

SAE _ SETRA _ DTT _ IRT _ SNCF _ CETE de Bordeaux

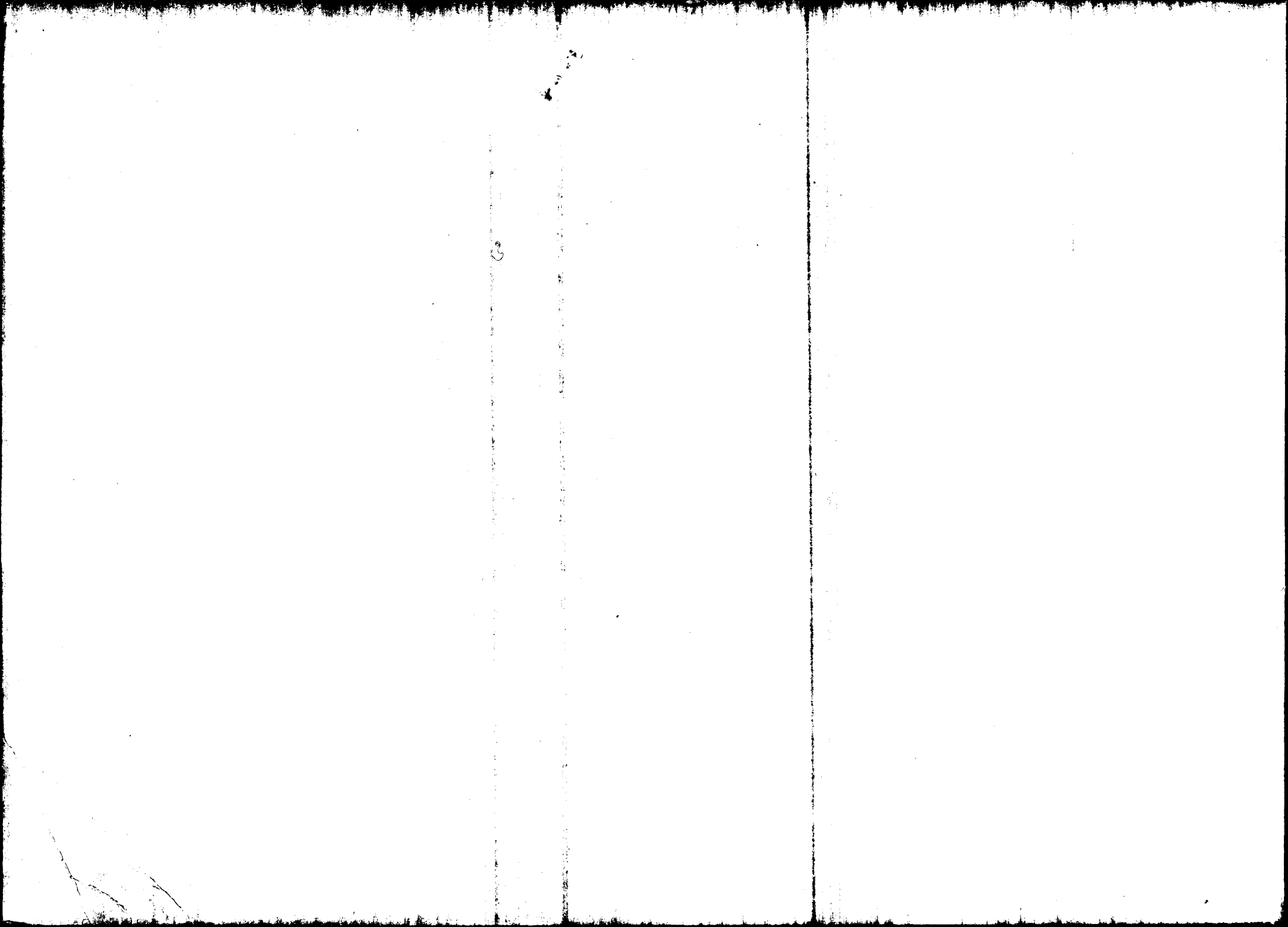
Evolution de la concurrence RAIL ROUTE sur TOULOUSE NARBONNE

entre septembre 1979
et octobre 1980



JUILLET 1981

ANALYSE VOYAGEURS



SOMMAIRE

	Pages
TITRE 1 - ANALYSE TOUTES RELATIONS CONFONDUES	11
TABLEAU 1 - Mise en évidence de l'évolution des parts de marché par relation	15
TABLEAU 2 - Recherche des reports rail / route non encore réalisés	75
TABLEAU 3 - Les modifications de comportement des usagers entre 1979 et 1980	76
TABLEAU 4 - La prise en compte des trafics aériens	81
TABLEAU 5 - Taux d'affectation rail / route suivant la taille du groupe	83
TABLEAU 6 - Taux d'affectation route / fer en fonction du motif de déplacement	87
TABLEAU 7 - Taux d'affectation fer / route suivant la durée d'absence	93
TABLEAU 8 - Taux d'affectation rail / route en fonction des professions	96

.../...

5859 B

TITRE 2 - ANALYSE PAR RELATION

TOULOUSE ←→ CARCASSONNE.	
AQUITAINE ←→ PROVENCE COTE D'AZUR	101
TABLEAU 1 - Evolution des parts de marché	102
TABLEAU 2 - Mise en évidence de l'induction globale sur les deux relations	106
TABLEAU 3 - Les tailles moyennes par groupe et leur évolution	109
TABLEAU 4 - Affectation suivant la taille des groupes	113
TABLEAU 5 - Affectation par mode suivant le motif de déplacement	117
TABLEAU 6 - Structure des déplacements rail + route en fonction de la durée d'absence ...	124
TABLEAU 7 - Affectation par mode suivant la profession	131

ANNEXE 1 - LES ENQUETES ROUTE

ANNEXE 2 - RAPPORT D'ENQUETE FER

Dans le cadre des études sur la concurrence rail / route un groupe de travail réunissant le S.A.E., le S.E.T.R.A., la S.N.C.F., la D.T.T., l'I.R.T. et le C.E.T.E. de BORDEAUX a été chargé de réfléchir à l'évolution de la concurrence rail / route en termes de voyageurs sur l'axe BORDEAUX - NARBONNE.

Cette réflexion se déroule en trois phases.

. Phase 1 - Réalisation "d'enquêtes avant"

Des enquêtes par interviews des conducteurs de véhicules légers ainsi que des voyageurs fer ont permis d'analyser la structure des déplacements rail / route avant la mise en service de l'autoroute BORDEAUX - NARBONNE. Ces enquêtes ont été réalisées en septembre 1978.

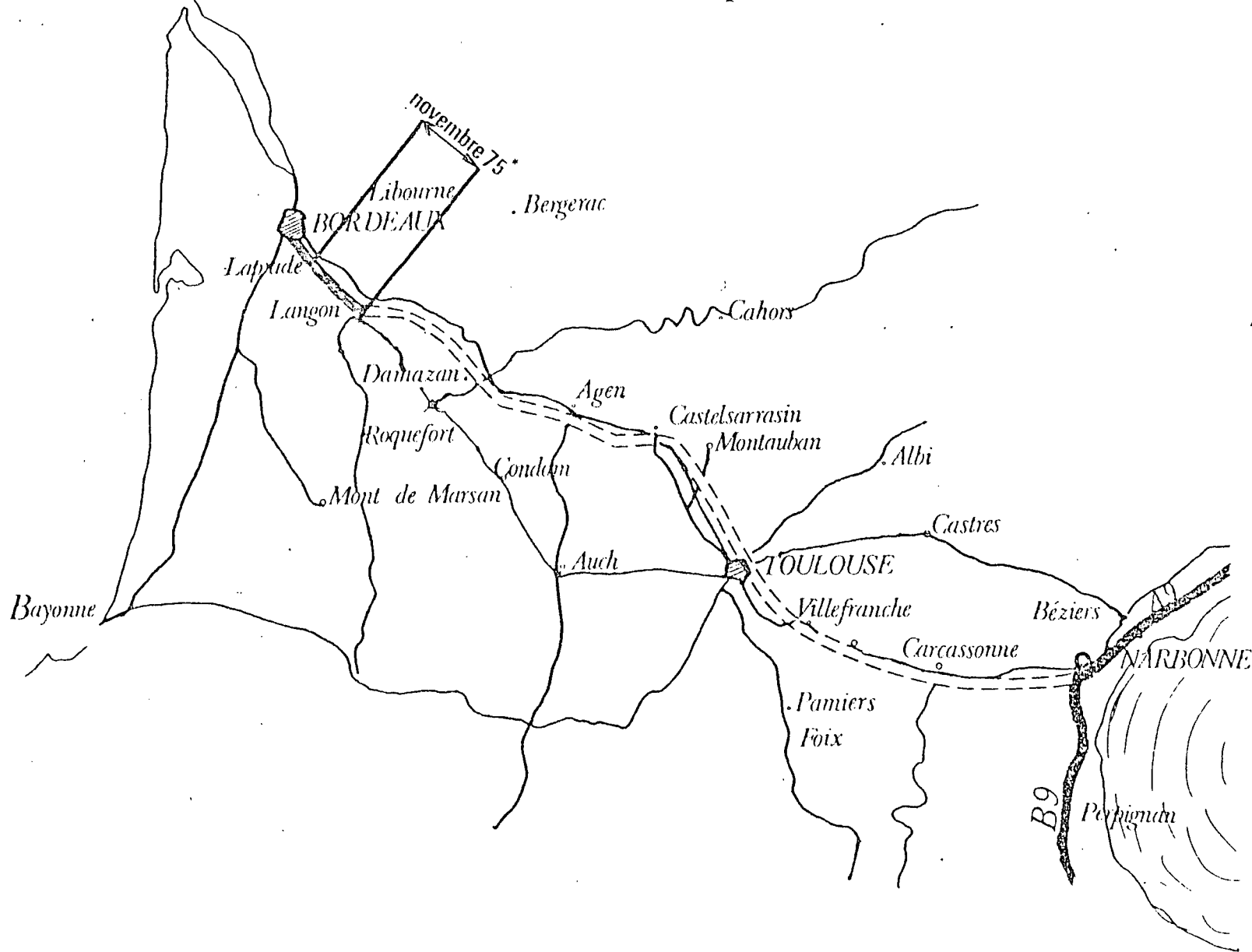
. Phase 2 - Réalisation "d'enquêtes pendant"

Une campagne d'enquêtes, réalisée en septembre 1979, a cherché à appréhender les modifications des termes de la concurrence suite à la mise en service des sections autoroutières ouvertes à la circulation entre septembre 1978 et septembre 1979 (plus de 140 km d'autoroute supplémentaires).

L'analyse issue de cette campagne d'enquêtes a fait l'objet de deux documents d'étude :

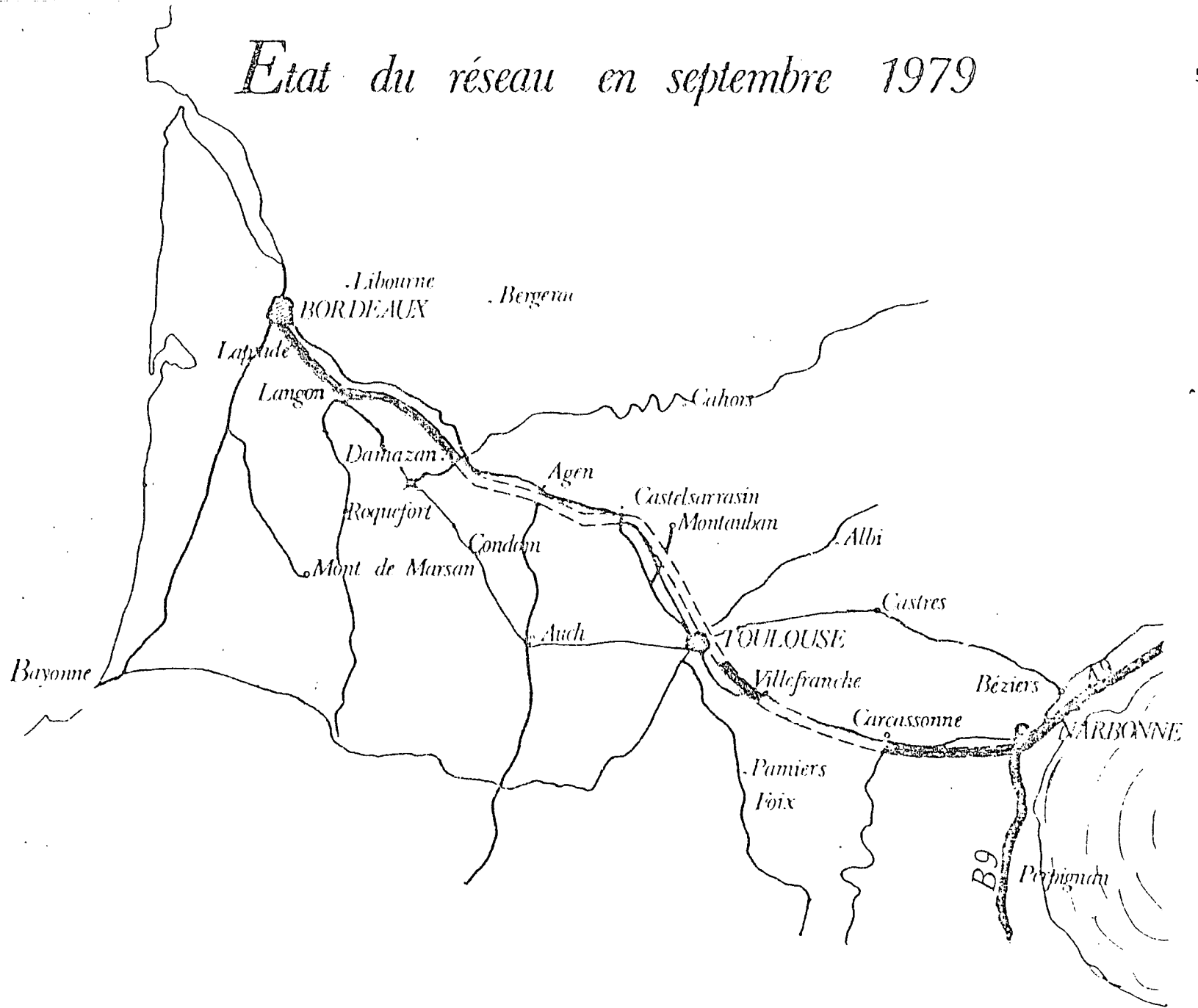
- Un rapport complet d'étude : "Evolution de la Concurrence Rail / Route sur BORDEAUX - NARBONNE entre Septembre 1978 et Septembre 1979" C.E.T.E. de BORDEAUX.
- Une note de synthèse en date de juin 1980.

