	4561			5484	4561		
4376	4555			4376	4555		
5478	4565			5478	4565		
4712	4701			4712	4701		
5474	4567		4567	5474	4567		4567
5452	4551		4551 (d'Agen)	5452	4551		4551 (d'Agen)
4702	4703		4703	4702	4703		4703
5450	4705	4702	4705	5450	4705	4702	4705
470	4573	5450	4573	470	4573	5450	4573
-	-	470	-	-	4707	470	-
4710	471	-	471	4710	471	4708	471
5466	4553	4710	4553	5466	4553	4710	4553
5464	4713	5466	4713	5464	4713	5466	4713
4700	3475	5464	3475	4700	3475	5464	3475
5460	4575	4700	4575	5460	4575	4700	4575
-	4579	5460	4579	-	4579	5460	4579
5454	-	15454	4557	5454	-	-	-
-	-	5454	-	-	-	5454	3567
5462	343	15462	343	5462	343	-	343
472	-	5462	-	472	4585	5462	-
1170	-	472	4721	1170	-	472	-
		1170				1170	

2. Voyageurs

Rappel du sectionnement de l'enquête ferroviaire :



L'échantillonnage a été modulé, en fonction des parcours réalisés par les trains, de telle manière que la distribution des questionnaires atteigne un niveau exhaustif des compartiments ou équivalents-compartiments* offerts, au moment où le train enquêté arrive à un terminus situé dans le champ de l'enquête, ou au moment où le train sort du champ de l'enquête.

De cette règle a découlé l'échantillonnage suivant :

- distribution exhaustive pour les trains ne parcourant qu'une section,
- distribution dans un compartiment sur deux, par section, pour les trains parcourant deux sections,
- distribution dans un compartiment sur trois, par section, pour les trains parcourant trois sections.

*Par équivalent-compartiment il faut entendre une double travée de sièges dans les voitures-coaches.

Sur chaque section, et dans les compartiments échantillonnés, il a été distribué un questionnaire par groupe de personnes voyageant ensemble, afin de rester en situation homogène avec l'enquête route (un questionnaire par voiture).

Les voyageurs debout et les voitures restaurant n'ont pas été enquêtés.

La distribution et le ramassage des questionnaires ont été réalisés par le personnel d'une société spécialisée.

Questionnaire

Le questionnaire était auto-administré (rempli par le voyageur).

Etabli de façon aussi homogène que possible avec celui de l'enquête routière, il permettait de saisir les informations suivantes :

- domicile,
- origine - destination du voyage,
- gares de montée et de descente dans le train enquêté,
- gares d'entrée et de sortie du réseau S.N.C.F. (correspondance),
- motif du voyage,
- fréquence des voyages en trains,
- fréquence des mêmes voyages effectués en voiture,
- durée de l'absence (en nuits),
- profession,
- charge des frais de voyage,
- disposition d'une voiture,
- intention d'emprunter l'autoroute A. 61,
- nombre de personnes voyageant ensemble (avec leur âge),
- type de réduction,
- sexe,
- place occupée dans le train.

Redressement - Pondération

Il a été recueilli 15.555 questionnaires.

Les résultats obtenus ont été redressés grâce aux comptages permanents effectués par la S.N.C.F. en différents points du parcours. Ont été retenus les comptages situés au plus près de chaque point de sectionnement.

Chaque questionnaire a été affecté d'un coefficient de pondération déterminé par train-jour-section en fonction du trafic train-jour-section réel compte tenu du passage des voyageurs sur 1 ou 2 ou 3 sections enquêtées.

Le calcul de ce coefficient résulte des opérations suivantes :

- création d'un tableau détaillant les comptages de voyageurs par train-jour-section d'enquête,
- création d'une matrice d'origine / destination (9.801 combinaisons de gares de montée / gares de descente) permettant d'affecter à chacune d'elles un indice de passage obligé sur 1 ou 2 ou 3 section d'enquête,
- exploitation de cet indice de passage pour effectuer un redressement tenant compte du passage de mêmes voyageurs par plus d'un point de comptage. Ce redressement a ainsi permis de donner à chaque questionnaire un "poids" inversement proportionnel au nombre de sections d'enquête parcourues,
- attribution à chaque questionnaire du coefficient de pondération découlant du rapport :

$$\frac{\text{Comptages train-jour-section}}{\text{somme redressée des questionnaires train-jour-section}}$$

ENQUÊTE BORDEAUX - NARBONNE

Madame, Mademoiselle, Monsieur,

En acceptant de répondre à ce questionnaire, vous nous permettrez de mieux connaître vos habitudes de voyage et de recueillir vos opinions et suggestions. Vous participerez ainsi à l'amélioration des services que nous vous offrons.

Vous assurant que vos réponses resteront **STRICTEMENT CONFIDENTIELLES** nous vous remercions par avance de votre coopération.

Partie réservée
à la SNCF

Pour l'ensemble des questions suivantes entourez le numéro correspondant à votre réponse, le cas échéant.

1 - Où est situé votre domicile ?

Ville ou commune :

Département :

2 - A quelle gare êtes-vous monté dans le train où vous vous trouvez actuellement ?

Gare de :

3 - A cette gare venez-vous d'un train en correspondance ?

OUI 1
NON 2

si "OUI", à quelle gare aviez-vous pris ce premier train ?

Gare de :

4 - De quel lieu exact êtes-vous parti pour prendre le train ?

• Ville ou commune :

Département :

5 - A quelle gare descendrez-vous du train où vous vous trouvez actuellement ?

Gare de :

6 - Arrivé à cette gare prendrez-vous un train en correspondance ?

OUI 1
NON 2

Si "OUI", pour quelle gare de destination ?

Gare de :

Département :

7 - Quelle est votre destination finale ?

Ville ou commune :

Département :

8 - D'où venez-vous ?

- de votre domicile 1
- de votre lieu de travail 2
- de votre établissement scolaire ou universitaire 3
- d'une tournée de représentant, livraison, visite de chantier 4
- d'un autre type de déplacement professionnel 5
- vous venez de faire des achats, ou vous avez rendu visite à des parents ou amis, ou vous vous êtes déplacé pour affaires personnelles 6
- de votre lieu de week-end ou de vacances 7
- d'un lieu de promenade, tourisme ou loisirs 8
- de l'endroit où vous effectuez votre service militaire 9
- d'un autre lieu (précisez) 10

9 - Où allez-vous ?

- à votre domicile 1
- à votre lieu de travail 2
- à votre établissement scolaire ou universitaire 3
- à une tournée de représentant, livraison, visite de chantier 4
- à un autre type de déplacement professionnel 5
- faire des achats ou rendre visite à des parents ou amis, ou vous vous déplacez pour affaires personnelles 6
- à votre lieu de week-end ou de vacances 7
- vers un lieu de promenade, tourisme ou loisirs 8
- à l'endroit où vous effectuez votre service militaire 9
- à un autre lieu (précisez) 10

10 - Combien de fois effectuez-vous EN TRAIN le même voyage qu'aujourd'hui (même origine, même destination) ?

- une ou plusieurs fois par semaine 1
- une ou plusieurs fois par mois 2
- une ou plusieurs fois par an 3
- c'est aujourd'hui la première fois 4

11 - Vous arrive-t-il de faire le même voyage (même origine, même destination) qu'aujourd'hui en voiture ?

- jamais 1
- oui 2

Si OUI, combien de fois le faites-vous ?

- une ou plusieurs fois par semaine 1
- une ou plusieurs fois par mois 2
- une ou plusieurs fois par an 3

12 - Combien de nuits avez-vous été ou serez-vous absent de votre domicile ?

- | | | | |
|---------------------|---|--------------------------|---|
| - aucune nuit | 1 | - 8 à 14 nuits | 4 |
| - 1 à 3 nuits | 2 | - 15 à 30 nuits | 5 |
| - 4 à 7 nuits | 3 | - plus de 30 nuits | 6 |

13 - Quelle est votre profession ?

- | | |
|---|----|
| - profession libérale, patron de l'industrie et du commerce | 1 |
| - cadre supérieur, professeur d'université | 2 |
| - cadre moyen, technicien, enseignant | 3 |
| - commerçant, artisan | 4 |
| - agriculteur | 5 |
| - employé, personnel de service | 6 |
| - ouvrier | 7 |
| - étudiant, écolier | 8 |
| - militaire du contingent | 9 |
| - retraité | 10 |
| - sans profession, autre | 11 |

14 - Le prix de ce voyage est-il à la charge :

- | | |
|--|---|
| - de vous-même ou de vos parents | 1 |
| - de votre employeur sur note de frais | 2 |
| - de votre employeur au forfait | 3 |
| - de l'armée | 4 |
| - autres | 5 |

15 - Auriez-vous pu disposer d'une automobile pour faire ce voyage ?