Etat du réseau en septembre 1978

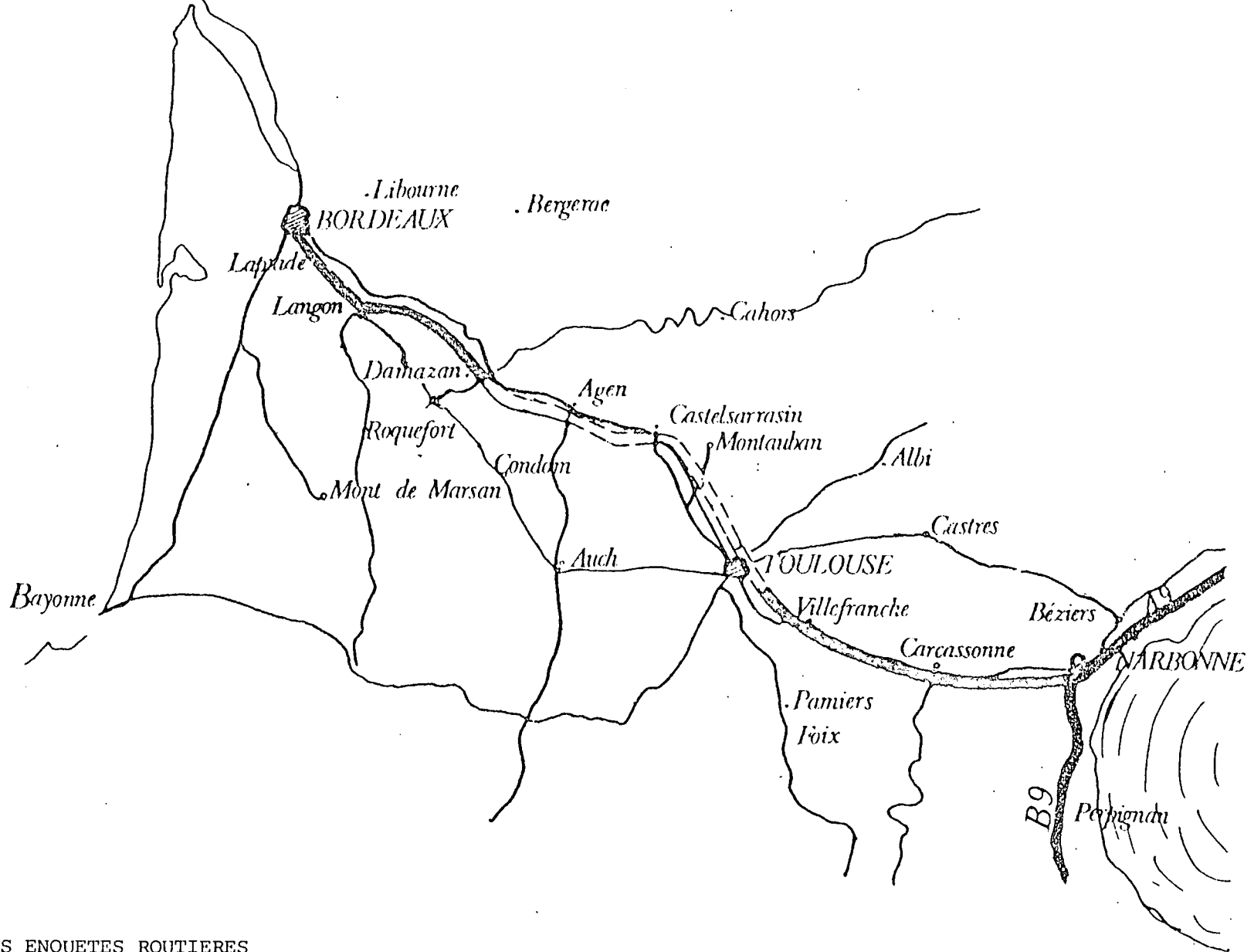


DATE DE MISE EN SERVICE

Etat du réseau en septembre 1979

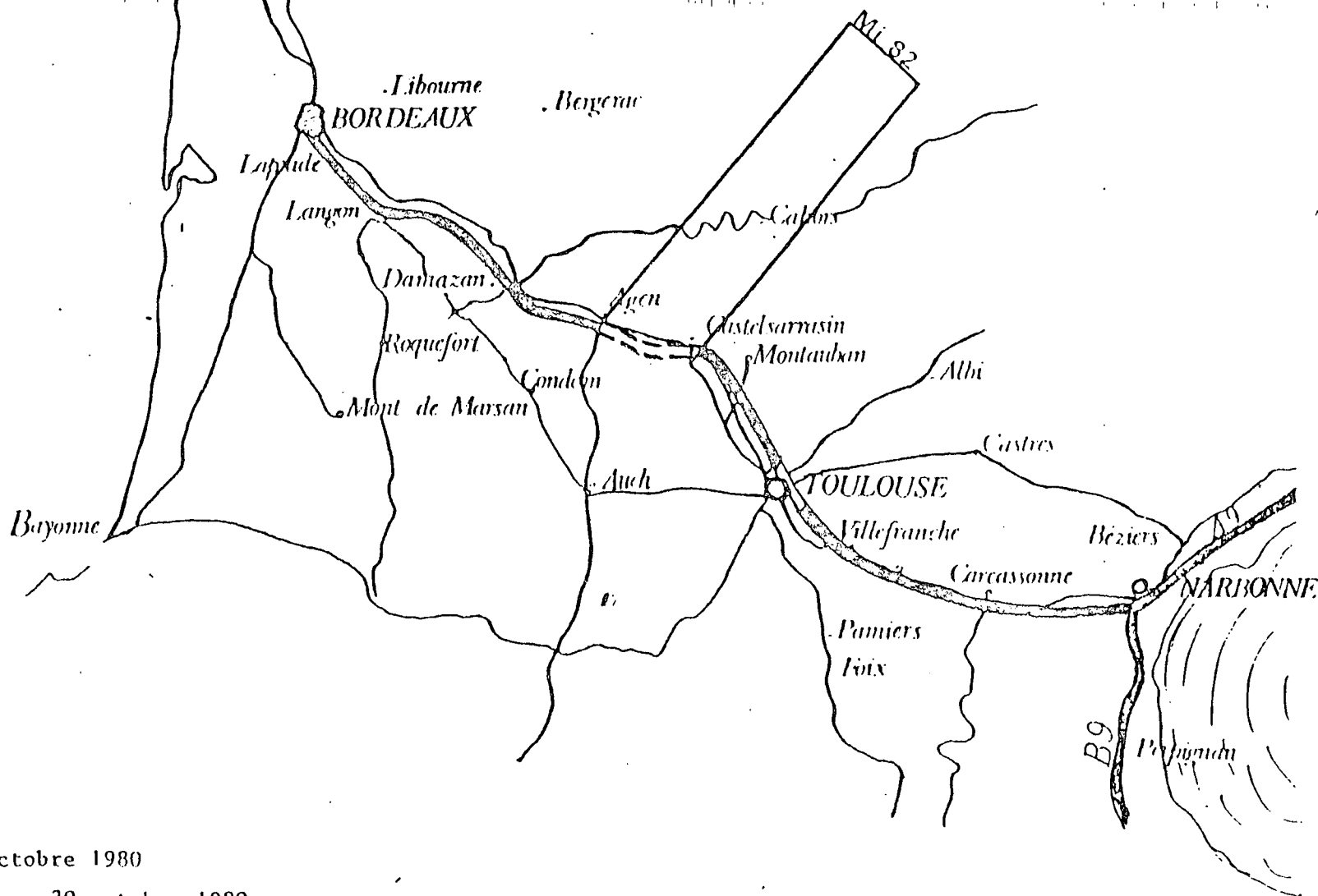


Etat du réseau en octobre 1980*



* A LA DATE DES ENQUETES ROUTIERES

Prévisions de mise en service sur A67 au delà de juillet 1981



N. B: DAMAZAN AGEN : 30 octobre 1980

MONTAUBAN TOULOUSE : 30 octobre 1980

CASTELSARRAZIN - MONTAUBAN : JUIN 1981

. Phase 3 - "Enquêtes après"

Cette phase doit normalement se dérouler en deux temps :

- Une nouvelle campagne d'enquête réalisée en octobre 1980, et localisée sur la seule section TOULOUSE - NARBONNE a permis d'analyser l'évolution de la concurrence rail / route, suite à la mise en service de la dernière section d'autoroute entre TOULOUSE et NARBONNE : section VILLEFRANCHE - CARCASSONNE.
- Une dernière campagne d'enquête doit intervenir lorsque l'autoroute sera complètement réalisée entre BORDEAUX et NARBONNE.

L'objet du présent rapport est d'analyser les résultats de la campagne d'enquête opérée en octobre 1980 entre TOULOUSE et NARBONNE.

TITRE I - ANALYSE TOUTES RELATIONS CONFONDUES

En 1980 l'échantillon retenu par le groupe de travail intégrait 30 relations, désormais il n'en retient que 24, les échanges dont l'origine et la destination du déplacement se situaient à l'Ouest de TOULOUSE ayant été exclus, les enquêtes réalisées entre TOULOUSE et NARBONNE* ne permettant pas d'appréhender les trafics à l'Ouest de TOULOUSE.

* On trouvera en annexe les emplacements des postes d'enquête.

TABLEAU 1 - MISE EN EVIDENCE DE L'EVOLUTION DES PARTS DE MARCHE PAR RELATION

Les tableaux ci-après dégagent pour chacune des liaisons sélectionnées par le groupe de travail l'évolution des parts respectives du fer et de la route.

EVOLUTION DES PARTS DE MARCHE PAR RELATION : ANALYSE JOURS OUVRABLES

RELATIONS	ROUTE				FER			POUR- CEN- TAGE ROUTE 1978	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1979	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1980
	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{\Delta t}{t}$ *	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$			
BORDEAUX - MARSEILLE MARSEILLE - BORDEAUX	22 } 35 13 }	12 } 34 22 }	0,97	6 % 6 %	30 } 46 16 }	35 } 69 34 }	1,5	32 % 28 %	42 % 45 %	26 % 39 %
BORDEAUX - PROVENCE COTE D'AZUR moins MARSEILLE PROVENCE COTE D'AZUR moins MARSEILLE - BORDEAUX	8 } 17 9 }	12 } 23 11 }	1,35	6 % 6 %	60 } 213 153 }	98 } 163 65 }	0,8	10 % 4 %	12 % 6 %	11 % 14 %
TOULOUSE - CARCASSONNE CARCASSONNE - TOULOUSE	360 } 823 463 }	466 } 865 399 }	1,05	35 % 35 %	156 } 213 57 }	166 } 189 23 }	0,9	68 % 75 %	70 % 89 %	74 % 95 %
TOULOUSE - NARBONNE NARBONNE - TOULOUSE	53 } 225 172 }	127 } 251 124 }	1,12	25 % 25 %	37 } 145 108 }	39 } 109 70 }	0,8	67 % 68 %	59 % 61 %	77 % 64 %
TOULOUSE - MONTPELLIER MONTPELLIER - TOULOUSE	128 } 164 36 }	176 } 320 144 }	1,95	18 % 18 %	111 } 167 56 }	47 } 118 71 }	0,7	71 % 53 %	54 % 39 %	79 % 67 %
TOULOUSE - PERPIGNAN PERPIGNAN - TOULOUSE	218 } 451 233 }	230 } 480 250 }	1,06	20 % 20 %	65 } 114 49 }	60 } 135 75 }	1,2	75 % 81 %	77 % 83 %	79 % 77 %
TOULOUSE - BEZIERS BEZIERS - TOULOUSE	21 } 127 106 }	106 } 170 64 }	1,34	22 % 22 %	38 } 67 29 }	31 } 60 29 }	0,8	91 % 59 %	36 % 79 %	77 % 69 %
TOULOUSE - MARSEILLE MARSEILLE - TOULOUSE	102 } 152 50 }	73 } 125 52 }	0,82	9 % 9 %	56 } 108 52 }	45 } 110 55 }	1,0	45 % 55 %	65 % 49 %	62 % 49 %
TOULOUSE - Reste BOUCHES DU RHONE Reste BOUCHES DU RHONE - TOULOUSE	40 } 79 39 }	38 } 68 30 }	0,86	9 % 9 %	26 } 64 38 }	11 } 28 17 }	0,4	71 % 28 %	61 % 51 %	78 % 64 %

* $\frac{\Delta t}{t}$ = abaissement relatif des temps de parcours entre septembre 1979 et octobre 1980.

RELATIONS	ROUTE				FER			POUR- CEN- TAGE ROUTE 1978	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1979	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1980
	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{\Delta t}{t}$	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$			
TOULOUSE - Reste des PYRENEES ORIENTALES	61	40	0,59	20 %	25	36	1,2	80 %	71 %	53 %
Reste des PYRENEES ORIENTALES - TOULOUSE	55	29		69	20 %	31		29	65	54 %
TOULOUSE - Reste de l'HERAULT	63	41	0,81	22 %	49	22	0,9	84 %	56 %	65 %
Reste de l'HERAULT - TOULOUSE	55	54		95	22 %	38		57	79	66 %
TOULOUSE - VAR	48	30	0,48	8 %	26	23	0,9	42 %	65 %	57 %
VAR - TOULOUSE	42	13		43	8 %	44		42	65	55 %
TOULOUSE - LOZERE, GARD	40	40	0,71	15 %	22	33	1,4	65 %	58 %	55 %
LOZERE, GARD - TOULOUSE	37	15		55	15 %	35		48	81	22 %
TOULOUSE - ALPES-MARITIMES	68	38	0,94	8 %	20	35	2,1	63 %	77 %	52 %
ALPES-MARITIMES - TOULOUSE	39	63		101	8 %	27		64	99	43 %
Reste GIRONDE - LANGUEDOC	19	16	0,67	9 %	17	19	0,9	31 %	53 %	46 %
LANGUEDOC - Reste GIRONDE	47	28		44	9 %	16		11	30	56 %
Autre AQUITAINE - LANGUEDOC	77	149	1,43	9 %	102	99	0,8	37 %	43 %	60 %
LANGUEDOC - Autre AQUITAINE	140	161		310	9 %	105		64	163	46 %
Reste GIRONDE - PROVENCE COTE D'AZUR	24	5	0,60	5 %	45	37	1,3	32 %	35 %	12 %
PROVENCE COTE D'AZUR - Reste GIRONDE	16	19		24	5 %	24		51	88	24 %

RELATIONS	ROUTE				FER			POUR- CEN- TAGE ROUTE 1978	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1979	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1980
	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{\Delta t}{t}$	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$			
Autre AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR	82	114	1,44	5 %	59	211	2,4	36 %	58 %	35 %
PROVENCE COTE D'AZUR - Autre AQUITAINE	58 } 140	88 } 202		5 %	115 } 174	206 } 417		41 %	34 %	30 %
CHARENTE-MARITIME - LANGUEDOC	13	32	1,41	5 %	39	29	1,3	50 %	25 %	52 %
LANGUEDOC - CHARENTE-MARITIME	24 } 37	20 } 52		5 %	24 } 63	55 } 84		62 %	50 %	27 %
CHARENTE-MARITIME - PROVENCE COTE D'AZUR	20	17	1,24	4 %	89	74	0,7	29 %	18 %	19 %
PROVENCE COTE D'AZUR - CHARENTE MARITIME	22 } 42	35 } 52		4 %	110 } 199	57 } 131		30 %	17 %	38 %
GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES - LANGUEDOC	186	180	1,03	16 %	64	92	1,1	63 %	74 %	66 %
LANGUEDOC - GERS, TARN, HAUTES- PYRENEES	149 } 335	164 } 344		16 %	73 } 137	65 } 157		57 %	67 %	72 %
GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES - PROVENCE COTE D'AZUR	55	61	1,24	7 %	33	84	1,3	43 %	63 %	42 %
PROVENCE COTE D'AZUR - GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES	60 } 115	82 } 143		7 %	102 } 135	94 } 178		41 %	37 %	47 %

EVOLUTION DES PARTS DE MARCHE PAR RELATION : ANALYSE WEEK-END

RELATIONS	ROUTE				FER			POUR- CEN- TAGE ROUTE 1978	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1979	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1980
	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{\Delta t}{t}^*$	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$			
BORDEAUX - MARSEILLE	14	30	1,05	6 %	58	47	0,92	21 %	19 %	39 %
MARSEILLE - BORDEAUX	24 } 38	10 } 40		6 %	40 } 98	43 } 90		31 %	38 %	19 %
BORDEAUX - PROVENCE COTE D'AZUR moins MARSEILLE	8	16	1,75	6 %	144	82	0,67	3 %	5 %	16 %
PROVENCE COTE D'AZUR moins MARSEILLE - BORDEAUX	8 } 16	12 } 28		6 %	144 } 288	111 } 193		13 %	5 %	10 %
TOULOUSE - CARCASSONNE	586	537	0,93	35 %	121	159	1,34	69 %	83 %	77 %
CARCASSONNE - TOULOUSE	612 } 1.198	581 } 1.118		35 %	13 } 134	21 } 180		91 %	98 %	97 %
TOULOUSE - NARBONNE	280	207	0,76	25 %	66	98	1,06	69 %	81 %	68 %
NARBONNE - TOULOUSE	229 } 509	181 } 388		25 %	86 } 152	63 } 161		81 %	73 %	74 %
TOULOUSE - MONTPELLIER	175	229	1,24	18 %	101	133	1,36	60 %	63 %	63 %
MONTPELLIER - TOULOUSE	137 } 312	158 } 387		18 %	108 } 209	152 } 285		41 %	56 %	51 %
TOULOUSE - PERPIGNAN	310	352	1,03	20 %	93	162	1,22	70 %	77 %	68 %
PERPIGNAN - TOULOUSE	345 } 655	323 } 675		20 %	130 } 223	111 } 273		64 %	73 %	74 %
TOULOUSE - BEZIERS	159	177	1,34	22 %	48	69	1,73	74 %	77 %	72 %
BEZIERS - TOULOUSE	98 } 257	168 } 345		22 %	31 } 79	68 } 137		67 %	76 %	71 %
TOULOUSE - MARSEILLE	69	52	0,99	9 %	88	104	0,95	45 %	44 %	33 %
MARSEILLE - TOULOUSE	80 } 149	95 } 147		9 %	149 } 237	122 } 226		40 %	35 %	44 %
TOULOUSE - Reste BOUCHES DU RHONE	37	44	0,91	9 %	29	54	1,45	54 %	56 %	45 %
Reste BOUCHES DU RHONE - TOULOUSE	51 } 88	36 } 80		9 %	47 } 76	56 } 110		18 %	52 %	39 %

* $\frac{\Delta t}{t}$ = abaissement relatif des temps de parcours entre septembre 1979 et octobre 1980.

RELATIONS	ROUTE				FER			POUR- CEN- TAGE ROUTE 1978	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1979	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1980
	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{\Delta t}{t}$	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$			
TOULOUSE - Reste des PYRENEES ORIENTALES	131	121	0,78	20 %	65	96	1,46	64 %	67 %	56 %
Reste des PYRENEES ORIENTALES - TOULOUSE	177 } 308	118 } 239		20 %	57 } 122	72 } 178		62 %	76 %	62 %
TOULOUSE - Reste de l'HERAULT	236	166	0,73	22 %	73	104	0,99	82 %	76 %	61 %
Reste de l'HERAULT - TOULOUSE	153 } 389	119 } 285		22 %	127 } 200	93 } 197		75 %	55 %	56 %
TOULOUSE - VAR	19	39	1,82	8 %	39	46	0,85	20 %	33 %	46 %
VAR - TOULOUSE	30 } 49	50 } 89		8 %	110 } 149	81 } 127		36 %	21 %	38 %
TOULOUSE - LOZERE, GARD	54	50	0,91	15 %	89	83	0,85	40 %	38 %	38 %
LOZERE, GARD - TOULOUSE	46 } 100	41 } 91		15 %	110 } 199	86 } 169		46 %	29 %	32 %
TOULOUSE - ALPES MARITIMES	32	24	0,84	8 %	37	39	0,88	44 %	46 %	38 %
ALPES MARITIMES - TOULOUSE	63 } 95	56 } 80		8 %	60 } 97	46 } 85		54 %	51 %	55 %
Reste GIRONDE - LANGUEDOC	14	24	0,94	9 %	56	62	0,99	23 %	20 %	28 %
LANGUEDOC - Reste GIRONDE	21 } 35	9 } 33		9 %	33 } 89	26 } 88		22 %	39 %	26 %
Autre AQUITAINE - LANGUEDOC	189	250	1,63	9 %	251	253	0,83	45 %	43 %	50 %
LANGUEDOC - Autre AQUITAINE	108 } 297	235 } 485		9 %	243 } 494	155 } 408		31 %	31 %	60 %
Reste GIRONDE - PROVENCE COTE D'AZUR	16	22	0,88	5 %	75	105	1,53	17 %	18 %	17 %
PROVENCE COTE D'AZUR - Reste GIRONDE	24 } 40	13 } 35		5 %	43 } 118	75 } 180		23 %	36 %	15 %

RELATIONS	ROUTE				FER			POUR- CEN- TAGE ROUTE 1978	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1979	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1980
	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{\Delta t}{t}$	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$			
Autre AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR	110	113		5 %	241	205		34 %	31 %	36 %
PROVENCE COTE D'AZUR- Autre AQUITAINE	125 } 235	127 } 240	1,02	5 %	320 } 561	246 } 451	0,80	25 %	28 %	34 %
CHARENTE-MARITIME - LANGUEDOC	23 } 46	35 } 73	1,59	5 %	113 } 208	90 } 147	0,71	12 %	17 %	28 %
LANGUEDOC - CHARENTE-MARITIME	23 } 46	38 } 73	1,59	5 %	95 } 208	57 } 147	0,71	16 %	19 %	40 %
CHARENTE-MARITIME - PROVENCE COTE D'AZUR	34 } 60	21 } 39	0,65	4 %	318 } 453	119 } 236	0,52	8 %	10 %	15 %
PROVENCE COTE D'AZUR - CHARENTE- MARITIME	26 } 60	18 } 39	0,65	4 %	135 } 453	117 } 236	0,52	16 %	16 %	13 %
GERS, TARN, HAUTES-PYRENNES - LANGUEDOC	187 } 465	232 } 642	1,38	16 %	180 } 419	248 } 425	1,01	45 %	51 %	57 %
LANGUEDOC - GERS, TARN, HAUTES- PYRENEES	278 } 465	319 } 642	1,38	16 %	239 } 419	177 } 425	1,01	40 %	54 %	64 %
GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES - PROVENCE COTE D'AZUR	57 } 111	76 } 172	1,55	7 %	105 } 355	160 } 349	0,98	30 %	35 %	32 %
PROVENCE COTE D'AZUR - GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES	54 } 111	96 } 172	1,55	7 %	250 } 355	189 } 349	0,98	18 %	18 %	34 %

RELATIONS	ROUTE				FER			POUR- CEN- TAGE ROUTE 1978	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1979	POUR- CEN- TAGE ROUTE 1980
	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{\Delta t}{t}$	TRAFIC 1979	TRAFIC 1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$			
AQUITAINE - RHONE ALPES RHONE ALPES - AQUITAINE	37 } 23 } 60	52 } 67 } 119	1,98	5 % 5 %	201 } 149 } 350	214 } 89 } 303	0,87	23 % 14 %	16 % 13 %	20 % 43 %
TOULOUSE - RHONE ALPES RHONE ALPES - TOULOUSE	88 } 83 } 171	69 } 68 } 137	0,80	9 % 9 %	120 } 122 } 242	151 } 195 } 346	1,43	40 % 40 %	42 % 40 %	31 % 26 %
	5.683	5.967	1,05		5.552	5.344		50 %	51 %	53 %

+ 284 (+ 5 %)

- 208 (- 4 %)

Trafic rail + route 1979 : 11.235 }
1980 : 11.311 } + 76 (1 %)

1. En jour ouvrable , on constate que :

- a) Le trafic total retenu par le groupe de travail concernait en 1979 6.453 véhicules ou groupes de voyageurs. En 1980 le trafic est de 7.046 unités soit une croissance de l'ensemble des usagers rail + route de 8 % (+ 503 véhicules ou groupes de voyageurs).

Le trafic route voit sa clientèle passer de 3.794 véhicules à 4.123 (accroissement de 8,7 %), tandis que le trafic fer enregistre également une augmentation en passant de 2.749 à 2.923 véhicules (+ 174 ou + 6 %).

La croissance du trafic routier entre 1979 et 1980 est donc sensiblement la même que celle enregistrée entre 1978 et 1979 : 3,7 % contre 8,3 %.

Par contre, la croissance du trafic fer compense la chute enregistrée en 1979 (-9 % par rapport à 1978).

	Septembre 1978	Septembre 1979	Octobre 1980
Trafic route	3.504	3.794	4.123
$\frac{T_i + 1}{T_i}$	-	1,083	1,087
Trafic fer	3.017	2.749	2.923
$\frac{T_i + 1}{T_i}$	-	0,91	1,06
Trafic route + fer	6.521	6.543	7.046
$\frac{T_i + 1}{T_i}$	-	1,0	1,08

- b) En 1978, le trafic rail + route s'affectait à 55 % sur la route, en 1979 à 59 %, en 1980 ce taux reste constant : 59 %.

2. En week-end on obtient les résultats suivants :

- a) L'ensemble du trafic rail + route augmente globalement de 0,6 %, 11.235 véhicules ou groupes de voyageurs en 1979, 11.311 en 1980 soit un accroissement de 76 unités.

	Septembre 1978	Septembre 1979	Octobre 1980
Trafic route	5.275	5.683	5.967
$\frac{T_i + 1}{T_i}$	-	1,08	1,05
Trafic fer	5.752	5.552	5.344
$\frac{T_i + 1}{T_i}$	-	0,97	0,96
Trafic route + fer	11.027	11.235	11.311
$\frac{T_i + 1}{T_i}$	-	1,02	1,006

Le trafic route croit de 5 % : il représentait 5.683 véhicules en 1979, désormais il est de 5.967 véhicules/jour ; il avait cru de 8 % entre 1978 et 1979.

Le trafic fer diminue de 4 % et voit son effectif passer de 5.552 groupes de voyageurs à 5.344 soit une chute de 208 unités. Il avait déjà chuté de 3 % en 1979.

- b) L'ensemble du trafic rail + route qui s'affectait à 50 % en 1978 sur la route, 51 % en 1979, s'affecte désormais à 53 %.

3. Les indices de dissymétrie calculés en 1980 confirment les observations formulées en 1978 et 1979, à savoir que la dissymétrie des trafics est beaucoup plus marquée sur le fer que sur la route.

		1979	1980
Rapport	$\frac{\text{Trafic fer + route WE}}{\text{Trafic fer + route JO}}$	1,72	1,61
Rapport	$\frac{\text{Trafic route WE}}{\text{Trafic route JO}}$	1,50	1,45
Rapport	$\frac{\text{Trafic fer WE}}{\text{Trafic fer JO}}$	2,02	1,83

4. L'évolution des trafics rail + route 1979, 1980 a pu être appréhendée en fonction des gains d'accessibilité engendrés par la mise en service de VILLEFRANCHE - CARCASSONNE.

Les gains d'accessibilité ont été considérés par référence à l'abaissement relatif des temps de parcours induit par l'ouverture de la section d'autoroute. De la même manière que cela avait été effectué en 1979, les vitesses moyennes sur R.N. ont été prises égales à 55 km/h, 110 km/h sur autoroute.

Ce taux varie de 4 à 35 %.

- 4 % pour les relations longue distance (type Charente-Maritime ↔ Provence Côte d'Azur).
- 35 % pour TOULOUSE ↔ CARCASSONNE.

Trois catégories de relations ont ainsi été dégagées :

- Catégorie 1 : Celles pour lesquelles l'abaissement relatif des temps de parcours est supérieur à 20 %, inférieur à 35 %. Quatre relations parmi les 24 sélectionnées entrent dans cette catégorie.

TOULOUSE - CARCASSONNE
TOULOUSE - NARBONNE
TOULOUSE - BEZIERS
TOULOUSE - Reste de l'Hérault

- Catégorie 2 : L'abaissement des temps de parcours est supérieur à 10 %, inférieur ou égal à 20 %. Cinq relations sont concernées.

TOULOUSE - MONTPELLIER
TOULOUSE - PERPIGNAN
TOULOUSE - Reste des Pyrénées Orientales
TOULOUSE - LOZERE, GARD
Gers, Tarn et Garonne, Hautes-Pyrénées - Provence Côte d'Azur

- Catégorie 3 : L'indice est inférieur ou égal à 10 %. Quinze relations entrent dans cette catégorie.

L'évolution est mise en évidence dans le tableau ci-après.

EVOLUTION DES TRAFICS RAIL + ROUTE 1979 - 1980 EN FONCTION DES GAINS D'ACCESSIBILITE
ENGENDRES PAR LA MISE EN SERVICE DES SECTIONS AUTOROUTIERES

	JOURS OUVRABLES									WEEK-END									
	ROUTE			FER			ROUTE + FER			ROUTE			FER			ROUTE + FER			
	T ₇₉	T ₈₀	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	T ₇₉	T ₈₀	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	T ₇₉	T ₈₀	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	T ₇₉	T ₈₀	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	T ₇₉	T ₈₀	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	T ₇₉	T ₈₀	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	
LIAISONS CATEGORIE 1																			
20 % < $\frac{\Delta t}{t}$ < 35 %	1.293 34 %	1.381 33 %	1,07 + 7%	512 19 %	437 15 %	0,85 -15%	1.805 28 %	1.818 26 %	1 -	2.353 42 %	2.136 36 %	0,91 - 9%	565 10 %	675 13 %	1,19 +19%	2.918 26 %	2.811 25 %	0,96 - 4%	
LIAISONS CATEGORIE 2																			
10 % $\frac{\Delta t}{t}$ 20 %	1.143 30 %	1.268 31 %	1,11 +11%	531 19 %	556 19 %	1,05 + 5%	1.674 25 %	1.824 26 %	1,09 + 9%	1.840 32 %	2.034 34 %	1,11 +11%	1.172 21 %	1.330 25 %	1,13 +13%	3.012 27 %	3.364 30 %	1,12 +12%	
LIAISONS CATEGORIE 3																			
10 % $\frac{\Delta t}{t}$	1.358 36 %	1.474 36 %	1,09 +9%	1.706 62 %	1.930 66 %	1,13 +13%	3.064 47 %	3.404 48 %	1,11 +11%	1.490 26 %	1.797 30 %	1,21 +21%	3.815 69 %	3.339 62 %	0,87 -13%	5.305 47 %	5.136 45 %	0,97 - 3%	
TOTAL	3.794 100 %	4.123 100 %	1,09 + 9%	2.749 100 %	2.923 100 %	1,06 + 6%	6.543 100 %	7.046 100 %	1,08 + 8%	5.683 100 %	5.967 100 %	1,05 + 5%	5.552 100 %	5.344 100 %	0,96 - 4%	11.235 100 %	11.311 100 %	1 +0,6%	

En jour ouvrable

Les liaisons de la catégorie 1 voient leur trafic route augmenter de 7 %, tandis que le fer perd 15 % ; globalement la clientèle rail + route reste constante.

Les relations de la catégorie 2 augmentent et sur la route et sur le fer, mais 2 fois plus sur la route que sur le fer (11 % contre 5 %).

Enfin les liaisons pour lesquelles l'indice d'accessibilité est le moins élevé voient leur clientèle route augmenter de 9 %, le fer s'accroissant de 13 %.

En terme routier, ce sont donc les liaisons de type 2 et 3 qui ont le plus augmenté tandis que les relations de type 1 ont un peu moins progressé.

En terme ferroviaire, à la baisse enregistrée pour la catégorie 1 (- 15 %) correspond une forte hausse du trafic des échanges pour lesquels la mise en service des deux sections d'autoroute n'a eu que peu d'effet sur l'abaissement relatif des temps de parcours par la route (+ 13 %).

En week-end

Les échanges relatifs à la catégorie 1 baissent de 9 % sur la route et augmentent fortement sur le fer (+ 19 %), globalement l'ensemble rail + route chute de 4 %. La tendance observée en week-end est donc inverse à celle mise en évidence en jour ouvrable .

Le trafic de la catégorie 2 croît de manière sensiblement équivalente sur la route et sur le fer ; + 11 % sur la route, + 13 % sur le fer.

Pour les liaisons de la catégorie 3, le trafic route croît de 21 %, le trafic fer chute notablement : - 13 %.

Au total, la croissance du trafic route relève des catégories 2 et 3, la chute du trafic fer est imputable à la catégorie 3.

5. *La recherche du trafic induit par la mise en service des divers tronçons autoroutiers.*

Cette recherche a été effectuée par la méthode de simulation des comportements, cette méthode ayant déjà été appliquée en 1980 dans le cadre du traitement des enquêtes réalisées en septembre 1979.

On rappelle que pour estimer les reports de trafic du train (ou de l'avion) sur la route ou l'auto-route, certaines probabilités sont affectées aux réponses des usagers de la route.

Les résultats relatifs au jour ouvrable sont donnés ci-après.