- OUI ... 1 NON ... 2 Je n'ai pas de permis de conduire ... 3

16 - Si l'autoroute Bordeaux - Toulouse - Narbonne était terminée, la prendriez-vous de préférence au train pour effectuer ce voyage (même origine, même destination) ?

- | | |
|-------------------------------|---|
| - oui toujours | 1 |
| - oui souvent | 2 |
| - oui quelquefois | 3 |
| - non jamais | 4 |
| - je ne sais pas encore | 5 |

17 - Etes-vous accompagné durant ce voyage ?

- OUI 1 NON 2

Si " OUI ", combien de personnes (enfants compris) vous accompagnent ? nombre

18 - Quel est votre âge et celui des personnes qui vous accompagnent ?

	vous-même	autres personnes			
		1ère	2ème	3ème	4ème
- moins de 10 ans	1	1	1	1	1
- 10 à 17 ans	2	2	2	2	2
- 18 à 24 ans	3	3	3	3	3
- 25 à 34 ans	4	4	4	4	4
- 35 à 49 ans	5	5	5	5	5
- 50 à 64 ans	6	6	6	6	6
- 65 ans et plus	7	7	7	7	7

19 - Voyagez-vous avec un billet à plein tarif ?

OUI 1
NON 2

Si "NON", quel type de réduction avez-vous ?

- militaire 1
- carte vermeil 2
- congé annuel 3
- abonnement Titre I étudiant 4
- abonnement Titre I ordinaire 5
- abonnement Titre III demi tarif 6
- famille nombreuse 7
- carte ou permis d'agent SNCF 8
- carte hebdomadaire de travail 9

20 - Votre sexe ?

masculin 1
féminin 2

21 - Votre place ?

Place assise 1ère classe 1 Couchette 1ère classe 3 Wagon-lits 5
Place assise 2ème classe 2 Couchette 2ème classe 4

22 - Si vous avez des remarques ou suggestions à faire, veuillez les formuler ci-après :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

TAUX DE SONDAGE DE L'ENQUETE FERROVIAIRE

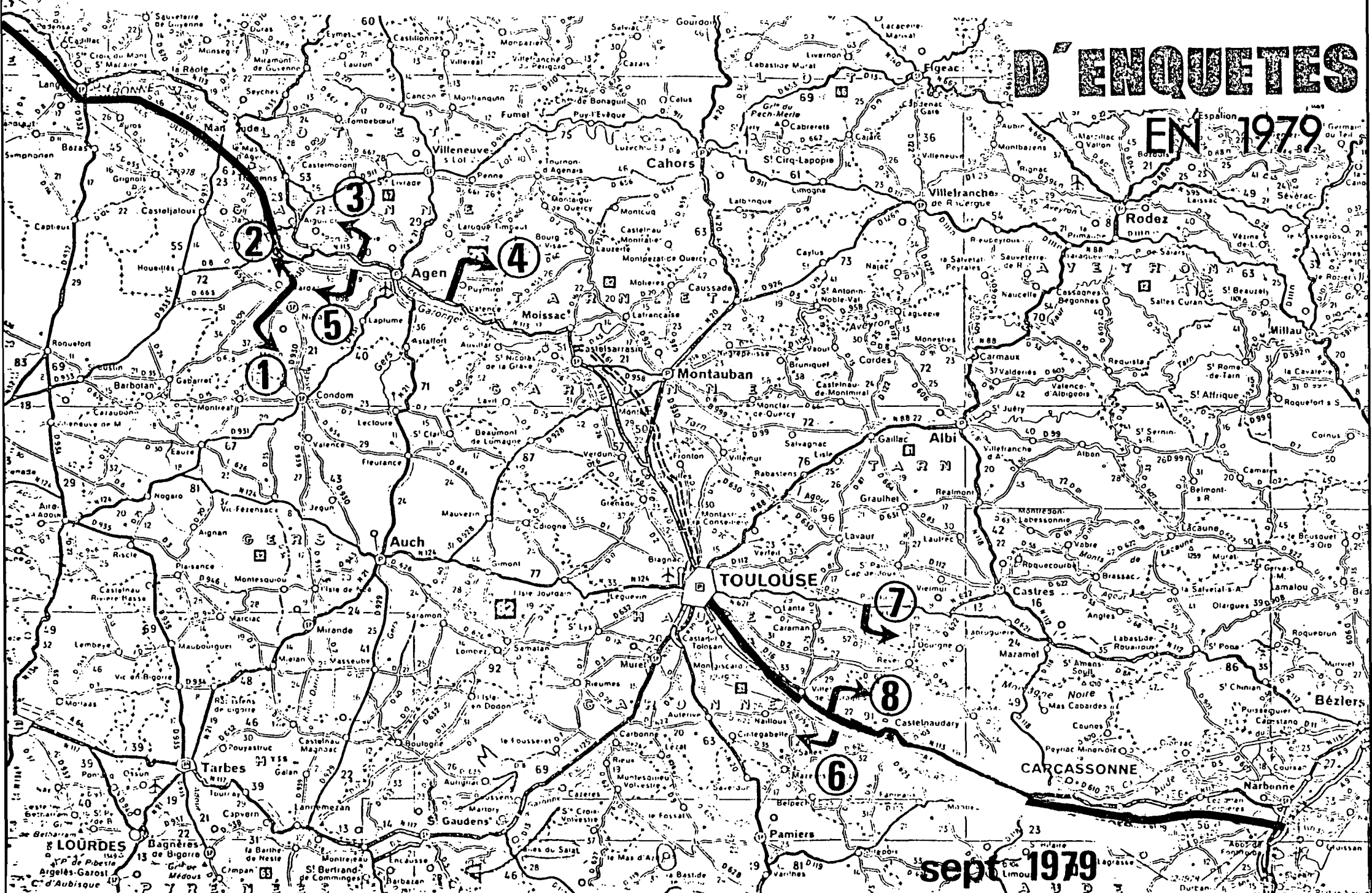
294

- SEPTEMBRE 1978 -

	BORDEAUX			AGEN			TOULOUSE			TOULOUSE NARBONNE			TOTAL		
	Trafic réel	Nombre de voy. enquêtés	Taux de sondage	Trafic réel	Nombre de voy. enquêtés	Taux de sondage	Trafic réel	Nombre de voy. enquêtes	Taux de sondage	Trafic réel	Nombre de voy. enquêtes	Taux de sondage	Trafic réel	Nombre de voy. enquêtés	Taux de sondage
<u>JEUDI 21 SEPTEMBRE</u>															
- Matin	955	178	19 %	991	188	19 %	1.314	510	39 %	3.260	876	27 %			
- Après-midi	1.886	465	25 %	1.903	467	25 %	3.485	1.317	38 %	7.274	2.249	31 %			
- Nuit										4.972	456	9 %			
<u>VENDREDI 22 SEPTEMBRE</u>															
- Après-midi	4.235	1.074	25 %	4.214	895	21 %	7.707	1.843	24 %	16.156	3.812	24 %			
- Nuit										5.256	899	17 %			
<u>SAMEDI 23 SEPTEMBRE</u>															
- Matin	1.173	226	19 %	1.197	198	17 %	1.630	511	31 %	4.000	935	23 %			
- Après-midi	2.065	579	28 %	2.217	453	20 %	4.510	1.386	31 %	8.792	2.418	28 %			
- Nuit										6.105	326	5 %			
<u>DIMANCHE 24 SEPTEMBRE</u>															
- Après-midi	3.589	578	16 %	3.527	575	16 %	5.432	1.634	30 %	12.548	2.787	22 %			
- Nuit										5.939	399	7 %			
TOTAL	13.909	3.100	22 %	14.049	2.776	20 %	24.078	7.201	30 %	52.030	13.077	25 %			

CHAPÎTRE 3 - LES ENQUÊTES ROUTIÈRES
SEPTEMBRE 1979

D'ENQUETES EN 1979



sept 1979

ETUDE DE LA CONCURRENCE RAIL / ROUTE SUR L'AXE BORDEAUX - NARBONNE

PLANNING DE DEROULEMENT DES ENQUETES PAR POSTE

	Jeudi 20 septembre 1979	Vendredi 21 septembre 1979	Samedi 22 septembre 1979	Dimanche 23 septembre 1979
P ₁ - LAVARDAC vers NERAC (C.D. 930)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 20 H
P ₂ - NERAC vers LAVARDAC (C.D. 930)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 24 H
P ₃ - AGEN vers BORDEAUX (R.N. 113)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 24 H
P ₄ - AGEN vers TOULOUSE (R.N. 113)	7 H - 20 H	14 H - 22 H	7 H - 20 H	14 H - 20 H
P ₅ - VILLEFRANCHE DE LAURAGAIS vers CARCASSONNE (R.N. 113)	7 H - 20 H	14 H - 22 H	7 H - 20 H	14 H - 20 H
P ₆ - CARCASSONNE vers VILLEFRANCHE DE LAURAGAIS (R.N. 113)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 24 H
P ₇ - TOULOUSE vers CASTRES (R.N. 621)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 20 H
P ₈ - AGEN vers BORDEAUX (C.D. 119)	7 H - 20 H	14 H - 20 H	7 H - 20 H	14 H - 24 H