ANALYSE JOURS OUVRABLES

	SOLDE ROUTE ($T_{80} - T_{79}$) (1)	SOLDE FER ($T_{80} - T_{79}$) (2)	BILAN (1) + (2)	METHODE DE SIMULATION DES COMPORTEMENTS		
				REPORT TRAIN SUR ROUTE	INDUCTION PURE	REPORT AVION SUR ROUTE
BORDEAUX ↔ MARSEILLE	- 1	+ 23	+ 22			5
BORDEAUX ↔ PROVENCE COTE D'AZUR moins MARSEILLE	+ 6	- 50	- 44		6	
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	+ 42	- 24	+ 18	41	9	
TOULOUSE ↔ NARBONNE	+ 26	- 36	- 10	12	4	
TOULOUSE ↔ MONTPELLIER	+ 156	- 49	+ 107	23	14	
TOULOUSE ↔ PERPIGNAN	+ 29	+ 21	+ 50	18	20	
TOULOUSE ↔ BEZIERS	+ 43	- 7	+ 36	1		
TOULOUSE ↔ MARSEILLE	- 27	+ 2	- 25	7		4
TOULOUSE ↔ Reste BOUCHES DU RHONE	- 11	- 36	- 47	4		
TOULOUSE ↔ Reste PYRENEES ORIENTALES	- 47	+ 9	- 38	3		
TOULOUSE ↔ Reste de l'HERAULT	- 23	- 8	- 31	4		
TOULOUSE ↔ VAR	- 47	- 5	- 52	1	3	
TOULOUSE ↔ LOZERE, GARD	- 22	+ 24	+ 2			
TOULOUSE ↔ ALPES MARITIMES	- 6	+ 52	+ 46	3	18	
Reste GIRONDE ↔ LANGUEDOC	- 22	- 3	- 25			

	SOLDE ROUTE ($T_{80} - T_{79}$) (1)	SOLDE FER ($T_{80} - T_{79}$) (2)	BILAN (1) + (2)	METHODE DE SIMULATION DES COMPORTEMENTS		
				REPORT TRAIN SUR ROUTE	INDUCTION PURE	REPORT AVION SUR ROUTE
Autre AQUITAINE ↔ LANGUEDOC	+ 93	- 44	+ 49	6		
Reste GIRONDE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	- 16	+ 19	+ 3			
Autre AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	+ 62	+ 243	+ 305	5		
CHARENTE-MARITIME ↔ LANGUEDOC	+ 15	+ 21	+ 36			
CHARENTE-MARITIME ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	+ 10	- 68	- 58	1		
GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES ↔ LANGUEDOC	+ 9	+ 20	+ 29	26	7	7
GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	+ 28	+ 43	+ 71	6	11	
AQUITAINE ↔ RHONE ALPES	+ 65	- 14	+ 51	1	10	15
TOULOUSE ↔ RHONE ALPES	- 33	+ 41	+ 8	11	8	5
TOTAL	+ 329	+ 174	+ 503	173 54 %	110 34 %	36 12 %

319

soit 8,4 % du T_{79} (T route)7,7 % du T_{80} (T route)

En jour ouvrable , l'induction totale ressort à 319 véh/j se répartissant à raison de :

- 173 au titre des reports train sur route (54 %)
- 110 au titre de l'induction pure (34 %)
- 36 au titre des reports avion sur route (12 %)

Cette induction totale intervient donc pour 8,4 % du trafic total route 1979 et 7,7 % du trafic route 1980.

La croissance du trafic routier entre 1979 et 1980, 8,7 % s'expliquerait donc ainsi :

- + 4,6 % au titre des reports train sur route
- + 2,9 % au titre de l'induction pure
- + 0,9 % au titre des reports avion sur route
- + 0,3 % au titre des autres facteurs

+ 8,7 %

Le tableau ci-après met en évidence l'évolution de l'induction globale sur l'échantillon des 24 relations.

	Induction enregistrée en septembre 1979		Induction enregistrée en octobre 1980		Variations absolues
Report rail / route	191	77 %	173	54 %	- 18
Induction pure	24	10 %	110	35 %	+ 86
Report avion / route	34	13 %	36	11 %	+ 2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	249	100 %	319	100 %	+ 70 (soit + 28%)

Les reports train / route ou autoroute continuent de représenter la plus grosse part de l'induction globale mais leur part tend à devenir moins importante : 77 % du total en 1979, 54 % en 1980. Cette perte d'influence se fait au profit de l'induction pure qui augmente de 86 unités et représente 35 % de l'induction totale (10 % en 1979). Ceci semble confirmer le fait que ce type d'induction est le plus lent à s'établir ; au cours de la première année suivant la mise en service d'une section d'autoroute il doit s'effacer derrière les reports train sur route qui eux semblent s'effectuer immédiatement ou tout au moins très rapidement.

Les reports avion / route restent constants.

Au total l'induction globale qui représentait en 1979 7,1 % du trafic route 1978, intervient en 1980 pour 8,4 % du trafic route 1979.

Les reports rail / route en septembre 1979 représentaient 6,3 % du trafic fer 1978. En 1980 ils interviennent pour la même part du trafic fer 1979.

ANALYSE WEEK-END

	SOLDE ROUTE ($T_{80} - T_{79}$) (1)	SOLDE FER ($T_{80} - T_{79}$) (2)	BILAN (1) + (2)	METHODE DE SIMULATION DES COMPORTEMENTS		
				REPORT TRAIN SUR ROUTE	INDUCTION PURE	REPORT AVION SUR ROUTE
BORDEAUX ↔ MARSEILLE	+ 2	- 8	- 6	6	2	
BORDEAUX ↔ PROVENCE COTE D'AZUR moins MARSEILLE	+ 12	- 95	- 83		7	
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	- 80	+ 46	- 34	25	16	
TOULOUSE ↔ NARBONNE	- 121	+ 9	- 112	12	9	1
TOULOUSE ↔ MONTPELLIER	+ 75	+ 76	+ 151	18	7	2
TOULOUSE ↔ PERPIGNAN	+ 20	+ 50	+ 70	22	17	
TOULOUSE ↔ BEZIERS	+ 88	+ 58	+ 146	4	3	
TOULOUSE ↔ MARSEILLE	- 2	- 11	- 13	6	9	
TOULOUSE ↔ Reste BOUCHES DU RHONE	- 8	+ 34	+ 26	2	6	
TOULOUSE ↔ Reste PYRENEES ORIENTALES	- 69	+ 56	- 13	9	14	
TOULOUSE ↔ Reste de l'HERAULT	- 104	- 3	- 107	8	3	
TOULOUSE ↔ VAR	+ 40	- 22	+ 18	2	1	2
TOULOUSE ↔ LOZERE, GARD	- 9	- 30	- 39	4		
TOULOUSE ↔ ALPES MARITIMES	- 15	- 12	- 27	11	1	
Reste GIRONDE ↔ LANGUEDOC	- 2	- 1	- 3	1		

	SOLDE ROUTE (T ₈₀ - T ₇₉) (1)	SOLDE FER (T ₈₀ - T ₇₉) (2)	BILAN (1) + (2)	METHODE DE SIMULATION DES COMPORTEMENTS		
				REPORT TRAIN SUR ROUTE	INDUCTION PURE	REPORT AVION SUR ROUTE
Autre AQUITAINE ↔ LANGUEDOC	+ 188	- 86	+ 102	16	9	
Reste GIRONDE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	- 5	+ 62	+ 57	3		2
Autre AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	+ 5	- 110	- 105	3	4	
CHARENTE-MARITIME ↔ LANGUEDOC	+ 27	- 61	- 34	5		
CHARENTE-MARITIME ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	- 21	- 217	- 238	1	3	
GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES ↔ LANGUEDOC	+ 177	+ 6	+ 183	6	18	
GERS, TARN, HAUTES-PYRENEES ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	+ 61	- 6	+ 55	11	4	1
AQUITAINE ↔ RHONE ALPES	+ 59	- 47	+ 12	3	8	1
TOULOUSE ↔ RHONE ALPES	- 34	+ 104	+ 70	20	10	5
TOTAL	+ 284 5 %	- 208 - 4 %	+ 76	198 55 %	151 41 %	14 4 %

363

Soit 6,4 % du T₇₉6 % du T₈₀

En week-end, l'induction totale s'établit donc à 363 véh/j :

- 198 pour le report train sur route (55 %);
 - 151 pour l'induction pure (41 %)
 - 14 pour le report avion sur route (4 %)
- 363

L'induction totale représente 6,4 % du trafic route 1979 et 6 % du trafic route 1980 : elle représentait en 1979 4,2 % du trafic 1978.

Au total la croissance du trafic routier entre 1979 et 1980 s'explique ainsi :

- + 3,5 % au titre du report train sur route
 - + 2,7 % au titre de l'induction pure
 - + 0,2 % au titre du report avion sur route
 - 1,4 % au titre des autres facteurs
- + 5 %

Là encore, l'induction pure tend à prendre une part plus grande dans l'induction totale : elle représentait 7 % en 1979, elle représente désormais 41 %. Les reports modaux train sur route après avoir représenté 85 % de l'induction en 1979 représentent désormais 55 %. Ils représentaient 3,26 % du trafic 1978 en septembre 1979. En octobre 1980, ils représentent 3,6 % du trafic 1979.

Les conclusions dégagées en jour ouvrable sont confirmées en week-end.

	Induction enregistrée en septembre 1979		Induction enregistrée en octobre 1980		Variation absolue
Report rail / route	188	85 %	198	55 %	+ 10
Induction pure	16	7 %	151	41 %	+ 135
Report avion / route	18	8 %	14	4 %	- 4
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	222	100 %	363	100 %	+ 141 (+ 63 %)

L'induction globale a cru de 28 % en jour ouvrable et de 63 % en week-end. En jour ouvrable elle est passée de 249 à 319 et en week-end de 222 à 363.

6. L'examen des reports en fonction des trois catégories est donné dans le tableau ci-après :

6.a) En jour ouvrable

	Report train sur route	Report avion sur route	Induction pure	Total
<u>Liaisons de catégorie 1</u> $20 \% < \frac{\Delta t}{t} \leq 35 \%$	58 34 %	-	13 12 %	71 22 %
<u>Liaisons de catégorie 2</u> $10 \% < \frac{\Delta t}{t} \leq 20 \%$	70 40 %	7 19 %	41 37 %	118 37 %
<u>Liaisons de catégorie 3</u> $10 \% \geq \frac{\Delta t}{t}$	45 26 %	29 81 %	56 51 %	130 41 %
TOTAL	173 100 %	36 100 %	110 100 %	319 100 %

L'induction liée au report train sur route relève donc pour 34 % de la catégorie 1, 40 % de la catégorie 2, 26 % de la catégorie 3. On constate donc un certain équilibre entre le poids des trois catégories.

Du point de vue de l'induction pure, ce sont paradoxalement les deux catégories pour lesquelles les gains d'accessibilité sont les plus faibles qui enregistrent les plus forts niveaux d'induction pure.

Par rapport à 1979, on constate que l'induction pure touche désormais l'ensemble des relations considérées, alors qu'en 1979 elle ne concernait que les liaisons pour lesquelles les gains d'accessibilité étaient moyens (de 10 à 15 %).

6.b) En week-end

L'examen des reports en fonction des trois catégories est donné dans le tableau ci-après :

	Report train sur route	Report avion sur route	Induction pure	Total
<u>Liaisons de catégorie 1</u> $20 \% < \frac{\Delta t}{t} \leq 35 \%$	49 25 %	1 7 %	31 21 %	81 22 %
<u>Liaisons de catégorie 2</u> $10 \% < \frac{\Delta t}{t} \leq 20 \%$	59 30 %	2 14 %	56 37 %	117 32 %
<u>Liaisons de catégorie 3</u> $10 \% \geq \frac{\Delta t}{t}$	90 45 %	11 79 %	64 42 %	165 46 %
TOTAL	198 100 %	14 100 %	151 100 %	363 100 %

Globalement, ce sont les liaisons de la catégorie 3 qui enregistrent la plus forte induction : 156 véh/j ou 46 %. Cela apparait quel que soit le type d'induction.

En 1979, l'induction ne concernait pratiquement pas les liaisons de catégorie 3.

TABLEAU 2 - RECHERCHE DES REPORTS RAIL SUR ROUTE NON ENCORE REALISES

Les réponses à la question 22 du questionnaire fer permettent d'appréhender les intentions de report rail sur route non encore opérées et pouvant se réaliser lorsque l'autoroute sera totalement en service.

Question 22 : A l'avenir, pensez-vous prendre l'autoroute BORDEAUX - TOULOUSE - NARBONNE pour effectuer un voyage tel que celui-ci ?

	JOUR OUVRABLE 1980	WEEK-END 1980
Oui toujours	82 3 %	140 3 %
Oui souvent	153 5 %	304 6 %
Oui quelquefois	888 30 %	1.609 30 %
Non jamais	820 28 %	1.411 27 %
Je ne sais pas	729 25 %	1.517 28 %
Non réponse	253 9 %	352 7 %
	<hr/> 2.925 100 %	<hr/> 5.336 100 %

L'examen des réponses des usagers du fer laisse penser qu'il existe encore une clientèle potentielle de la route qui devrait se manifester au fur et à mesure des mises en service des sections autoroutières entre AGEN et TOULOUSE. Mais il apparaît a priori difficile d'attribuer une quelconque probabilité prévisionnelle de comportement à ces usagers.

TABLEAU 3 - LES MODIFICATIONS DE COMPORTEMENT DES USAGERS ENTRE 1979 ET 1980

a) Les usagers du rail

Question 12 du questionnaire fer : Depuis quelque temps l'autoroute est en service entre TOULOUSE et NARBONNE et la qualité du service ferroviaire a été améliorée, grâce à l'électrification, entre BORDEAUX et TOULOUSE.

Ces évènements ont-ils modifié votre choix entre l'autoroute et le train ?

1. Non
2. Oui, maintenant je prends l'autoroute plus souvent qu'avant
3. Oui, maintenant je prends le train plus souvent
4. Je ne sais pas

	JOURS OUVRABLES		WEEK-END	
Modalité 1	1.832	63 %	3.645	68 %
Modalité 2	199	7 %	319	6 %
Modalité 3	303	10 %	429	8 %
Modalité 4	232	8 %	480	9 %
Non réponse	359	12 %	465	9 %
TOTAL	2.925	100 %	5.338	100 %

Parmi les usagers sensibles aux modifications de niveau de service entre BORDEAUX et NARBONNE, plus nombreux sont ceux qui ont été sensibles à l'électrification de la ligne entre BORDEAUX et TOULOUSE qu'à la mise en service des sections d'autoroute.

Globalement, 17 % des groupes de voyageurs en jour ouvrable, 14 % en week-end ont considéré que leur choix entre l'automobile et le train avait été modifié.

Deux tiers des usagers considèrent pour leur part que leur comportement n'a pas varié.

b) Les usagers de la route

Question 13 du questionnaire route : La mise en service de TOULOUSE - NARBONNE vous a t'elle conduit :

1. à augmenter le nombre de voyages que vous effectuez ?
2. à utiliser moins le train ?
3. à changer vos habitudes ?

	JOURS OUVRABLES				WEEK-END			
	Oui	Non	Ne sais pas	Total	Oui	Non	Ne sais pas	Total
1. à augmenter le nombre de voyages que vous effectuez ?	621 15 %	3.427 84 %	22 1 %	4.070 100 %	842 14 %	5.096 86 %	7 -	5.945 100 %
2. à utiliser moins le train ?	317 8 %	3.644 91 %	38 1 %	3.999 100 %	662 11 %	5.265 89 %	3 -	5.930 100 %
3. à changer vos habitudes ?	726 18 %	3.323 81 %	40 1 %	4.089 100 %	997 17 %	4.902 82 %	90 1 %	5.989 100 %

15 % des usagers en jour ouvrable, 14 % en week-end considèrent que leur mobilité routière a été accrue.

8 % des usagers en jour ouvrable, 11 % en week-end prétendent moins fréquenter le train.

Globalement, plus de 80 % des usagers considèrent que leur comportement n'a pas été modifié.

TABLEAU 4 - LA PRISE EN COMPTE DES TRAFICS AERIENS

Au titre de comparaison sont donnés dans le tableau ci-après les résultats relatifs à l'avion pour deux liaisons intéressées par l'autoroute entre TOULOUSE et NARBONNE.

- TOULOUSE - MARSEILLE
- BORDEAUX - MARSEILLE

	JOURS OUVRABLES *				WEEK-END *			
	1979	1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$	1979	1980	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$
TOULOUSE - MARSEILLE	114 51 %	109 49 %	0,96	1,33	288 54 %	245 46 %	0,85	1,40
BORDEAUX - MARSEILLE	223 57 %	166 43 %	0,74	1,66	535 58 %	393 42 %	0,73	1,70
TOTAL	337	275	0,82		823	638	0,78	

Que ce soit en jour ouvrable ou en week-end, on enregistre une forte baisse des trafics aériens qui fait suite à une hausse élevée observée en 1979.