TABLEAUX DES COMPTAGES RELATIFS A CHACUN DES POSTES D'ENQUETES

POSTE 1 - LAVARDAC vers NERAC - J₁ - JEUDI 20 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	95	10	9,5	x 1,14	10,83
02	8 H - 9 H	90	42	2,14		2,44
03	9 H - 10 H	101	44	2,3		2,62
04	10 H - 11 H	121	48	2,5		2,85
05	11 H - 12 H	156	58	2,7		3,07
06	12 H - 13 H	92	36	2,5		2,85
07	13 H - 14 H	107	36	2,9		3,30
08	14 H - 15 H	162	36	4,5		5,13
09	15 H - 16 H	113	30	3,7		4,21
10	16 H - 17 H	167	32	5,2		5,92
11	17 H - 18 H	152	72	2,1		2,39
12	18 H - 19 H	186	62	3		3,42
13	19 H - 20 H	71	28	2,5		2,85
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		1.613	534	3,02		3,44

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 1.875 dont P.L. + Bus = 262
 % P.L. = 14 % - V.L. + V.U. = 86 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 2.148
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 4.406

FIL 24 H 1 sens - T = 2.441
 FIL 24 H 2 sens - T = 4.949

TAUX DE SONDAGE = 33,10 %

POSTE 1 - LAVARDAC vers NERAC - J₂ - VENDREDI 21 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	133	58	2,29		4,64
09	15 H - 16 H	140	58	2,41		4,89
10	16 H - 17 H	173	60	2,88	x 2,03	5,84
11	17 H - 18 H	190	68	2,79		5,66
12	18 H - 19 H	213	66	3,22		6,53
13	19 H - 20 H	89	52	1,71		3,47
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		938	362	2,59		5,25

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 1.160 dont V.U. + P.L. + Bus = 222
 % V.L. = 81 % - V.U. = 10 % - P.L. = 9 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 1.428

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 2.744

FIL 24 H 1 sens - T = 2.900

FIL 24 H 2 sens - T = 5.713

TAUX DE SONDAGE = 38,60 %

POSTE 1 - LAVARDAC vers NERAC - J₃ - SAMEDI 22 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	61	20	3,05	x 1,11	3,38
02	8 H - 9 H	99	38	2,60		2,88
03	9 H - 10 H	233	66	3,53		3,91
04	10 H - 11 H	305	74	4,12		4,57
05	11 H - 12 H	175	76	2,30		2,55
06	12 H - 13 H	133	42	3,16		3,50
07	13 H - 14 H	82	34	2,41		2,67
08	14 H - 15 H	140	40	3,50		3,88
09	15 H - 16 H	216	56	3,85		4,27
10	16 H - 17 H	187	50	3,74		4,11
11	17 H - 18 H	165	56	2,94		3,26
12	18 H - 19 H	144	46	3,13		3,47
13	19 H - 20 H	98	42	2,30		2,55
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		2.037	640	3,18		3,53

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2.461 dont V.U. + P.L. + Bus = 424
% V.L. = 83 % - V.U. = 12 % - P.L. = 5 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 2.717

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 5.242

FIL 24 H 1 sens - T = 3.024

FIL 24 H 2 sens - T = 5.892

TAUX DE SONDAGE = 31,42 %

POSTE 1 - LAVARDAC vers NERAC - J₄ - DIMANCHE 23 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	101	44	2,29		4,74
09	15 H - 16 H	102	56	1,82		3,76
10	16 H - 17 H	137	56	2,44	x 2,07	5,05
11	17 H - 18 H	160	64	2,5		5,17
12	18 H - 19 H	195	66	2,95		6,10
13	19 H - 20 H	118	62	1,90		3,93
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		813	348	2,33		4,82

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 870 dont V.U. + P.L. + Bus = 57
 % V.L. 93 % - V.U. = 6 % - P.L. = 1 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 1.011
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 2.222

FIL 24 H 1 sens - T = 2.097
 FIL 24 H 2 sens - T = 4.423

TAUX DE SONDAGE = 42,80 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	106	30	3,53	x 1,11	3,91
02	8 H - 9 H	110	56	1,96		2,17
03	9 H - 10 H	138	46	3		3,33
04	10 H - 11 H	117	38	3,07		3,40
05	11 H - 12 H	116	50	2,32		2,57
06	12 H - 13 H	164	30	5,46		6,06
07	13 H - 14 H	154	28	5,5		6,10
08	14 H - 15 H	122	38	3,21		3,56
09	15 H - 16 H	147	32	4,59		5,09
10	16 H - 17 H	144	26	5,53		6,13
11	17 H - 18 H	149	68	2,19		2,43
12	18 H - 19 H	169	66	2,56		2,84
13	19 H - 20 H	145	42	3,45		3,82
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		1.781	550	3,23		3,58

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 2.147 dont P.L. + Bus = 366
 % P.L. = 17 % - V.L. + V.U. = 83 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 2.433
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 4.406

FIL 24 H 1 sens - T = 2.721
 FIL 24 H 2 sens - T = 4.949

TAUX DE SONDAGE = 31,90 %

POSTE 2 - NERAC vers LAVARDAC - J₂ - VENDREDI 21 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	133	58	2,29		4,81
09	15 H - 16 H	131	48	2,73		5,73
10	16 H - 17 H	161	54	2,98		6,25
11	17 H - 18 H	204	60	3,40	x 2,10	7,14
12	18 H - 19 H	260	78	3,33		6,99
13	19 H - 20 H	126	50	2,52		5,29
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		1.015	348	2,91		6,11

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1.232 dont V.L. + P.L. + Bus = 217
 % V.L. = 82 % - V.U. = 8 % - P.L. = 10 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 1.431

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 2.744

FIL 24 H 1 sens - T = 3.012

FIL 24 H 2 sens - T = 5.713

TAUX DE SONDAGE = 34,30 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	57	36	1,58	x 1,12	1,77
02	8 H - 9 H	69	32	2,15		2,40
03	9 H - 10 H	136	52	2,61		2,92
04	10 H - 11 H	200	62	3,22		3,60
05	11 H - 12 H	285	62	4,59		5,14
06	12 H - 13 H	185	52	3,55		3,97
07	13 H - 14 H	100	34	2,94		3,29
08	14 H - 15 H	127	52	2,44		2,73
09	15 H - 16 H	181	52	3,48		3,89
10	16 H - 17 H	196	50	3,92		4,39
11	17 H - 18 H	182	54	3,37		3,77
12	18 H - 19 H	189	48	3,93		4,40
13	19 H - 20 H	155	38	4,07		4,55
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		2.062	624	3,30		3,69

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 2.320 dont V.U. + P.L. + Bus = 258
 % V.L. = 89 % - V.U. = 8 % - P.L. = 3 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 2.702
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 5.242

FIL 24 H 1 sens - T = 3.042
 FIL 24 H 2 sens - T = 5.892

TAUX DE SONDAGE = 30,30 %

POSTE 2 - NERAC vers LAVARDAC - J₄ - DIMANCHE 23 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	135	46	2,93		4,48
09	15 H - 16 H	148	66	2,24		3,42
10	16 H - 17 H	171	72	2,37		3,62
11	17 H - 18 H	204	68	3	x 1,53	4,59
12	18 H - 19 H	244	100	2,44		3,73
13	19 H - 20 H	151	50	3,02		4,62
14	20 H - 21 H	85	52	1,63		2,49
15	21 H - 22 H	100	22	4,54		6,94
16	22 H - 23 H	72	20	3,60		5,50
17	23 H - 24 H	23	4	5,75		8,79
TOTAL		1.333	500	2,66		4,06

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 1.387 dont V.U. + P.L. + Bus = 54
 % V.L. = 96 % - V.U. = 3 % - P.L. = 1 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 1.576

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 2.898

FIL 24 H 1 sens - T = 2.413

FIL 24 H 2 sens - T = 4.423

TAUX DE SONDAGE = 37,51 %

POSTE 3 - PORT SAINTE-MARIE - J₁ - JEUDI 20 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	91	36	2,52	x 1,25	3,15
02	8 H - 9 H	161	82	1,96		2,45
03	9 H - 10 H	141	86	1,63		2,03
04	10 H - 11 H	165	92	1,79		2,23
05	11 H - 12 H	186	94	1,97		2,46
06	12 H - 13 H	172	76	2,26		2,82
07	13 H - 14 H	89	54	1,64		2,05
08	14 H - 15 H	155	62	2,50		3,12
09	15 H - 16 H	198	98	2,02		2,52
10	16 H - 17 H	180	62	2,90		3,62
11	17 H - 18 H	297	96	3,09		3,86
12	18 H - 19 H	259	104	2,49		3,11
13	19 H - 20 H	215	120	1,79		2,23
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		2.309	1.062	2,17		2,71

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 3.425 dont V.U. + P.L. + Bus = 1.116
 % V.L. = 67 % - V.U. = 10 % - P.L. = 23 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 4.320

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 8.255

FIL 24 H 1 sens - T = 5.389

FIL 24 H 2 sens - T = 10.319

TAUX DE SONDAGE = 46 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	205	126	1,62		3,66
09	15 H - 16 H	307	124	2,47		5,58
10	16 H - 17 H	300	146	2,05		4,63
11	17 H - 18 H	414	112	3,69	x 2,26	8,33
12	18 H - 19 H	395	124	3,18		7,18
13	19 H - 20 H	348	116	3		6,78
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		1.969	748	2,63		5,94

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2.471 dont V.U. + P.L. + Bus = 502
 % V.L. = 80 % - V.U. = 8 % - P.L. = 12 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 2.634

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 4.264

FIL 24 H 1 sens - T = 5.946

FIL 24 H 2 sens - T = 10.425

TAUX DE SONDAGE = 38 %

Période horaire	V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement	
01	7 H - 8 H	106	28	3,78	x 1,22	4,61
02	8 H - 9 H	117	46	2,54		3,09
03	9 H - 10 H	176	108	1,62		1,97
04	10 H - 11 H	223	120	1,85		2,25
05	11 H - 12 H	235	86	2,73		3,33
06	12 H - 13 H	232	130	1,78		2,17
07	13 H - 14 H	178	104	1,71		2,08
08	14 H - 15 H	227	122	1,86		2,26
09	15 H - 16 H	312	136	2,29		2,79
10	16 H - 17 H	267	144	1,85		2,25
11	17 H - 18 H	337	150	2,24		2,73
12	18 H - 19 H	308	124	2,48		3,02
13	19 H - 20 H	211	44	4,79		5,84
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL	2.929	1.342	2,18		2,65	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 3.333 dont V.U. + P.L. + Bus = 404
 % V.L. = 88 % - V.U. = 6 % - P.L. = 6 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 3.670
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 8.771

FIL 24 H 1 sens - T = 4.477
 FIL 24 H 2 sens - T = 11.490

TAUX DE SONDAGE = 45,81 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	214	100	2,14		3,35
09	15 H - 16 H	261	156	1,67		2,62
10	16 H - 17 H	312	170	1,83		2,87
11	17 H - 18 H	361	150	2,40	x 1,57	3,76
12	18 H - 19 H	469	128	3,66		5,74
13	19 H - 20 H	280	120	2,33		3,65
14	20 H - 21 H	246	64	3,84		6,03
15	21 H - 22 H	134	58	2,31		3,62
16	22 H - 23 H	148	82	1,80		2,83
17	23 H - 24 H	101	46	2,19		3,44
TOTAL		2.526	1.074	2,35		3,69

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 2.716 dont V.U. + P.L. + Bus = 190
 % V.L. = 93 % - V.U. = 3 % - P.L. = 4 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 2.804
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 4.550

FIL 24 H 1 sens - T = 4.391
 FIL 24 H 2 sens - T = 8.509

TAUX DE SONDAGE = 42,52 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	116	12	9,66	x 1,26	12,17
02	8 H - 9 H	150	6	25,00		31,50
03	9 H - 10 H	299	38	4,94		6,22
04	10 H - 11 H	180	48	3,75		4,72
05	11 H - 12 H	173	52	3,32		4,18
06	12 H - 13 H	156	58	2,68		3,37
07	13 H - 14 H	116	50	2,32		2,92
08	14 H - 15 H	146	66	2,21		2,78
09	15 H - 16 H	183	74	2,47		3,11
10	16 H - 17 H	179	96	1,86		2,34
11	17 H - 18 H	249	88	2,82		3,55
12	18 H - 19 H	265	98	2,70		3,40
13	19 H - 20 H	237	30	7,90		9,95
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		2.338	716	3,26		4,10

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 3.619 dont V.U. + P.L. + Bus = 1.281
 % V.L. = 65 % - V.U. = 10 % - P.L. = 25 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 4.415

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 8.351

FIL 24 H 1 sens - T = 5.565

FIL 24 H 2 sens - T = 10.709

TAUX DE SONDAGE = 30,62 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	179	58	3,08		6,86
09	15 H - 16 H	267	140	1,90		4,23
10	16 H - 17 H	281	110	2,55		5,68
11	17 H - 18 H	307	86	3,56	x 2,23	7,93
12	18 H - 19 H	371	110	3,37		7,51
13	19 H - 20 H	322	134	2,40		5,35
14	20 H - 21 H	171	70	2,44		5,44
15	21 H - 22 H	151	82	1,84		4,10
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		2.049	790	2,59		5,78

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

 $T = 2.688$ dont V.U. + P.L. + Bus = 639
 $\% \text{ V.L.} = 76 \%$ - V.U. = 7 + - P.L. = 17 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 2.528

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 5.225

FIL 24 H 1 sens - T = 5.643

FIL 24 H 2 sens - T = 11.070

TAUX DE SONDRAGE = 38,56 %

POSTE 4 - SAINT-JEAN-DE-THURAC vers TOULOUSE - J₃ - SAMEDI 22 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	117	0	-	x 1,38	-
02	8 H - 9 H	158	68	2,32		3,20
03	9 H - 10 H	189	60	3,15		4,35
04	10 H - 11 H	255	118	2,16		2,98
05	11 H - 12 H	274	130	2,10		2,90
06	12 H - 13 H	213	58	3,67		5,06
07	13 H - 14 H	202	72	2,80		3,86
08	14 H - 15 H	245	108	2,26		3,12
09	15 H - 16 H	269	98	2,74		3,78
10	16 H - 17 H	249	80	3,11		4,29
11	17 H - 18 H	250	52	4,80		6,62
12	18 H - 19 H	247	94	2,62		3,61
13	19 H - 20 H	135	44	3,06		4,22
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		2.803	982	2,85		3,93

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 3.284 dont V.U. + P.L. + Bus = 481
 % V.L. = 85 % - V.U. = 6 % - P.L. = 9 %

FIL PERIODE D'ENQUETE* 1 sens - T = 4.511

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 9.454

FIL 24 H 1 sens - T = 6.240

FIL 24 H 2 sens - T = 12.447

TAUX DE SONDAGE = 35 %

* Période 8 H - 20 H

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	251	114	2,20		5,72
09	15 H - 16 H	241	130	1,85		4,81
10	16 H - 17 H	311	118	2,63	x 2,60	6,83
11	17 H - 18 H	366	106	3,45		8,97
12	18 H - 19 H	475	130	3,65		9,49
13	19 H - 20 H	351	114	3,07		7,98
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		1.995	712	2,80		7,28

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 2.086 dont V.U. + P.L. + Bus = 91
 % V.L. = 96 % - V.U. = 3 % - P.L. = 1 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 1.752
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 3.934

FIL 24 H 1 sens - T = 4.554
 FIL 24 H 2 sens - T = 9.511

TAUX DE SONDAGE = 35,69 %

Période horaire	V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil 24 H 1 sens période d'enquête 1 sens	Coefficient de redressement
O1	7 H - 8 H	39	0	-	-
O2	8 H - 9 H	96	0	-	-
O3	9 H - 10 H	118	6	11,6	17,05
O4	10 H - 11 H	66	34	1,94	2,85
O5	11 H - 12 H	61	28	2,17	3,19
O6	12 H - 13 H	48	30	1,60	2,35
O7	13 H - 14 H	39	22	1,77	2,60
O8	14 H - 15 H	60	26	2,30	3,38
O9	15 H - 16 H	56	26	2,15	3,16
O10	16 H - 17 H	57	32	1,78	2,62
O11	17 H - 18 H	76	36	2,11	3,10
O12	18 H - 19 H	102	44	2,31	3,40
O13	19 H - 20 H	84	32	2,62	3,85
O14	20 H - 21 H				
O15	21 H - 22 H				
O16	22 H - 23 H				
O17	23 H - 24 H				
TOTAL	854	316	2,70	x 1,47	3,97

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 1.197 dont V.U. + P.L. + Bus = 343
 % V.L. = 71 % - V.U. = 9 % - P.L. = 20 %

FIL PERIODE D'ENQUETE* 1 sens - T = 1.258
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 2.742