Notons par ailleurs, que ces deux relations n'enregistrent que très peu de report avion sur route. Cet élément là ne peut donc en aucun cas servir de facteur explicatif à cette baisse.

* J.O. le 9 octobre 1980

* WE . les 10, 11, 12 octobre 1980

TABLEAU 5 - TAUX D'AFFECTATION RAIL / ROUTE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE

1. Pour la route, les tailles moyennes par groupe étaient en jour ouvrable de 1,69 en 1978, 1,75 en 1979 et sont de 1,66 en 1980. Pour le fer la taille moyenne de 1,13 en 1978, 1,12 en 1979 représente 1,16 en 1980.

En week-end, les tailles moyennes sur la route sont plus élevées: 2,12 en 1979, 2,16 en 1980. Pour le fer les taux sont respectivement de 1,14 en 1979 et 1,15 en 1980.

2. Du point de vue des taux d'affectation les conclusions dégagées en 1979 restent valables :

- En jour ouvrable , seule la catégorie "une personne" voit la part du train l'emporter sur la route 55 % fer, 45 % route. Toutes les autres classes se traduisent par une affectation très favorable à la route (94 % d'affectation pour la catégorie 4 personnes).
- En week-end, la classe des "une personne" s'affecte pour 72 % sur le fer mais ne représente plus que 31 % de l'effectif total route. Là encore, les autres classes enregistrent une affectation très favorable à la route.

3. Toutes tailles confondues, on retrouve les parts respectives de la route et du rail annoncées plus haut : en jour ouvrable 58 % route, 42 % fer, en week-end 53 % route, 47 % fer.

JOURS OUVRABLES

TAILLE DU GROUPE	ROUTE (1)				FER (2)				TOTAL (3)			
	1979		1980		1979		1980		1979		1980	
	1 personne	2.319 46 %	42 %	2.085 51 %	45 %	3.140 91 %	58 %	2.550 87 %	55 %	5.459 100 %	100 %	4.635 100 %
2 personnes	1.975 39 %	88 %	1.499 36 %	83 %	277 8 %	12 %	300 10 %	17 %	2.252 100 %	100 %	1.799 100 %	100 %
3 personnes	442 9 %	93 %	325 8 %	88 %	35 1 %	7 %	44 1 %	12 %	477 100 %	100 %	369 100 %	100 %
4 personnes	234 5 %	98 %	161 4 %	94 %	4	2 %	11	6 %	238 100 %	100 %	172 100 %	100 %
> 4 personnes	44 1 %	81 %	22 1 %	61 %	10	18 %	14	39 %	54 100 %	100 %	36 100 %	100 %
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	5.014 1,75	59 %	4.092 1,66	58 %	3.466 1,12	41 %	2.919 1,16	42 %	8.480 100 %	100 %	7.011 100 %	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

WEEK-END

TAILLE DU GROUPE	ROUTE (1)				FER (2)				TOTAL (3)			
	1979		1980		1979		1980		1979		1980	
		%		%		%		%		%		%
1 personne	2.229	27 %	1.852	28 %	6.006	73 %	4.761	72 %	8.235	55 %	6.613	100 %
	30 %		31 %		90 %		89 %		58 %		59 %	
2 personnes	3.167	86 %	2.334	84 %	538	14 %	446	16 %	3.705	57 %	2.780	43 %
	42 %		40 %		8 %		8 %		26 %		25 %	
3 personnes	1.161	93 %	897	93 %	81	7 %	68	7 %	1.242	56 %	965	44 %
	16 %		15 %		1 %		1 %		9 %		9 %	
4 personnes	720	96 %	607	96 %	33	4 %	28	4 %	753	54 %	635	46 %
	10 %		4 %		0,5 %		1 %		5 %		6 %	
> 4 personnes	177	85 %	219	87 %	32	15 %	33	13 %	209	45 %	252	55 %
	2 %		4 %		0,5 %		1 %		1 %		2 %	
TOTAL	7.454	53 %	5.909	53 %	6.690	47 %	5.336	47 %	14.144	56 %	11.245	44 %
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	2,12		2,16		1,14		1,15					

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

TABLEAU 6 - TAUX D'AFFECTATION ROUTE / FER EN FONCTION DU MOTIF DE DEPLACEMENT

1. Le profil des déplacements rail + route est le suivant :

	JOURS OUVRABLES			WEEK-END		
	1980		RAPPEL 1979	1980		RAPPEL 1979
Affaires professionnelles	1.874	27 %	44 %	1.896	17 %	25 %
Loisirs, vacances	1.990	29 %	21 %	4.774	43 %	29 %
Affaires personnelles	2.244	33 %	27 %	2.790	25 %	33 %
Autres motifs	750	11 %	8 %	1.539	14 %	13 %
Non réponse	-	-	-	-	-	-
	<u>6.858</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>10.999</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

En jour ouvrable, la part des déplacements professionnels diminue sensiblement tandis que les motifs loisirs, vacances et affaires personnelles groupent respectivement 8 % et 6 %.

En week-end, la baisse enregistrée au niveau professionnel se retrouve et apparaît aussi au niveau déplacements pour affaires personnelles (- 8 %), les motifs loisirs, vacances voient leur part fortement accrue (+ 14 %).

2. Les motifs de déplacements pour lesquels l'affectation sur le fer est supérieure à l'affectation route sont les suivants :

JOURS OUVRABLES		WEEK-END					
1980		RAPPEL 1979		1980		RAPPEL 1979	
Domicile - Travail	79 %			Domicile - Travail	88 %	Domicile - Travail	58 %
Scolaire	62 %	Scolaire	64 %	Scolaire	86 %	Scolaire	92 %
V.R.P.	58 %	Militaire	95 %	Militaire	62 %	Militaire	97 %
		Autres affaires professionnelles	53 %	Autres affaires professionnelles	50 %		
Autres	100 %	Autres	63 %	Affaires personnelles	61 %		
				Autres	94 %	Autres	84 %

JOURS OUVRABLES

MOTIFS	1978		1979		1980		TOTAL 1980
	ROUTE	FER	ROUTE	FER	ROUTE	FER	
1. Domicile - Travail <i>Pourcentage d'affectation</i>	370 8 %	465 13 %	618 12 %	517	89 2 % 21 %	339 12 % 79 %	428 6 % 100 %
2. Scolaire <i>Pourcentage d'affectation</i>	71 2 %	269 8 %	152 3 %	265	141 3 % 38 %	227 8 % 62 %	368 5 % 100 %
3. V.R.P. <i>Pourcentage d'affectation</i>	973 21 %	173 5 %	1.003 20 %	168	81 2 % 42 %	113 4 % 58 %	194 3 % 100 %
4. Autres affaires professionnelles <i>Pourcentage d'affectation</i>	773 17 %	736 21 %	666 13 %	739	866 21 % 69 %	386 14 % 31 %	1.252 18 % 100 %
5. Affaires personnelles <i>Pourcentage d'affectation</i>	913 20 %	718 20 %	1.150 23 %	683	1.099 27 % 59 %	777 28 % 41 %	1.876 27 % 100 %
6. Week-end, vacances <i>Pourcentage d'affectation</i>	780 17 %	431 12 %	826 16 %	224	924 23 % 81 %	220 8 % 19 %	1.144 17 % 100 %
7. Promenade, loisirs <i>Pourcentage d'affectation</i>	552 12 %	255 7 %	527 10 %	170	623 15 % 74 %	223 8 % 26 %	846 12 % 100 %
8. Militaire <i>Pourcentage d'affectation</i>	7	286 8 %	16	291	298 7 % 56 %	230 9 % 44 %	528 8 % 100 %
9. Autres <i>Pourcentage d'affectation</i>	157 3 %	226 6 %	128 3 %	222	2 - -	220 8 % 100 %	222 3 % 100 %
Non réponse		164		27			
TOTAL	4.596	3.560	5.086	3.307	4.123	2.735	6.858

MOTIFS	1978		1979		1980		TOTAL 1980
	ROUTE	FER	ROUTE	FER	ROUTE	FER	
1. Domicile - Travail	373	1.112	758	1.112	110	772	882
<i>Pourcentage d'affectation</i>	6 %	16 %	10 %	16 %	2 %	15 %	8 %
					12 %	88 %	100 %
2. Scolaire	38	557	54	557	101	647	748
<i>Pourcentage d'affectation</i>	1 %	8 %	1 %	8 %	2 %	13 %	7 %
					14 %	86 %	100 %
3. V.R.P.	604	114	422	114	113	62	175
<i>Pourcentage d'affectation</i>	9 %	2 %	6 %	2 %	2 %	1 %	2 %
					65 %	35 %	100 %
4. Autres affaires professionnelles	465	628	595	628	423	415	839
<i>Pourcentage d'affectation</i>	7 %	9 %	8 %	9 %	7 %	8 %	8 %
					50 %	50 %	100 %
5. Affaires personnelles	1.945	1.445	2.583	1.445	792	1.250	2.042
<i>Pourcentage d'affectation</i>	29 %	21 %	34 %	21 %	13 %	24 %	19 %
					39 %	61 %	100 %
6. Week-end, vacances	2.148	916	2.151	916	1.576	549	2.125
<i>Pourcentage d'affectation</i>	32 %	14 %	29 %	14 %	27 %	11 %	19 %
					74 %	26 %	100 %
7. Promenade, loisirs	1.002	497	760	497	2.292	357	2.649
<i>Pourcentage d'affectation</i>	15 %	7 %	10 %	7 %	39 %	7 %	24 %
					87 %	13 %	100 %
8. Militaire	29	1.070	29	1.070	466	758	1.224
<i>Pourcentage d'affectation</i>		16 %		16 %	8 %	15 %	11 %
					38 %	62 %	100 %
9. Autres	78	436	115	436	19	296	315
<i>Pourcentage d'affectation</i>	1 %	6 %	2 %	6 %		6 %	3 %
					6 %	94 %	100 %
Non réponse		205		205			
TOTAL	6.684	6.980	7.467	6.980	5.892	5.106	10.998

TABEAU 7 - TAUX D'AFFECTATION FER / ROUTE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE

1. Le profil des déplacements rail / route est le suivant :

	JOUR OUVRABLE			WEEK-END		
	1980	RAPPEL 1979	RAPPEL 1978	1980	RAPPEL 1979	RAPPEL 1978
Aucune nuit	27 %	29 %	28 %	16 %	17 %	16 %
1 à 3 nuits	26 %	25 %	28 %	39 %	38 %	39 %
Plus de 3 nuits	41 %	42 %	40 %	39 %	40 %	40 %
Non réponse	6 %	4 %	4 %	6 %	5 %	5 %

Aucune modification n'apparaît dans le profil.

2. L'attrait de la route est d'autant moins marqué que la durée d'absence du domicile est grande ; cette observation formulée en 1978 et 1979 est confortée par les enquêtes 1980. En jour ouvrable, la route capte 82 % des déplacements journaliers mais ne retient que 45 % des usagers quittant leur domicile pour une durée supérieure à 30 nuits.

En week-end, ces taux deviennent respectivement 80 % et 22 %.

STRUCTURE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE TOUTES RELATIONS CONFONDUES

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE (1)		FER (2)		TOTAL (3)		ROUTE (1)		FER (2)		TOTAL (3)	
1. Aucune nuit	1.534 37 %	82 %	333 11 %	18 %	1.867 27 %	100 %	1.437 24 %	80 %	353 7 %	20 %	1.790 16 %	100 %
2. 1 à 3 nuits	964 23 %	53 %	838 29 %	47 %	1.802 26 %	100 %	2.727 46 %	62 %	1.644 31 %	38 %	4.371 39 %	100 %
3. 4 à 7 nuits	805 20 %	61 %	522 18 %	39 %	1.327 19 %	100 %	972 17 %	43 %	1.297 24 %	57 %	2.269 20 %	100 %
4. 8 à 14 nuits	316 7 %	47 %	358 12 %	53 %	674 10 %	100 %	355 6 %	42 %	481 9 %	58 %	836 7 %	100 %
5. 15 à 30 nuits	275 7 %	55 %	225 8 %	45 %	500 7 %	100 %	222 4 %	38 %	370 7 %	62 %	592 5 %	100 %
6. Plus de 30 nuits	192 5 %	45 %	233 8 %	55 %	425 6 %	100 %	167 3 %	22 %	604 11 %	78 %	771 7 %	100 %
Non réponse			417 14 %		417 6 %				588 11 %		588 6 %	
TOTAL	4.086 100 %	58 %	2.925 100 %	42 %	7.011 100 %		5.880 100 %		5.337 100 %		11.217 100 %	

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

TABLEAU 8 - TAUX D'AFFECTATION RAIL / ROUTE EN FONCTION DES PROFESSIONS

1. Les professions les plus ou moins représentées par mode de transport sont les suivantes :

JOURS OUVRABLES

1979		1980	
ROUTE	FER	ROUTE	FER
<u>Les plus représentées</u>	<u>Les plus représentées</u>	<u>Les plus représentées</u>	<u>Les plus représentées</u>
- Cadres moyens 30 %	- Cadres moyens 22 %	- Cadres moyens 16 %	- Cadres moyens 19 %
- Employés 12 %	- Etudiants 15 %	- Représentants 14 %	- Etudiants 13 %
- Cadres supérieurs 12 %	- Cadres supérieurs 12 %	- Professions libérales 12 %	- Retraité 19 %
<u>Les moins représentées</u>	<u>Les moins représentées</u>	<u>Les moins représentées</u>	<u>Les moins représentées</u>
- Agriculteurs 3 %	- Agriculteurs 1 %	- Agriculteurs 2 %	- Agriculteurs 1 %
- Ouvriers 1 %	- Ouvriers 2 %	- Ouvriers + étudiants 3 %	- Ouvriers 3 %
- Militaires 1 %	- Commerçants 3 %	- Militaires 2 %	- Commerçants 2 %

WEEK-END

1979		1980	
ROUTE	FER	ROUTE	FER
<u>Les plus représentées</u>		<u>Les plus représentées</u>	
- Cadres moyens 28 %	- Cadres moyens 20 %	- Cadres moyens 19 %	- Cadres moyens 19 %
- Employés 19 %	- Etudiants 17 %	- Employés 17 %	- Etudiants 19 %
- Cadres supérieurs 11 %	- Militaires 16 %	- Professions libérales 10 %	- Militaires 16 %
- Commerçants			
<u>Les moins représentées</u>		<u>Les moins représentées</u>	
- Militaires 2 %	- Agriculteurs 1 %	- Agriculteurs 2 %	- Agriculteurs 1 %
- Agriculteurs 2 %	- Commerçants 2 %	- Militaires 5 %	- Commerçants 2 %
	- Ouvriers 3 %	- Sans profession 4 %	- Ouvriers 3 %

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
1. Profession libérale	491 12 %	76 %	157 5 %	24 %	648 9 %	100 %	595 10 %	68 %	280 5 %	32 %	875 8 %	100 %
2. Cadre supérieur	430 11 %	69 %	189 6 %	31 %	619 9 %	100 %	486 8 %	65 %	256 5 %	35 %	742 7 %	100 %
3. Cadre moyen	642 16 %	54 %	552 19 %	46 %	1.194 17 %	100 %	1.130 19 %	53 %	995 19 %	47 %	2.125 19 %	100 %
4. V.R.P.	556 14 %	100 %	-	-	556 8 %	100 %	407 7 %	100 %	-	-	407 4 %	100 %
5. Commerçant, artisan	377 9 %	84 %	72 2 %	16 %	449 6 %	100 %	465 8 %	83 %	98 2 %	17 %	563 5 %	100 %
6. Agriculteur	87 2 %	76 %	28 1 %	24 %	115 2 %	100 %	119 2 %	71 %	48 1 %	29 %	167 2 %	100 %
7. Employé	443 11 %	68 %	206 7 %	32 %	649 9 %	100 %	1.008 17 %	70 %	432 8 %	30 %	1.440 13 %	100 %
8. Ouvrier	126 3 %	57 %	97 3 %	43 %	223 3 %	100 %	441 8 %	73 %	160 3 %	27 %	601 5 %	100 %
9. Etudiant	138 3 %	27 %	367 13 %	73 %	505 7 %	100 %	336 6 %	25 %	993 19 %	75 %	1.329 12 %	100 %
10. Militaire	92 2 %	25 %	270 9 %	75 %	362 5 %	100 %	258 5 %	24 %	830 16 %	76 %	1.088 10 %	100 %
11. Retraité	428 11 %	44 %	549 19 %	56 %	977 14 %	100 %	352 6 %	43 %	475 9 %	57 %	827 7 %	100 %
12. Sans profession	257 6 %	42 %	348 12 %	58 %	605 9 %	100 %	208 4 %	26 %	593 11 %	74 %	801 7 %	100 %
Non réponse			91 3 %		91 1 %				170 3 %		170 1 %	
TOTAL	4.067 100 %	58 %	2.926 100 %	42 %	6.993 100 %	100 %	5.805 100 %		5.330 100 %		11.135 100 %	

TITRE II - ANALYSE PAR RELATION

TOULOUSE ↔ CARCASSONNE

AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR

TABLEAU 1 - EVOLUTION DES PARTS DE MARCHE

JOURS OUVRABLES

	Longueur km	1978		1979		1980		Δ route 78/79	Δ route 79/80	Δ fer 78/79	Δ fer 79/80	Bilan route moins fer 78/79	Bilan route moins fer 79/80	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$ route	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$ route	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$ fer	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$ fer	$\frac{\Delta t}{t}$ 79	$\frac{\Delta t}{t}$ 80
		Trafic route	Trafic fer	Trafic route	Trafic fer	Trafic route	Trafic fer												
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	90	653 71 %	261 29 %	823 79 %	213 21 %	865 82 %	189 18 %	+ 170	+ 42	- 48	- 24	+ 122	+ 18	1,26	1,05	0,82	0,89	13 %	35 %
AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	700	303 30 %	710 70 %	234 32 %	502 68 %	283 28 %	737 72 %	- 69	+ 49	- 208	+ 235	- 277	+ 284	0,77	1,21	0,71	1,46	12 %	6 %

Sur la section TOULOUSE - CARCASSONNE le taux d'affectation route croit et atteint 82 % (il représentait 71 % en 1978 et 79 % en 1979). Le trafic route continue d'augmenter + 26 % en 1979, + 5 % en 1980, tandis que le trafic fer après avoir chuté de 18 % en 1979 perd à nouveau 11 %.