FIL 24 H 1 sens - T = 1.854
 FIL 24 H 2 sens - T = 3.416

TAUX DE SONDAGE = 37 %

*Période 9 H - 20 H

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	57	42	1,35		3,14
09	15 H - 16 H	84	62	1,35		3,14
10	16 H - 17 H	109	66	1,65	x 2,32	3,83
11	17 H - 18 H	103	46	2,23		5,19
12	18 H - 19 H	141	54	2,61		6,05
13	19 H - 20 H	114	50	2,28		5,28
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		608	320			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 740 dont V.U. + P.L. + Bus = 131
 % V.L. = 82 % - V.U. = 5 + - P.L. = 13 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 830

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 1.208

FIL 24 H 1 sens - T = 1.923

FIL 24 H 2 sens - T = 3.345

TAUX DE SONDAGE = 52,63 %

Période horaire	V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	28	12	2,33	
02	8 H - 9 H	50	48	1,04	
03	9 H - 10 H	53	44	1,20	
04	10 H - 11 H	86	58	1,48	
05	11 H - 12 H	86	54	1,59	
06	12 H - 13 H	80	64	1,25	
07	13 H - 14 H	69	48	1,43	
08	14 H - 15 H	98	64	1,53	
09	15 H - 16 H	114	64	1,78	x 1,45
10	16 H - 17 H	93	58	1,60	
11	17 H - 18 H	87	54	1,61	
12	18 H - 18 H 30	60	28	2,14	
13	19 H - 20 H				
14	20 H - 21 H				
15	21 H - 22 H				
16	22 H - 23 H				
17	23 H - 24 H				
TOTAL	904	596			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 996 dont V.U. + P.L. + Bus = 92
 % V.L. = 91 % - V.U. = 3 % - P.L. = 6 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 1.083

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 2.450

FIL 24 H 1 sens - T = 1.567

FIL 24 H 2 sens - T = 3.223

TAUX DE SONDAGE = 65,92 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	78	44	1,77		2,74
09	15 H - 16 H	132	84	1,57		2,43
10	16 H - 17 H	145	80	1,81		2,81
11	17 H - 18 H	139	82	1,69	x 1,55	2,62
12	18 H - 19 H	163	80	2,03		3,15
13	19 H - 20 H	136	84	1,62		2,50
14	20 H - 21 H	104	54	1,92		2,98
15	21 H - 22 H	37	34	1,08		1,68
16	22 H - 23 H	71	30	1,96		3,04
17	23 H - 24 H	43	16	1,12		1,74
TOTAL		1.011	588			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 1.054 dont V.U. + P.L. + Bus = 43
 % V.L. = 96 % - V.U. - 1 % - P.L. = 3 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 1.168
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = Panne de compteur

FIL 24 H 1 sens - T = 1.806
 FIL 24 H 2 sens - T = Panne de compteur

TAUX DE SONDAGE = 58,16 %

POSTE 6 - LABASTIDE D'ANJOU vers TOULOUSE - J₁ - JEUDI 20 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	224	0	-		-
02	8 H - 9 H	188	24	7,83		10,02
03	9 H - 10 H	117	46	2,54		3,25
04	10 H - 11 H	238	50	4,76		6,09
05	11 H - 12 H	298	64	4,65		5,95
06	12 H - 13 H	247	46	5,37		6,87
07	13 H - 14 H	276	74	3,73		4,77
08	14 H - 15 H	386	56	6,89	x 1,28	8,82
09	15 H - 16 H	347	56	6,19		7,92
10	16 H - 17 H	285	62	4,59		5,87
11	17 H - 18 H	352	58	6,06		7,75
12	18 H - 19 H	352	62	5,67		7,25
13	19 H - 20 H	264	24	11		14,08
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		3.466	622	5,57		

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 4.768 dont V.U. + P.L. + Bus = 1.302
 % V.L. = 73 % - V.U. = 5 % - P.L. = 22 %

FIL PERIODE D'ENQUETE* 1 sens - T = 5.464

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = Poste 6 (1 sens) + Poste 8 (1 sens) = 11.670

FIL 24 H 1 sens - T = 7.031

FIL 24 H 2 sens - T = Poste 6 (1 sens) + Poste 8 (1 sens) = 14.481

TAUX DE SONDAGE = 17,94 %

*Période 8 H - 20 H

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	538	52	6,21		13,35
09	15 H - 16 H	371	84	4,41		9,49
10	16 H - 17 H	663	96	4,27	x 2,15	9,18
11	17 H - 18 H	456	80	5,7		12,25
12	18 H - 19 H	434	80	5,42		11,66
13	19 H - 20 H	447	52	8,59		18,48
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		2.441	444			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 3.109 dont V.U. + P.L. + Bus = 668
 % V.L. = 79 % - V.U. = 8 % - P.L. = 13 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 3.688
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = Poste 6 + Poste 8 = 7.797

FIL 24 H 1 sens - T = 7.946
 FIL 24 H 2 sens - T = Poste 6 + Poste 8 = 17.120

TAUX DE SONDAGE = 18,18 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	118	28	4,21	x 1,45	6,10
02	8 H - 9 H	165	46	3,58		5,19
03	9 H - 10 H	264	0	-		-
04	10 H - 11 H	346	0	-		-
05	11 H - 12 H	330	56	5,89		8,54
06	12 H - 13 H	330	50	6,6		9,57
07	13 H - 14 H	315	60	5,25		7,61
08	14 H - 15 H	254	82	3,09		4,48
09	15 H - 16 H	417	66	6,31		9,15
10	16 H - 17 H	480	76	5,54		8,03
11	17 H - 18 H	370	84	4,40		6,38
12	18 H - 19 H	398	52	7,65		11,09
13	19 H - 20 H	448	40	11,20		16,24
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		4.176	640	6,53		

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 4.984 dont V.U. + P.L. + Bus = 808
 % V.L. = 84 % - V.U. = 6 % - P.L. = 10 %

FIL PERIODE D'ENQUETE* 1 sens - T = 4.388
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = Poste 6 + Poste 8 = 11.298

FIL 24 H 1 sens - T = 6.362
 FIL 24 H 2 sens - T = Poste 6 + Poste 8 = 13.750

TAUX DE SONDAGE = 15,33 %

* Compte non tenu de la période 9 H - 11 H

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	332	70	4,74		6,26
09	15 H - 16 H	310	84	3,69		4,87
10	16 H - 17 H	648	100	3,82		5,04
11	17 H - 18 H	774	90	8,6	x 1,32	11,35
12	18 H - 19 H	658	100	6,58		8,68
13	19 H - 20 H	958	44	17,9		23,70
14	20 H - 21 H	579	80	7,23		9,55
15	21 H - 22 H	570	92	6,19		8,17
16	22 H - 23 H	414	58	7,13		9,42
17	23 H - 24 H	195	34	5,73		7,57
TOTAL		5.004	752			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 5.326 dont V.U. + P.L. + Bus = 322
 % V.L. = 96 % - V.U. = 2 % - P.L. = 2 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 6.086
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = Poste 6 + Poste 8 = 9.728

FIL 24 H 1 sens - T = 8.032
 FIL 24 H 2 sens - T = Poste 6 + Poste 8 = 14.405

TAUX DE SONDAGE = 15,02 %

POSTE 7 - PUYLAURENS vers CASTRES - J₁ - JEUDI 20 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	50	14	3,57	x 1,15	4,10
02	8 H - 9 H	92	44	2,09		2,40
03	9 H - 10 H	104	34	3,05		3,51
04	10 H - 11 H	87	22	3,95		4,54
05	11 H - 12 H	74	30	2,46		2,83
06	12 H - 13 H	68	20	3,40		3,91
07	13 H - 14 H	54	30	1,80		2,07
08	14 H - 15 H	76	42	1,81		2,08
09	15 H - 16 H	61	34	1,79		2,06
10	16 H - 17 H	79	36	2,19		2,52
11	17 H - 18 H	105	34	3,08		3,55
12	18 H - 19 H	128	46	2,78		3,20
13	19 H - 20 H	85	34	2,50		2,87
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		1.063	420			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1.371 dont V.U. + P.L. + Bus = 308
 % V.L. = 78 % - V.U. = 9 % - P.L. = 13 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 1.744

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 3.330

FIL 24 H 1 sens - T = 2.005

FIL 24 H 2 sens - T = 3.695

TAUX DE SONDAGE = 39,51 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	57	28	2,03		4,99
09	15 H - 16 H	102	52	1,96		4,82
10	16 H - 17 H	109	46	2,37	x 2,46	5,83
11	17 H - 18 H	163	58	2,81		6,91
12	18 H - 19 H	254	60	4,23		10,41
13	19 H - 20 H	200	70	2,85		7,02
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		885	314			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 1.019 dont V.U. + P.L. + Bus = 134
 % V.L. = 87 % - V.U. = 5 % - P.L. = 8 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 784
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 1.560