Cette relation est celle pour laquelle l'abaissement relatif des temps de parcours lié à la mise en service de la dernière section d'autoroute entre TOULOUSE et NARBONNE est le plus élevé (35 %).

Pour la relation AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR, les résultats ne traduisent pas de modification notable dans l'évolution des parts de marché. Tout au plus enregistre t'on une légère baisse de la route au profit du rail.

WEEK-END

	Longueur km	1978		1979		1980		Δ route 78/79	Δ route 79/80	Δ fer 78/79	Δ fer 79/80	Bilan route moins fer 78/79	Bilan route moins fer 79/80	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$ route	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$ route	$\frac{T_{79}}{T_{78}}$ fer	$\frac{T_{80}}{T_{79}}$ fer	$\frac{\Delta t}{t}$ 79	$\frac{\Delta t}{t}$ 80
		Trafic route	Trafic fer	Trafic route	Trafic fer	Trafic route	Trafic fer												
TOULOUSE ← CARCASSONNE	90	677 79 %	182 21 %	1.198 90 %	134 10 %	1.118 86 %	180 14 %	+ 521	- 80	- 48	+ 46	+ 473	- 34	1,77	0,93	0,74	1,34	13 %	35 %
AQUITAINE ← PROVENCE COTE D'AZUR	700	336 22 %	1.161 78 %	316 23 %	1.066 77 %	343 27 %	914 73 %	- 20	+ 27	- 95	- 152	- 115	- 125	0,94	1,09	0,92	0,86	12 %	6 %

En week-end, la part de la route reste très élevée (86 %) sur la relation TOULOUSE - CARCASSONNE mais on enregistre une légère décroissance du trafic route (- 7 %) compensée par une forte augmentation du trafic fer (+ 34 %).

Sur la relation AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR la part du fer reste prépondérante même si on enregistre une petite augmentation de la part de la route (+ 4 %).

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

JOURS OUVRABLES

	1979					1980				
	Report rail sur route	Induction pure	Report avion sur route	Total	Trafic induit Trafic route 1978	Report rail sur route	Induction pure	Report avion sur route	Total	Trafic induit Trafic route 1979
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	+ 50	0	0	50	8 %	+ 41	9	0	50	6 %
AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR	+ 19	0	0	19	6 %	+ 5	6	5	16	7 %

Les taux de trafic induit restent sensiblement les mêmes sur les deux relations. Les seules modifications enregistrées concernant la structure du trafic induit qui désormais intègre de l'induction pure et du report avion sur route.

WEEK-END

	1979					1980				
	Report rail sur route	Induc- tion pure	Report avion sur route	Total	Trafic induit Trafic route 1978	Report rail sur route	Induc- tion pure	Report avion sur route	Total	Trafic induit Trafic route 1979
TOULOUSE ↔ CARCASSONNE	+ 38	0	0	38	6 %	+ 25	16	0	41	3 %
AQUITAINE ↔ PROVENCE-COTE-D'AZUR	+ 18	0	4	22	7 %	+ 12	13	2	27	8 %

L'induction pure représente ainsi 39 % de l'induction globale sur TOULOUSE ↔ CARCASSONNE et 48 % sur AQUITAINE ↔ PROVENCE-COTE-D'AZUR.

TABEAU 3 - LES TAILLES MOYENNES PAR GROUPE ET LEUR EVOLUTION

Elles sont données dans le tableau ci-après :

	TOULOUSE ↔ CARCASSONNE 90 km		AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR 700 km		RAPPEL TOUTES LIAISONS CONFONDUES		
	1979	1980	1979	1980	1979	1980	
Jour ouvrable	Route	1,67	1,47	2,11	2,04	1,75	1,66
	Fer	1,0	1,07	1,10	1,17	1,12	1,17
Week-end	Route	2,28	2,23	2,04	2,24	2,12	2,16
	Fer	1,07	1,12	1,11	1,20	1,14	1,15

TABLEAU 4 - AFFECTATION SUIVANT LA TAILLE DES GROUPES

Quelle que soit la taille du groupe sur TOULOUSE - CARCASSONNE l'affectation reste très favorable à la route, on retrouve en celà les résultats observés en 1978 et 1979. Elle est d'ailleurs d'autant plus forte que la taille du groupe grandit.

Sur AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR le taux d'affectation n'est favorable au fer que dans le cas de groupes de une personne, dans les autres cas le taux d'affectation est supérieur à 50 % pour la route (les observations relatives à la catégorie plus de quatre personnes ne nous paraissent pas significatives).

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE
AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA TAILLE DU GROUPE
1980

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	555 65 %	76 %	180 95 %	24 %	735 70 %	371 33 %	69 %	163 91 %	31 %	534 41 %	41 %	
2 personnes	231 27 %	97 %	6 3 %	3 %	237 23 %	366 33 %	97 %	11 6 %	3 %	377 29 %	29 %	
3 personnes	47 5 %	96 %	2 1 %	4 %	49 5 %	184 17 %	98 %	4 2 %	2 %	188 15 %	15 %	
4 personnes	13 2 %	100 %	-	-	13 1 %	127 11 %	99 %	1 1 %	1 %	128 10 %	10 %	
> 4 personnes	10 1 %	91 %	1 1 %	9 %	11 1 %	63 6 %	100 %	-	-	63 5 %	5 %	
TOTAL	856	82 %	189	18 %	1.045	1.045	100 %	1.111	179	1.290	100 %	
TAILLE MOYENNE DU GROUPE	1,47		1,07			2,23		1,12				

(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
1980

TAILLE DU GROUPE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
1 personne	67 24 %	10 %	627 85 %	90 %	694 68 %	105 31 %	12 %	789 87 %	88 %	894 71 %		
2 personnes	159 56 %	63 %	95 13 %	37 %	254 25 %	160 47 %	63 %	95 10 %	37 %	255 20 %		
3 personnes	33 12 %	72 %	13 2 %	28 %	46 5 %	33 10 %	77 %	10 1 %	23 %	43 3 %		
4 personnes	22 8 %	92 %	2	8 %	24 2 %	33 10 %	83 %	7 1 %	17 %	40 3 %		
> 4 personnes	-	-	-	-	-	9 2 %	45 %	11 1 %	55 %	20 2 %		
TOTAL	281	28 %	737	72 %	1.018	100 %	340	27 %	912	73 %	1.252	100 %
TAILLE MOYENNE DU GROUPE												

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

TABEAU 5 - AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

1. Le profil des déplacements est le suivant :

	TOULOUSE ↔ CARCASSONNE 90 km		AQUITAINE ↔ PROVENCE COTE D'AZUR 700 km		RAPPEL TOUTES LIAISONS CONFONDUES	
	1979	1980	1979	1980	1979	1980
PROFESSIONNEL						
- Jours ouvrables	56 %	43 %	32 %	23 %	45 %	32 %
- Week-end	19 %	18 %	26 %	24 %	25 %	25 %
LOISIRS, VACANCES						
- Jours ouvrables	11 %	25 %	31 %	34 %	20 %	29 %
- Week-end	32 %	58 %	26 %	30 %	29 %	43 %
AFFAIRES PERSONNELLES						
- Jours ouvrables	17 %	24 %	20 %	28 %	22 %	27 %
- Week-end	41 %	11 %	20 %	21 %	28 %	19 %
AUTRES MOTIFS						
- Jours ouvrables	16 %	6 %	17 %	14 %	13 %	11 %
- Week-end	8 %	12 %	28 %	25 %	18 %	14 %

Relation TOULOUSE - CARCASSONNE

Le profil des déplacements reste sensiblement le même sur TOULOUSE - CARCASSONNE en jour ouvrable ; les déplacements "professionnels" continuent de représenter la part la plus grande.

En week-end, les déplacements "affaires personnelles" qui étaient majoritaires sont supplantés par les motifs "loisirs, vacances" qui interviennent pour 58 %.

Relation AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR

En jour ouvrable , les déplacements "professionnels" perdent 9 % au profit du motifs "affaires personnelles", les autres motifs conservent leur même poids qu'en 1979.

En week-end, aucune modification n'apparaît.

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE

AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

1980

MOTIFS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
1. Domicile - Travail	14 1 %	16 %	74 42 %	84 %	88 8 %	8 %	24 2 %	48 %	26 15 %	52 %	50 4 %	4 %
2. Scolaire	67 8 %	62 %	41 23 %	38 %	108 10 %	10 %	18 2 %	22 %	65 38 %	78 %	83 6 %	6 %
3. V.R.P.	35 4 %	100 %	-	-	35 3 %	3 %	38 4 %	97 %	1	3 %	39 3 %	3 %
4. Autres affaires professionnelles	216 25 %	94 %	14 8 %	6 %	230 22 %	22 %	57 5 %	83 %	12 7 %	17 %	69 5 %	5 %
5. Affaires personnelles	221 26 %	89 %	26 15 %	11 %	247 24 %	24 %	111 10 %	79 %	30 18 %	21 %	141 11 %	11 %
6. Week-end, vacances	223 26 %	100 %	-	-	223 21 %	21 %	362 32 %	94 %	22 13 %	6 %	384 30 %	30 %
7. Promenade, loisirs	39 4 %	89 %	5 3 %	11 %	44 4 %	4 %	361 32 %	99 %	2 1 %	1 %	363 28 %	28 %
8. Militaire	48 6 %	91 %	5 3 %	9 %	53 5 %	5 %	141 13 %	97 %	4 2 %	3 %	145 11 %	11 %
9. Autres	2	-	11 6 %	-	13 1 %	1 %	2	-	8 5 %	-	10 1 %	1 %
Non réponse												
Total	865	83 %	176	17 %	1.041	100 %	1.114	87 %	170	13 %	1.284	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
1980

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	40 4 %	26 %	28 4 %	74 %	38 4 %	4 %	7 2 %	5 %	146 17 %	95 %	153 13 %	13 %
2. Scolaire	4 1 %	16 %	21 3 %	84 %	25 3 %	3 %	4 1 %	19 %	17 2 %	81 %	21 2 %	2 %
3. V.R.P.	3 1 %	10 %	28 4 %	90 %	31 3 %	3 %	-	-	8 1 %	100 %	8 1 %	1 %
4. Autres affaires professionnelles	31 11 %	25 %	92 14 %	75 %	123 13 %	13 %	28 8 %	28 %	73 8 %	72 %	101 8 %	8 %
5. Affaires personnelles	34 12 %	13 %	235 35 %	87 %	269 28 %	28 %	49 15 %	19 %	207 23 %	81 %	256 21 %	21 %
6. Week-end, vacances	66 23 %	43 %	88 13 %	57 %	154 16 %	16 %	86 26 %	53 %	76 9 %	47 %	162 13 %	13 %
7. Promenade, loisirs	104 37 %	59 %	72 11 %	41 %	176 18 %	18 %	143 13 %	67 %	71 8 %	33 %	214 17 %	17 %
8. Militaire	23 8 %	38 %	37 6 %	62 %	60 6 %	6 %	12 4 %	5 %	228 26 %	95 %	240 20 %	20 %
9. Autres	8 3 %	11 %	68 10 %	89 %	76 8 %	8 %	5 1 %	9 %	52 6 %	91 %	57 5 %	5 %
Non réponse			5		5				4		4	
Total	283	30 %	674	70 %	957	100 %	334	27 %	882	73 %	1.216	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

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

- Relation TOULOUSE - CARCASSONNE

Quel que soit le motif envisagé, excepté le "Domicile - Travail" en jours ouvrables, le "Domicile - Travail" et le "Scolaire" en week-end, tous les autres motifs sont favorables à la route. On retrouve les mêmes résultats qu'en 1978 et 1979.

- Relation AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR

Excepté le motif "promenade, loisirs" en jours ouvrables, "promenade, loisirs" et "week-end, vacances" en week-end, tous les autres motifs sont favorables au rail. Là encore ce sont les mêmes conclusions qu'en 1978 et 1979.

- 1.a. En jour ouvrable sur TOULOUSE - CARCASSONNE près de 70 % des déplacements s'effectuent par aller et retour dans la journée. Sur AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR, ce sont les déplacements impliquant une absence supérieure à 3 nuits qui représentent les 2/3 des déplacements.

- 1.b. En week- end, la part des déplacements sur TOULOUSE - CARCASSONNE, qui s'effectuent par aller et retour dans la journée, tombe à près de 50 %. Sur AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR la part des déplacements avec absence supérieure à 3 nuits n'est pas modifiée (71 %).

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

- 2.a. Sur TOULOUSE - CARCASSONNE, en jour ouvrable l'affectation est toujours favorable à la route quelle que soit la durée d'absence. En week-end, les absences supérieures à plus de 15 nuits se traduisent par une affectation fer supérieure à 50 %, dans les autres cas l'affectation reste favorable à la route.
- 2.b. Sur AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR l'affectation est toujours favorable au fer sauf dans un cas : week-end pour les catégories 1 à 3 nuits.