FIL 24 H 1 sens - T = 1.930
 FIL 24 H 2 sens - T = 3.592

TAUX DE SONDAGE = 35,50 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	35	8	4,37	x 1,30	5,68
02	8 H - 9 H	68	26	2,61		3,39
03	9 H - 10 H	82	0	-		-
04	10 H - 11 H	95	40	2,37		3,08
05	11 H - 12 H	100	48	2,08		2,70
06	12 H - 13 H	114	18	6,33		8,23
07	13 H - 14 H	98	26	3,77		4,90
08	14 H - 15 H	133	58	2,29		2,98
09	15 H - 16 H	141	76	1,85		2,41
10	16 H - 17 H	105	62	1,69		2,20
11	17 H - 18 H	184	96	1,91		2,48
12	18 H - 19 H	150	76	1,97		2,56
13	19 H - 20 H	92	60	1,53		1,99
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		1.397	594	2,35		

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 1.489 dont v.U. + P.L. + Bus = 92
 % V.L. = 94 % - V.U. = 3 % - P.L. = 3 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens* - T = 1.823
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 3.026

FIL 24 H 1 sens - T = 2.379
 FIL 24 H 2 sens - T = 3.952

TAUX DE SONDAGE = 42,52 %

*Compte non tenu de la période 9 H - 10 H

POSTE 7 - PUYLAURENS vers CASTRES - J₄ - DIMANCHE 23 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	72	44	1,63		3,47
09	15 H - 16 H	84	66	1,27		2,71
10	16 H - 17 H	84	58	1,44		3,08
11	17 H - 18 H	158	62	2,54	x 2,13	5,42
12	18 H - 19 H	167	50	3,34		7,11
13	19 H - 20 H	130	16	8,12		17,30
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		695	296			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 714 dont V.U. + P.L. + Bus = 19
 % V.L. = 97 % - V.U. = 2 % - P.L. = 1 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 938

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 1.586

FIL 24 H 1 sens - T = 2.000

FIL 24 H 2 sens - T = 3.579

TAUX DE SONDAGE = 42,59 %

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	189	18	10,5	x 1,25	13,12
02	8 H - 9 H	203	36	5,63		7,04
03	9 H - 10 H	301	56	5,37		6,71
04	10 H - 11 H	596	58	10,27		12,84
05	11 H - 12 H	107	62	1,72		2,15
06	12 H - 13 H	261	62	4,21		5,26
07	13 H - 14 H	184	56	3,28		4,11
08	14 H - 15 H	221	48	4,60		5,75
09	15 H - 16 H	307	54	5,68		7,10
10	16 H - 17 H	269	50	5,38		6,72
11	17 H - 18 H	269	48	5,60		7
12	18 H - 19 H	267	42	6,35		7,94
13	19 H - 20 H	199	18	11,05		13,82
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		3.373	608			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 4.756 dont V.U. + P.L. + Bus = 1.383
 % V.L. = 71 % - V.U. = 8 % - P.L. = 21 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 5.982

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 11.670

FIL 24 H 1 sens - T = 7.450

FIL 24 H 2 sens - T = 14.481

TAUX DE SONDAGE = 18,02 %

POSTE 8 - LABASTIDE D'ANJOU vers CARCASSONNE - J₂ - VENDREDI 21 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	289	50	5,78		10,80
09	15 H - 16 H	403	76	5,30		9,91
10	16 H - 17 H	462	78	5,92		11,07
11	17 H - 18 H	470	68	6,91	x 1,87	12,92
12	18 H - 19 H	639	78	8,19		15,32
13	19 H - 20 H	551	56	9,83		18,40
14	20 H - 21 H	359	66	5,44		10,17
15	21 H - 22 H	216	34	6,35		11,88
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		3.389	506			
TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT		T = 3.999 dont V.U. + P.L. + Bus = 610 % V.L. = 85 % - V.U. = 4 % - P.L. = 11 %				
FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 4.915						
FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 9.304						
FIL 24 H 1 sens - T = 9.174						
FIL 24 H 2 sens - T = 17.120						
TAUX DE SONDAGE = 14,93 %						

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H	195	30	6,5	x 1,45	9,43
02	8 H - 9 H	267	54	4,94		7,16
03	9 H - 10 H	336	0	-		-
04	10 H - 11 H	512	0	-		-
05	11 H - 12 H	485	58	8,36		12,12
06	12 H - 13 H	333	64	5,20		7,54
07	13 H - 14 H	400	62	6,45		9,35
08	14 H - 15 H	574	58	9,89		14,30
09	15 H - 16 H	510	60	8,50		12,32
10	16 H - 17 H	373	62	6,01		8,71
11	17 H - 18 H	314	44	7,13		10,33
12	18 H - 19 H	379	58	6,53		9,46
13	19 H - 20 H	271	26	10,42		15,10
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		4.949	576			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT T = 5.407 dont V.U. + P.L. + Bus = 458
 % V.L. = 92 % - V.U. = 3 % - P.L. + 5 %

FIL PERIODE D'ENQUETE* 1 sens - T = 5.112
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 11.298

FIL 24 H 1 sens - T = 7.388
 FIL 24 H 2 sens - T = 13.750

TAUX DE SONDAGE = 11,64 %

*Compte non tenu de la période 9 H - 11 H.

POSTE 8 - LABASTIDE D'ANJOU vers CARCASSONNE - J₄ - DIMANCHE 23 SEPTEMBRE 1979

Période horaire		V.L. recensés	V.L. enquêtés	Coef. $\frac{\text{Recensés}}{\text{Enquêtés}}$	Fil $\frac{24 \text{ H } 1 \text{ sens}}{\text{période d'enquête 1 sens}}$	Coefficient de redressement
01	7 H - 8 H					
02	8 H - 9 H					
03	9 H - 10 H					
04	10 H - 11 H					
05	11 H - 12 H					
06	12 H - 13 H					
07	13 H - 14 H					
08	14 H - 15 H	301	64	4,70		10,48
09	15 H - 16 H	351	58	6,05		13,49
10	16 H - 17 H	367	56	6,55		14,61
11	17 H - 18 H	396	58	6,82	x 2,23	15,22
12	18 H - 19 H	328	64	5,12		11,42
13	19 H - 20 H	318	38	8,36		18,66
14	20 H - 21 H					
15	21 H - 22 H					
16	22 H - 23 H					
17	23 H - 24 H					
TOTAL		2.061	338			

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2.174 dont V.U. + P.L. + Bus = 113
 % V.L. = 95 % - V.U. = 2 % - P.L. = 3 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 sens - T = 2.856

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 sens - T = 7.088

FIL 24 H 1 sens - T = 6.373

FIL 24 H 2 sens - T = 14.405

TAUX DE SONDAGE = 16,40 %

CHAPITRE 4 - LES ENQUÊTES FER
SEPTEMBRE 1979

Direction commerciale voyageurs
Division recherche commerciale,
études de marché

CVKe 22

Réf. : $\frac{561-2}{362-47}$ S.O

Concurrence de l'autoroute A 61

METHODOLOGIE DE L'ENQUETE FERROVIAIRE
BORDEAUX - NARBONNE
DE SEPTEMBRE 1979

Faisant suite à celle de 1978, cette enquête est destinée à saisir l'impact de l'ouverture des premiers tronçons de l'autoroute A 61 sur nos trafics ferroviaires. Elle a été réalisée entre Bordeaux et Narbonne du 20 au 23 septembre 1979.

Cette enquête n'a pris en compte que les voyages atteignant au moins 100 Km de distance et empruntant l'axe ferroviaire Bordeaux-Narbonne, transversale méridionale de liaison entre l'Ouest et le Sud Est de la France.

Le champ de l'enquête, limité par Bordeaux à l'Ouest et Narbonne à l'Est, a été tronçonné en 3 grandes sections d'enquête, Bordeaux-Agen, Agen-Toulouse, Toulouse-Narbonne. Ces trois sections ont une physionomie très voisine de celles qui ont été retenues pour l'enquête effectuée simultanément sur l'axe routier.

ECHANTILLONNAGE

1 - TRAINS-JOURS

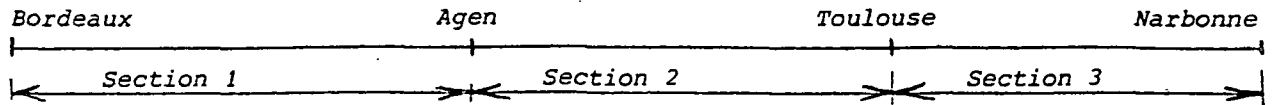
Le choix des trains-jours a été réalisé de manière à représenter les différents trafics ferroviaires des jours ouvrables et week-end.