RELATION TOULOUSE - CARCASSONNE
STRUCTURE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE
1980

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	621 72 %	86 %	105 14 %	726 69 %	586 53 %	94 %	40 22 %	6 6 %	626 48 %			
1 à 3 nuits	93 11 %	78 %	27 22 %	120 11 %	410 37 %	88 %	55 31 %	12 12 %	465 36 %			
4 à 7 nuits	114 13 %	87 %	17 13 %	131 12 %	97 9 %	69 %	43 24 %	31 31 %	140 11 %			
8 à 14 nuits	15 2 %	100 %	- -	15 1 %	10 1 %	77 %	3 2 %	23 23 %	13 1 %			
15 à 30 nuits	7 1 %	64 %	4 36 %	11 1 %	3 37 %	37 %	5 3 %	63 63 %	8 1 %			
Plus de 30 nuits	11 1 %	69 %	5 31 %	16 2 %	8 36 %	36 %	14 8 %	64 64 %	22 2 %			
Non réponse			31	31 3 %			18	18 1 %	18 1 %			
	861	82 %	189	18 %	1.050	100 %	1.114	-	178	-	1.292	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

STRUCTURE SUIVANT LA DUREE D'ABSENCE

1980

DUREE D'ABSENCE	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE		FER		TOTAL		ROUTE		FER		TOTAL	
	(1)	(2)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)					
Aucune nuit	12 4 %	43 %	16	57 %	28	3 %	9	7 %	119	93 %	128	10 %
1 à 3 nuits	34 12 %	16 %	182	84 %	216	21 %	97	80 %	24	20 %	121	10 %
4 à 7 nuits	78 28 %	37 %	133	63 %	211	21 %	90	29 %	219	71 %	309	25 %
8 à 14 nuits	73 27 %	34 %	140	66 %	213	21 %	67	24 %	218	76 %	285	23 %
15 à 30 nuits	48 17 %	35 %	89	65 %	137	14 %	41	26 %	116	74 %	157	13 %
Plus de 30 nuits	31 11 %	34 %	59	66 %	90	9 %	32	27 %	88	73 %	120	10 %
Non réponse			116		116	11 %			129		129	10 %
	276	27 %	735	73 %	1.011	100 %	336	27 %	913	73 %	1.249	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

TABLEAU 7 - AFFECTATION PAR MODE SUIVANT LA PROFESSION

1. Sur TOULOUSE - CARCASSONNE, seule la catégorie "étudiant" en jour ouvrable se traduit par une affectation favorable au fer. Pour les autres professions tant en jour ouvrable qu'en week-end l'affectation est favorable à la route.
2. Sur AQUITAINE - PROVENCE COTE D'AZUR il n'y a que la catégorie "commerçant" pour laquelle l'affectation est favorable à la route.

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	122 14 %	94 %	8 5 %	6 %	130 13 %	130	125 11 %	96 %	5 3 %	4 %	130 10 %	130
2. Cadre supérieur	92 11 %	84 %	18 10 %	16 %	110 11 %	110	71 6 %	93 %	5 3 %	7 %	76 6 %	76
3. Cadre moyen	141 16 %	75 %	48 27 %	25 %	189 18 %	189	227 21 %	91 %	23 14 %	9 %	250 20 %	250
4. Représentant	132 15 %	100 %	-	-	132 13 %	132	85 8 %	100 %	-	-	85 7 %	85
5. Commerçant	74 9 %	96 %	3 2 %	4 %	77 7 %	77	83 8 %	95 %	4 2 %	5 %	87 7 %	87
6. Agriculteur	18 2 %	100 %	-	-	18 2 %	18	21 2 %	100 %	-	-	21 2 %	21
7. Employé	112 13 %	87 %	17 10 %	13 %	129 12 %	129	211 19 %	91 %	20 12 %	9 %	231 18 %	231
8. Ouvrier	9 1 %	69 %	4 2 %	31 %	13 1 %	13	88 8 %	97 %	3 3 %	3 %	91 7 %	91
9. Etudiant	44 5 %	43 %	58 33 %	57 %	102 10 %	102	89 8 %	50 %	89 53 %	50 %	178 14 %	178
10. Militaire	14 2 %	74 %	5 3 %	26 %	19 2 %	19	27 2 %	87 %	4 2 %	13 %	31 2 %	31
11. Retraité	38 5 %	86 %	6 3 %	14 %	44 4 %	44	49 4 %	96 %	2 1 %	4 %	51 4 %	51
12. Sans profession	62 7 %	87 %	9 5 %	13 %	71 7 %	71	33 3 %	70 %	14 8 %	30 %	47 4 %	47
TOTAL	858	83 %	176	17 %	1.034	100 %	1.109	87 %	169	13 %	1.278	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

PROFESSIONS	JOURS OUVRABLES						WEEK-END					
	ROUTE (1)		FER (2)		TOTAL (3)		ROUTE (1)		FER (2)		TOTAL (3)	
1. Profession libérale	37 14 %	52 %	34 5 %	48 %	71 7 %	7 %	45 14 %	43 %	59 7 %	57 %	104 9 %	9 %
2. Cadre supérieur	38 14 %	43 %	51 7 %	57 %	89 9 %	9 %	38 12 %	49 %	39 4 %	51 %	77 6 %	6 %
3. Cadre moyen	24 9 %	16 %	128 18 %	84 %	152 15 %	15 %	40 12 %	20 %	158 18 %	80 %	198 16 %	16 %
4. Représentant	13 5 %	100 %	-	-	13 1 %	1 %	21 6 %	100 %	-	-	21 2 %	2 %
5. Commerçant	33 12 %	54 %	28 4 %	46 %	61 6 %	6 %	25 8 %	63 %	15 2 %	37 %	40 3 %	3 %
6. Agriculteur	6 2 %	40 %	9 1 %	60 %	15 2 %	2 %	6 2 %	40 %	9 1 %	60 %	15 1 %	1 %
7. Employé	42 16 %	43 %	55 8 %	57 %	97 10 %	10 %	54 17 %	52 %	49 6 %	48 %	103 9 %	9 %
8. Ouvrier	4 1 %	21 %	15 2 %	79 %	19 2 %	2 %	20 6 %	34 %	39 4 %	66 %	59 5 %	5 %
9. Etudiant	3 1 %	6 %	50 7 %	94 %	53 5 %	5 %	3 1 %	5 %	54 6 %	95 %	57 5 %	5 %
10. Militaire	10 4 %	19 %	44 6 %	81 %	54 5 %	5 %	37 11 %	13 %	259 29 %	87 %	296 25 %	25 %
11. Retraité	43 16 %	16 %	224 31 %	84 %	267 27 %	27 %	34 10 %	28 %	89 10 %	72 %	123 10 %	10 %
12. Sans profession	17 6 %	18 %	78 11 %	82 %	95 10 %	10 %	4 1 %	4 %	108 12 %	96 %	112 9 %	9 %
TOTAL	270	27 %	716	73 %	986	100 %	327	27 %	878	73 %	1.205	100 %

(1) Affectation route

(2) Affectation fer

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

ANNEXE 1 - LES ENQUÊTES ROUTE

OBJET DES ENQUÊTES :

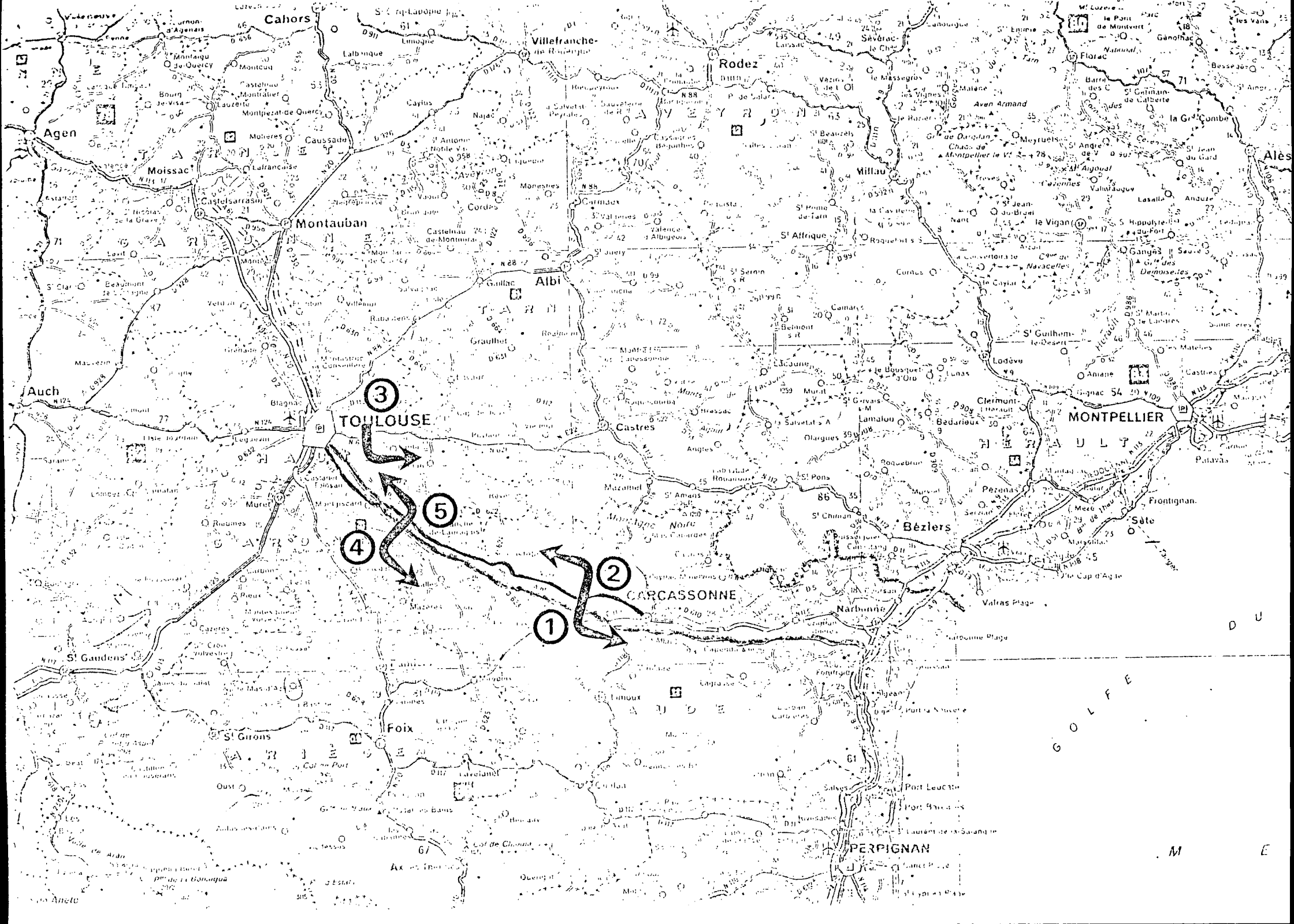
Dans le cadre de l'étude sur la concurrence "rail-route" entre TOULOUSE et NARBONNE, le C.E.T.E. de BORDEAUX a réalisé en Octobre 1980 une enquête par interviews des conducteurs de véhicules sur les RN 113, 126 et sur l'autoroute des Deux Mers A61.

De même, la S.N.C.F. a réalisé des enquêtes similaires dans les trains afin d'appréhender la clientèle du rail.

Ces enquêtes font suite à celles réalisées en Septembre 1978 et Septembre 1979 et dont l'objet était d'analyser l'évolution de la concurrence "rail-route" compte tenu des diverses mises en service autoroutières sur l'axe, au cours de cette période :

- 1/ - CARCASSONNE Est - NARBONNE Sud : Janvier 1979
- 2/ - TOULOUSE - VILLEFRANCHE DE LAURAGAIS : Avril 1979
- 3/ - Déviation de CARCASSONNE : Juin 1979
(à 7 m - 1 sens de circulation)

Les enquêtes 1980 doivent permettre de prévoir l'évolution de la concurrence compte tenu de la mise en service fin 1979 de la section VILLEFRANCHE - CARCASSONNE.



3

4

5

1

2

Agen

Auch

Cahors

Moissac

Montauban

TOULOUSE

Foix

Villefranche

Albi

CARCASSONNE

Rodez

Castres

Béziers

PERPIGNAN

MONTPELLIER

Alès

G O L F E

M E

LOCALISATION DES POSTES

Les emplacements des postes étaient les suivants :

POSTE_N°1 : Poste d'enquête situé sur la RN 113 au PK 102,6 au niveau du parking situé à 300 m environ avant le début de la déviation de LABASTIDE d'ANJOU dans le sens TOULOUSE → CARCASSONNE.

POSTE_N°2 : Poste d'enquête situé sur la RN 113 au PK 102,6 au niveau du parking situé avant le pont sur la "Rigole" dans le sens CARCASSONNE → TOULOUSE.

POSTE_N°3 : Poste d'enquête situé sur la RN 126 au PK 10,7 au niveau du parking aménagé (300 m avant le lieu-dit Montauriol), dans le sens TOULOUSE → CASTRES.

POSTE_N°4 : Poste d'enquête situé sur l'autoroute A61 au poste de péage de TOULOUSE Sud, dans le sens TOULOUSE → NARBONNE.

POSTE_N°5 : Poste d'enquête situé sur l'autoroute A61 au poste de péage de TOULOUSE Sud, dans le sens NARBONNE → TOULOUSE.

JOURS ET HEURES D'ENQUÊTE :

Les jours d'enquête étaient les Jeudi 9, Vendredi 10, Samedi 11 et Dimanche 12 Octobre 1980.

	P1	P2	P3	P4	P5
Jeudi 9 Octobre	7H - 20H	7H - 20H	7H - 20H	7H - 20H	7H - 20H
Vendredi 10 Oct.	14H - 22H	14H - 20H	14H - 20H	14H - 22H	14H - 20H
Samedi 11 Octobre	7H - 20H	7H - 20H	7H - 20H	7H - 20H	7H - 20H
Dimanche 12 Oct.	14H - 20H	14H - 24H	14H - 20H	14H - 20H	14H - 24H

N° de station :

Nom de l'enquêteur :

Franchise horaire :

Date de l'enquête :

Puissance fiscale	Nombre d'occupants y compris le chauffeur	Origine du déplacement	Motif à l'origine	Destination du déplacement	Motif à destination	Longueur du déplacement	Vous arrive-t-il de faire le même voyage (même origine, même destination, même motif) qu'aujourd'hui par le train ?	Avant la mise en service de l'autoroute entre Toulouse et Narbonne, vous arrivait-il de faire ce même type de voyage ?	Si oui, le faisiez-vous par le train ?
5 CV <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	département	Où venez-vous ? 1 - de votre domicile, 2 - de votre lieu de travail fixe 3 - de votre établissement scolaire ou universitaire, 4 - vous êtes représentant (VRP), médecin, artisan dans l'exercice de votre profession, vous venez de livrer ou acheter du matériel, vous venez de visiter un chantier, 5 - vous venez d'affectuer un autre type de déplacement professionnel, 6 - vous venez de faire des achats, ou vous avez rendu visite à des parents ou amis, ou vous vous êtes déplacé pour affaires personnelles, 7 - de votre lieu de week-end ou de vacances, 8 - d'un lieu de promenade, tourisme, ou loisirs, 9 - de votre lieu de service militaire, 10 - d'un autre lieu	Où allez-vous ? Département Commune <i>(préciser le pays et la ville si différent de la France)</i>	Allez-vous ? 1 - à votre domicile 2 - à votre lieu de travail fixe 3 - à votre établissement scolaire ou universitaire, 4 - vous êtes représentant (VRP), médecin, artisan dans l'exercice de votre profession, vous aller livrer ou acheter du matériel, vous allez visiter un chantier, 5 - vous effectuez un autre type de déplacement professionnel, 6 - vous allez faire des achats ou aller rendre visite à des parents ou amis, ou vous vous déplacez pour vos affaires personnelles, 7 - à votre lieu de week-end ou de vacances, 8 - sur un lieu de promenade, tourisme ou loisirs, 9 - à votre lieu de service militaire, 10 - à un autre lieu	kms	Jamais <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Si oui, combien de fois le faites-vous ? 1 - une ou plusieurs fois par semaine 2 - une ou plusieurs fois par mois 3 - une ou plusieurs fois par an 8a) Combien de fois faites-vous ce déplacement en voiture ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1 - une ou plusieurs fois par semaine 2 - une ou plusieurs fois par mois 3 - une ou plusieurs fois par an 4 - c'est la première fois 8b) Vous arrive-t-il d'affectuer ce déplacement par une autre route ? NON <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Si oui, laquelle ?	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> <i>(même prique, même destination)</i>	1 - jamais 2 - moins souvent qu'aujourd'hui par la route 3 - aussi souvent qu'aujourd'hui par la route 4 - presque toujours par le train

QUESTIONNAIRE_D'ENQUÊTE :

Etabli en étroite liaison avec les divers membres du groupe de travail (SETRA, SRT, SNCF, SAE, DTT) ; il est donné ci-contre.