Les trains omnibus ou effectuant des parcours inférieurs à 100 Km ont été exclus du champ de l'enquête. Les trains-jours retenus sont les suivants :

Jeudi 20		Vendredi 21		Samedi 22		Dimanche 23	
P	I	P	I	P	I	P	I
-	4577			5456	4577		
340	-			340	-		
-	473			-	473		
5476	4563			5476	4563		
-	4561			5484	4561		
4376	4555			4376	4555		
5478	4565			5478	4565		
4712	4701			4712	4701		
5474	4567		4567	5474	4567		4567
5452	4551		4551	5452	4551		4551
4702	4703		4703	4702	4703		
5450	4705	5450	4705	5450	4705	5450	4705
470	4573	470	4573	470	4573	470	4573
-	-	-	-	-	4707	4708	-
4710	471	4710	471	4710	471	4710	471
5466	4553	5466	4553	5466	4553	5466	4553
5464	4713	5464	4713	5464	4713	5464	4713
4700	3475	4700	3475	4700	3475	4700	3475
5460	4575	5460	4575	5460	4575	5460	4575
-	4579	15454	4579	-	4579	-	4579
5454	-	5454	3529	5454	-	5454	-
-	-	15462	-	-	-	-	3533
5462	343	5462	343	5462	343	5462	343
472	-	472	-	472	4585	472	-
-	-		4721		-		-

2 - VOYAGEURS

Rappel du sectionnement de l'enquête ferroviaire :



L'échantillonnage a été modulé, en fonction des parcours réalisés par les trains, et de telle manière que la distribution des questionnaires atteigne un niveau exhaustif des compartiments ou équivalents-compartiments (1) offerts, au moment où le train enquêté arrive à un terminus situé dans le champ de l'enquête, ou au moment où le train sort du champ de l'enquête.

De cette règle a découlé l'échantillonnage suivant :

- distribution exhaustive pour les trains ne parcourant qu'une section,
- distribution dans un compartiment sur deux, par section, pour les trains parcourant deux sections,
- distribution dans un compartiment sur trois, par section, pour les trains parcourant trois sections.

Sur chaque section, et dans les compartiments échantillonnés, il a été distribué un questionnaire par groupe de personnes voyageant ensemble, afin de rester en situation homogène avec l'enquête route (un questionnaire par voiture).

Les voyageurs debout et ceux des voitures restaurant n'ont pas été enquêtés.

La distribution et le ramassage des questionnaires ont été réalisés par le personnel d'une société spécialisée.

QUESTIONNAIRE

Le questionnaire était auto-administré (rempli par le voyageur).

Etabli de façon aussi homogène que possible avec celui de l'enquête routière, il permettait de saisir les informations suivantes :

- domicile
 - origine - destination du voyage
 - gares de montée et de descente dans le train enquêté
 - gares d'entrée et de sortie du réseau S.N.C.F. (correspondance)
 - motif du voyage
 - fréquence des voyages en train
 - fréquence des mêmes voyages effectués en voiture
 - Modification des habitudes de voyage après ouverture des premiers tronçons d'autoroute.
 - durée de l'absence (en nuits)
 - profession
- .../...

(1) Par équivalent-compartiment il faut entendre une double travée de sièges dans les voitures-coaches.

- charge des frais de voyage
- disposition d'une voiture
- nombre de personnes voyageant ensemble (avec leur âge)
- type de réduction
- sexe
- place occupée dans le train.
- intention d'emprunter l'autoroute A 61 à l'avenir.

REDRESSEMENT - PONDERATION

Il a été recueilli 14.200 questionnaires.

Les résultats obtenus ont été redressés grâce aux comptages permanents effectués par la S.N.C.F. en différents points du parcours. Ont été retenus les comptages situés au plus près de chaque point de sectionnement.

Chaque questionnaire a été affecté d'un coefficient de pondération déterminé par train-jour-section en fonction du trafic train-jour-section réel et compte tenu du passage des voyageurs sur 1 ou 2 ou 3 sections enquêtées.

Le calcul de ce coefficient résulte des opérations suivantes :

- création d'un tableau détaillant les comptages de voyageurs par train/jour/section d'enquête ;
- création d'une matrice d'O/D (9801 combinaisons de gares de montée /gares de descente) permettant d'affecter à chacune d'elles un indice de passage obligé sur 1 ou 2 ou 3 sections d'enquête ;
- exploitation de cet indice de passage pour effectuer un redressement tenant compte du passage de mêmes voyageurs par plus d'un point de comptage. Ce redressement a ainsi permis de donner à chaque questionnaire un "poids" inversement proportionnel au nombre de sections d'enquête parcourues ;
- attribution à chaque questionnaire du coefficient de pondération découlant du rapport :

comptages train/jour/section

somme redressée des questionnaires train/jour/section.



ENQUÊTE BORDEAUX - NARBONNE

Madame, Mademoiselle, Monsieur,

En acceptant de répondre à ce questionnaire, vous nous permettrez de mieux connaître vos habitudes de voyage et de recueillir vos opinions et suggestions. Vous participerez ainsi à l'amélioration des services que nous vous offrons.

Vous assurant que vos réponses resteront **STRICTEMENT CONFIDENTIELLES** nous vous remercions par avance de votre coopération.

Partie réservée
à la SNCF

Pour l'ensemble des questions suivantes entourez le numéro correspondant à votre réponse, le cas échéant.

1 - Où est situé votre domicile ?

Ville ou commune :

Département :

2 - A quelle gare êtes-vous monté dans le train où vous vous trouvez actuellement ?

Gare de :

3 - A cette gare venez-vous d'un train en correspondance ?

↓
OUI 1
NON 2

si "OUI", à quelle gare aviez-vous pris ce premier train ?

Gare de :

4 - De quel lieu exact êtes-vous parti pour prendre le train ?

Ville ou commune :

Département :

5 - A quelle gare descendrez-vous du train où vous vous trouvez actuellement ?

Gare de :

6 - Arrivé à cette gare prendrez-vous un train en correspondance ?

↓
OUI 1
NON 2

Si "OUI", pour quelle gare de destination ?

Gare de :

Département :

7 - Quelle est votre destination finale ?

Ville ou commune :

Département :

8 - D'où venez-vous ?

- de votre domicile 1
- de votre lieu de travail 2
- de votre établissement scolaire ou universitaire 3
- d'une tournée de représentant, livraison, visite de chantier 4
- d'un autre type de déplacement professionnel 5
- vous venez de faire des achats, ou vous avez rendu visite à des parents ou amis, ou vous vous êtes déplacé pour affaires personnelles 6
- de votre lieu de week-end ou de vacances 7
- d'un lieu de promenade, tourisme ou loisirs 8
- de l'endroit où vous effectuez votre service militaire 9
- d'un autre lieu (*précisez*) 10

9 - Où allez-vous ?

- à votre domicile 1
- à votre lieu de travail 2
- à votre établissement scolaire ou universitaire 3
- à une tournée de représentant, livraison, visite de chantier 4
- à un autre type de déplacement professionnel 5
- faire des achats ou rendre visite à des parents ou amis, ou vous vous déplacez pour affaires personnelles 6
- à votre lieu de week-end ou de vacances 7
- vers un lieu de promenade, tourisme ou loisirs 8
- à l'endroit où vous effectuez votre service militaire 9
- à un autre lieu (*précisez*) 10

10 - Combien de fois effectuez-vous EN TRAIN le même voyage qu'aujourd'hui (même origine, même destination) ?

- une ou plusieurs fois par semaine 1
- une ou plusieurs fois par mois 2
- une ou plusieurs fois par an 3
- c'est aujourd'hui la première fois 4

11 - Vous arrive-t-il de faire le même voyage (même origine, même destination) qu'aujourd'hui en voiture ?

- jamais 1
- oui 2

Si OUI, combien de fois le faites-vous ?

- une ou plusieurs fois par semaine 1
- une ou plusieurs fois par mois 2
- une ou plusieurs fois par an 3

12 - La mise en service partielle de l'autoroute BORDEAUX - TOULOUSE - NARBONNE a-t-elle modifié vos habitudes de voyages ?

— oui 1 — non 2 — je ne sais pas 3

En particulier, vous a-t-elle conduit à moins utiliser le train ?

— oui 1 — non 2 — je ne sais pas 3

13 - Combien de nuits avez-vous été ou serez-vous absent de votre domicile ?

— aucune nuit	1	— 8 à 14 nuits	4
— 1 à 3 nuits	2	— 15 à 30 nuits	5
— 4 à 7 nuits	3	— plus de 30 nuits	6

14 - Quelle est votre profession ?

— profession libérale, patron de l'industrie et du commerce	1
— cadre supérieur, professeur d'université	2
— cadre moyen, technicien, enseignant	3
— commerçant, artisan	4
— agriculteur	5
— employé, personnel de service	6
— ouvrier	7
— étudiant, écolier	8
— militaire du contingent	9
— retraité	10
— sans profession, autre	11

15 - Le prix de ce voyage est-il à la charge :

— de vous-même ou de vos parents	1
— de votre employeur sur note de frais	2
— de votre employeur au forfait	3
— de l'armée	4
— autres	5

16 - Auriez-vous pu disposer d'une automobile pour faire ce voyage ?

— OUI .. 1 NON .. 2 Je n'ai pas de permis de conduire 3

17 - Êtes-vous accompagné durant ce voyage ?

— OUI 1 NON 2

Si "OUI", combien de personnes (enfants compris) vous accompagnent ? nombre

18 - Quel est votre âge et celui des personnes qui vous accompagnent ?

	vous-même	autres personnes			
		1ère	2ème	3ème	4ème
— moins de 10 ans	1	1	1	1	1
— 10 à 17 ans	2	2	2	2	2
— 18 à 24 ans	3	3	3	3	3
— 25 à 34 ans	4	4	4	4	4
— 35 à 49 ans	5	5	5	5	5
— 50 à 64 ans	6	6	6	6	6
— 65 ans et plus	7	7	7	7	7

19 - Voyagez-vous avec un billet à plain tarif ?

OUI 1

NON 2

Si "NON", quel type de réduction avez-vous ?

- | | |
|--|---|
| - militaire 1 | - abonnement Titre III demi tarif 6 |
| - carte vermeil 2 | - famille nombreuse 7 |
| - congé annuel 3 | - carte ou permis d'agent SNCF 8 |
| - abonnement Titre I étudiant 4 | - carte hebdomadaire de travail 9 |
| - abonnement Titre I ordinaire 5 | |

20 - Votre sexe ?

Masculin 1

Féminin 2

21 - Votre place ?

- | | | |
|------------------------------------|------------------------------|--------------------|
| - Place assise 1ère classe 1 | Courette 1ère classe 3 | Wagon-lits 5 |
| - Place assise 2ème classe 2 | Courette 2ème classe 4 | |

22 - A l'avenir, pensez-vous prendre l'autoroute BORDEAUX - TOULOUSE - NARBONNE pour effectuer un voyage tel que celui-ci (même origine, même destination) ?

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| - oui, toujours 1 | - non, jamais 4 |
| - oui, souvent 2 | - je ne sais pas encore 5 |
| - oui, quelquefois 3 | |

23 - Si vous avez des remarques ou suggestions à faire, veuillez les formuler ci-après :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

24 - Nous souhaiterions rencontrer quelques-uns de nos clients pour mieux étudier leurs besoins.

Si vous êtes d'accord pour participer à un entretien, voudriez-vous inscrire ici vos noms et adresse :

.....

.....

.....

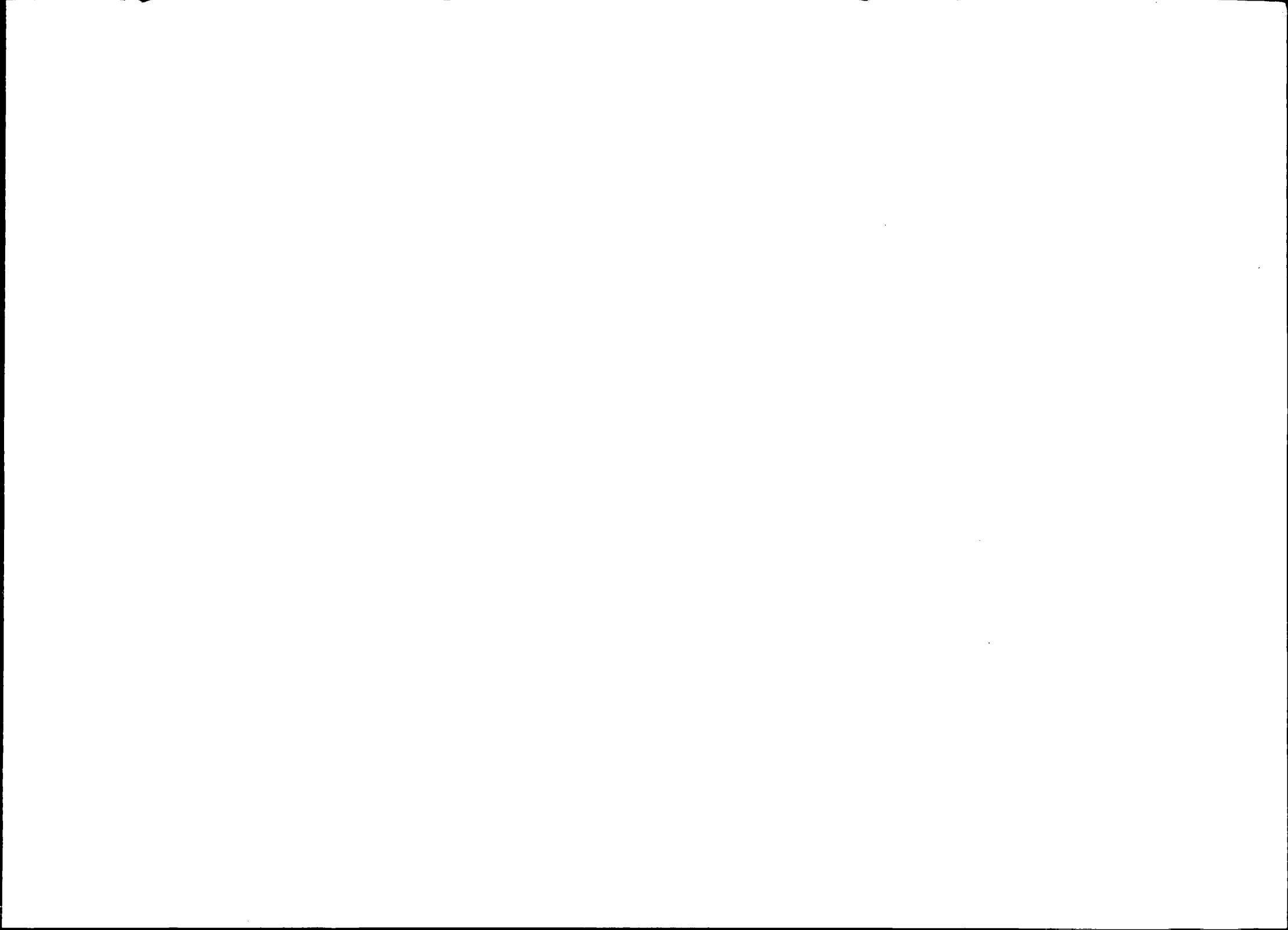
Tél. :

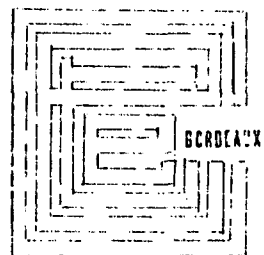
Nous vous contacterons éventuellement pour convenir d'un rendez-vous.

TAUX DE SONDAGE DE L'ENQUETE FERROVIAIRE

- SEPTEMBRE 1979 -

	BORDEAUX - AGEN			AGEN - TOULOUSE			TOULOUSE - NARBONNE			TOTAL		
	Trafic réel	Nombre de voyageurs enquêtés	Taux de sondage	Trafic réel	Nombre de voyageurs enquêtés	Taux de sondage	Trafic réel	Nombre de voyageurs enquêtés	Taux de sondage	Trafic réel	Nombre de voyageurs enquêtés	Taux de sondage
<u>Jeudi 20 septembre</u>												
Matin	1.013	190	19 %	902	179	20 %	1.792	415	23 %	3.707	784	21 %
Après-midi	2.002	517	26 %	2.082	354	17 %	4.172	1.166	28 %	8.256	2.037	25 %
Nuit	832	75	9 %	940	24	3 %	2.739	331	12 %	4.511	430	10 %
<u>Vendredi 21 septembre</u>												
Après-midi	4.410	967	22 %	4.285	846	20 %	7.014	1.988	28 %	15.709	3.801	24 %
Nuit	1.395	151	11 %	1.277	72	6 %	1.553	149	10 %	4.225	372	9 %
<u>Samedi 22 septembre</u>												
Matin	1.108	167	15 %	990	182	18 %	2.180	472	22 %	4.278	821	19 %
Après-midi	1.936	481	25 %	2.000	423	21 %	5.133	1.221	24 %	9.069	2.125	23 %
Nuit	858	75	9 %	932	35	4 %	2.859	540	19 %	4.649	650	14 %
<u>Dimanche 23 septembre</u>												
Après-midi	3.703	556	15 %	3.331	530	16 %	6.161	1.589	26 %	13.195	2.675	20 %
Nuit	1.060	140	13 %	1.277	45	4 %	1.839	126	7 %	4.176	311	7 %
TOTAL	18.317	3.319	18 %	18.016	2.690	15 %	35.442	7.997	23 %	71.775	14.006	20 %





DIVISION DES TRACES
Groupe Economie et transports

tel: 05.84.66