RÉSULTATS_DES_COMPTAGES_ET_TAUX_DE_SONDAGE_PAR_POSTE :

Les résultats sont donnés ci-après :

POSTE 1

N° DE POSTE : 1

LIEU : RN113

DATE : 9 OCTOBRE 1980

TOULOUSE → CARCASSONNE

JOUR : 1

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres sament
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01	18	4	8	30	0	-	-	-
7H30 - 8H00	02	47	13	11	71	31	1,52	-	2,03
8H00 - 8H30	03	50	10	11	71	40	1,25	-	1,67
8H30 - 9H00	04	60	14	21	95	24	2,50	-	3,35
9H00 - 9H30	05	54	6	4	64	16	3,37	-	4,51
9H30 - 10H00	06	62	13	7	82	40	1,55	-	2,07
10H00 - 10H30	07	70	9	13	92	39	1,79	-	2,39
10H30 - 11H00	08	61	9	8	78	23	2,65	-	3,55
11H00 - 11H30	09	51	12	15	78	28	1,82	-	2,43
11H30 - 12H00	10	48	8	9	65	23	2,08	-	2,78
12H00 - 12H30	11	48	12	4	64	20	2,40	-	3,21
12H30 - 13H00	12	42	5	8	55	17	2,47	1,34	3,31
13H00 - 13H30	13	42	7	7	56	18	2,33	-	3,12
13H30 - 14H00	14	54	5	7	66	15	3,60	-	4,82
14H00 - 14H30	15	52	12	8	72	29	1,79	-	2,40
14H30 - 15H00	16	46	13	7	66	21	2,19	-	2,93
15H00 - 15H30	17	38	6	8	52	19	2	-	2,68
15H30 - 16H00	18	51	16	6	73	24	2,12	-	2,84
16H00 - 16H30	19	-	9	7	76	2	-	-	-
16H30 - 17H00	20	77	11	15	103	39	1,97	-	2,64
17H00 - 17H30	21	64	13	6	83	24	2,67	-	3,58
17H30 - 18H00	22	56	5	9	70	23	2,43	-	3,26
18H00 - 18H30	23	76	8	9	93	21	3,62	-	4,85
18H30 - 19H00	24	43	8	9	60	18	2,39	-	3,20
19H00 - 19H30	25	43	4	4	51	14	3,07	-	4,11
19H30 - 20H00	26	40	7	7	54	7	5,71	-	7,65
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		1.275*	239	228	1.742	575	2,22		3,15

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1.742 dont P.L. = 228

* P.L. = 13 % V.L. + V.U. = 87 %

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1837

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 3984

FIL 24 H 1 SENS - T = 2471

FIL 24 H 2 SENS - T = 4847

* Trafic ayant fait l'objet d'enquêtes

TAUX DE SONDAGE = 45,09 %

Trafic VL 24 H, 1 sens : 1.709

N° DE POSTE : 1

LIEU : TOULOUSE → CARCASSONNE

DATE : Vendredi 10 Octobre

JOUR : 2

HEURES	PERIODE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. <u>Recensés</u> <u>Enquêtés</u>	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01								
7H30 - 8H00	02								
8H00 - 8H30	03								
8H30 - 9H00	04								
9H00 - 9H30	05								
9H30 - 10H00	06								
10H00 - 10H30	07								
10H30 - 11H00	08								
11H00 - 11H30	09								
11H30 - 12H00	10								
12H00 - 12H30	11								
12H30 - 13H00	12								
13H00 - 13H30	13								
13H30 - 14H00	14								
14H00 - 14H30	15	59	3	8	70	21	2,81	1,85	5,19
14H30 - 15H00	16	67	4	5	76	43	1,56		2,88
15H00 - 15H30	17	67	11	5	83	36	1,86		3,44
15H30 - 16H00	18	85	6	12	103	46	1,85		3,42
16H00 - 16H30	19	64	10	4	78	40	1,60		2,96
16H30 - 17H00	20	92	12	5	109	26	3,54		6,55
17H00 - 17H30	21	123	6	6	135	55	2,24		4,14
17H30 - 18H00	22	104	6	10	120	41	2,54		4,70
18H00 - 18H30	23	108	16	5	129	41	2,63		4,86
18H30 - 19H00	24	128	16	4	148	48	2,66		4,92
19H00 - 19H30	25	122	14	7	143	47	2,60		4,81
19H30 - 20H00	26	89	13	6	108	43	2,07		3,83
20H00 - 20H30	27	81	3	5	89	30	2,70		4,99
20H30 - 21H00	28	67	7	6	80	26	2,57		4,75
21H00 - 21H30	29	47	2	4	53	23	2,04		3,77
21H30 - 22H00	30	35	3	3	41	22	1,59		2,94
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		1338	132	95	1565	588	2,28		4,22

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1565

dont P.L. = 95

* P.L. = 6%

- V.L. + V.U. = 94%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1732

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 3220

FIL 24 H 1 SENS - T = 3202

FIL 24 H 2 SENS - T = 5941

TAUX DE SONDAGE = 44%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.475

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				TOTAL	ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquêt ement	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL						
7H00 - 7H30	01	29	6	1	36	-	-		-	
7H30 - 8H00	02	32	5	2	39	30	1,06		1,26	
8H00 - 8H30	03	50	1	3	54	27	1,85		2,20	
8H30 - 9H00	04	56	7	3	66	33	1,69		2,01	
9H00 - 9H30	05	71	9	3	83	46	1,54		1,83	
9H30 - 10H00	06	85	14	6	105	46	1,85		2,20	
10H00 - 10H30	07	100	5	3	108	28	3,57		4,25	
10H30 - 11H00	08	87	16	3	106	47	1,85		2,20	
11H00 - 11H30	09	94	23	5	122	49	1,92		2,28	
11H30 - 12H00	10	98	4	3	105	36	2,72		3,23	
12H00 - 12H30	11	96	3	3	102	24	4		4,76	
12H30 - 13H00	12	70	3	3	76	33	2,12		2,52	
13H00 - 13H30	13	92	11	2	105	26	3,54	1,19	4,21	
13H30 - 14H00	14	70	13	-	83	17	4,12		4,90	
14H00 - 14H30	15	85	18	1	104	40	2,12		2,52	
14H30 - 15H00	16	80	4	1	85	39	2,05		2,44	
15H00 - 15H30	17	68	16	3	87	22	3,09		3,67	
15H30 - 16H00	18	83	9	4	96	35	2,37		2,82	
16H00 - 16H30	19	77	2	4	83	39	1,97		2,34	
16H30 - 17H00	20	85	3	-	88	42	2,02		2,40	
17H00 - 17H30	21	85	4	-	89	42	2,02		2,40	
17H30 - 18H00	22	94	7	-	101	30	3,13		3,72	
18H00 - 18H30	23	75	3	3	81	38	1,97		2,34	
18H30 - 19H00	24	73	10	3	86	38	1,92		2,28	
19H00 - 19H30	25	61	2	-	63	18	3,39		4,03	
19H30 - 20H00	26	42	2	-	44	15	2,80		3,33	
20H00 - 20H30	27									
20H30 - 21H00	28									
21H00 - 21H30	29									
21H30 - 22H00	30									
22H00 - 22H30	31									
22H30 - 23H00	32									
23H00 - 23H30	33									
23H30 - 24H00	34									
TOTAL		1938	200	59	2197	840	2,31		2,75	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2197 dont P.L. = 59
 % P.L. = 3% - V.L. + V.U. = 97%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2620

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 4479

FIL 24 H 1 SENS - T = 3129

FIL 24 H 2 SENS - T = 5348

TAUX DE SONDAGE = 43%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.306

N° DE POSTE : 1

LIEU : RN113

TOULOUSE → CARCASSONNE

DATE : Dimanche 12 Octobre 1980

JOUR : 4

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquêt ement	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01								
7H30 - 8H00	02								
8H00 - 8H30	03								
8H30 - 9H00	04								
9H00 - 9H30	05								
9H30 - 10H00	06								
10H00 - 10H30	07								
10H30 - 11H00	08								
11H00 - 11H30	09								
11H30 - 12H00	10								
12H00 - 12H30	11								
12H30 - 13H00	12								
13H00 - 13H30	13								
13H30 - 14H00	14								
14H00 - 14H30	15	33	1	-	34	12	2,75	2,25	6,19
14H30 - 15H00	16	86	4	-	90	30	2,86		6,43
15H00 - 15H30	17	65	2	-	67	48	1,35		3,03
15H30 - 16H00	18	72	4	-	76	42	1,71		3,85
16H00 - 16H30	19	82	1	-	83	38	2,16		4,86
16H30 - 17H00	20	74	2	-	76	36	2,05		4,61
17H00 - 17H30	21	115	3	-	118	23	5		11,25
17H30 - 18H00	22	108	3	-	111	51	2,11		4,74
18H00 - 18H30	23	93	1	-	94	48	1,94		4,74
18H30 - 19H00	24	75	2	-	77	35	2,14		4,81
19H00 - 19H30	25	65	4	-	69	39	1,66		3,73
19H30 - 20H00	26	40	1	-	41	28	1,43		3,22
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		908	28	-	936	430	2,11		4,75

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 936 dont P.L. = -
 % P.L. = - - V.L. + V.U. = 100%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1069

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 2992

FIL 24 H 1 SENS - T = 2412

FIL 24 H 2 SENS - T = 5818

TAUX DE SONDAGE = 47,4%

Trafic VL 24, 1 sens : 2.043

POSTE 2

N° DE POSTE : 2

LIEU : RN113

DATE :

CARCASSONNE → TOULOUSE JOUR : 1

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				TOTAL	ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL						
7H00 - 7H30	01	15	3	7	25	-	-		-	
7H30 - 8H00	02	30	2	8	40	30	1		1,23	
8H00 - 8H30	03	42	6	11	59	20	2,10		2,58	
8H30 - 9H00	04	51	4	27	82	36	1,41		1,73	
9H00 - 9H30	05	43	9	8	60	20	2,15		2,64	
9H30 - 10H00	06	34	3	16	53	22	1,54		1,89	
10H00 - 10H30	07	35	6	11	52	26	1,34		1,65	
10H30 - 11H00	08	51	14	22	87	29	1,76		2,16	
11H00 - 11H30	09	47	4	13	64	29	1,62		1,99	
11H30 - 12H00	10	53	2	21	76	21	2,52		3,10	
12H00 - 12H30	11	50	2	12	64	36	1,39	1,23	1,71	
12H30 - 13H00	12	38	4	15	57	17	2,23		2,74	
13H00 - 13H30	13	44	2	15	61	21	2,09		2,57	
13H30 - 14H00	14	52	5	18	75	37	1,40		1,72	
14H00 - 14H30	15	41	4	15	60	37	1,11		1,36	
14H30 - 15H00	16	52	7	19	78	47	1,10		1,35	
15H00 - 15H30	17	50	3	20	73	38	1,31		1,61	
15H30 - 16H00	18	52	4	21	77	32	1,62		1,99	
16H00 - 16H30	19	55	3	12	70	15	3,66		4,50	
16H30 - 17H00	20	80	5	16	101	51	1,57		1,93	
17H00 - 17H30	21	70	14	14	98	46	1,52		1,87	
17H30 - 18H00	22	88	9	5	102	53	1,66		2,04	
18H00 - 18H30	23	64	15	9	88	31	2,06		2,53	
18H30 - 19H00	24	59	3	12	74	29	2,03		2,50	
19H00 - 19H30	25	39	7	6	52	15	2,60		3,19	
19H30 - 20H00	26	24	1	3	28	12	2		2,46	
20H00 - 20H30	27									
20H30 - 21H00	28									
21H00 - 21H30	29									
21H30 - 22H00	30									
22H00 - 22H30	31									
22H30 - 23H00	32									
23H00 - 23H30	33									
23H30 - 24H00	34									
TOTAL		1259	141	356	1756	750	1,68		2,06	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1756 dont P.L. = 356
P.L. = 20% - V.L. + V.U. = 80%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2089

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 3984

FIL 24 H 1 SENS - T = 2577

FIL 24 H 2 SENS - T = 4847

TAUX DE SONDAGE = 59,6%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 1.549

N° DE POSTE : 2

LIEU : RN113

DATE :

CARCASSONNE → TOULOUSE

JOUR : 2

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				TOTAL	ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquêt ement	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL						
7H00 - 7H30	01									
7H30 - 8H00	02									
8H00 - 8H30	03									
8H30 - 9H00	04									
9H00 - 9H30	05									
9H30 - 10H00	06									
10H00 - 10H30	07									
10H30 - 11H00	08									
11H00 - 11H30	09									
11H30 - 12H00	10									
12H00 - 12H30	11									
12H30 - 13H00	12									
13H00 - 13H30	13									
13H30 - 14H00	14									
14H00 - 14H30	15	40	2	10	52	33	1,21		2,50	
14H30 - 15H00	16	60	7	6	73	52	1,15		2,38	
15H00 - 15H30	17	88	12	15	115	44	2	2,07	4,14	
15H30 - 16H00	18	80	11	11	102	50	1,60		3,31	
16H00 - 16H30	19	87	10	7	104	34	2,56		5,30	
16H30 - 17H00	20	73	10	13	96	35	2,08		4,30	
17H00 - 17H30	21	104	12	11	127	79	1,31		2,71	
17H30 - 18H00	22	83	9	9	101	40	2,07		4,28	
18H00 - 18H30	23	93	6	10	109	32	2,91		6,02	
18H30 - 19H00	24	115	4	11	130	39	2,95		6,10	
19H00 - 19H30	25	80	9	10	99	36	2,22		4,60	
19H30 - 20H00	26	43	5	2	50	27	1,59		3,29	
20H00 - 20H30	27									
20H30 - 21H00	28									
21H00 - 21H30	29									
21H30 - 22H00	30									
22H00 - 22H30	31									
22H30 - 23H00	32									
23H00 - 23H30	33									
23H30 - 24H00	34									
TOTAL		946	97	115	1158	501	1,89		3,91	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1158 dont P.L. = 115

% P.L. = 10% - V.L. + V.U. = 90%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1277

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 3220

FIL 24 H 1 SENS - T = 2645

FIL 24 H 2 SENS - T = 5941

TAUX DE SONDAGE = 53%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 1.958

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres- sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01	-	3	-	19	-	-		-
7H30 - 8H00	02	23	3	8	34	21	1,09		1,28
8H00 - 8H30	03	40	2	5	47	31	1,29		1,52
8H30 - 9H00	04	37	3	3	43	33	1,19		1,40
9H00 - 9H30	05	66	6	2	74	49	1,34		1,58
9H30 - 10H00	06	63	6	4	73	47	1,34		1,58
10H00 - 10H30	07	68	7	4	79	51	1,33		1,57
10H30 - 11H00	08	95	4	5	104	60	1,58		1,86
11H00 - 11H30	09	72	6	6	84	50	1,44		1,70
11H30 - 12H00	10	43	17	2	62	27	1,59		1,87
12H00 - 12H30	11	46	2	0	48	36	1,27		1,50
12H30 - 13H00	12	54	5	7	66	30	1,80		2,12
13H00 - 13H30	13	45	1	10	56	38	1,18		1,39
13H30 - 14H00	14	70	5	2	77	52	1,35		1,61
14H00 - 14H30	15	71	5	3	79	48	1,48		1,75
14H30 - 15H00	16	95	6	4	105	39	2,43		2,87
15H00 - 15H30	17	93	4	2	99	15	6,2	1,18	7,32
15H30 - 16H00	18	78	4	4	86	33	2,36		2,78
16H00 - 16H30	19	67	8	3	78	29	2,31		2,72
16H30 - 17H00	20	64	7	4	75	39	1,64		1,94
17H00 - 17H30	21	66	5	1	72	40	1,65		1,95
17H30 - 18H00	22	50	4	1	55	30	1,66		1,96
18H00 - 18H30	23	62	7	1	70	37	1,67		1,97
18H30 - 19H00	24	59	6	0	65	30	1,96		2,31
19H00 - 19H30	25	40	5	2	47	18	2,22		2,62
19H30 - 20H00	26	30	3	1	34	11	2,73		3,22
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		1497	134	84	1731	894	1,69		1,99

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1731
 % P.L. = 5% dont P.L. = 84
 - V.L. + V.U. = 95%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2037

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 4479

FIL 24 H 1 SENS - T = 2407

FIL 24 H 2 SENS - T = 5348

TAUX DE SONDAGE = 59%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 1.785

N° DE POSTE : 2

LIEU : RN 113
CARCASSONNE → TOULOUSEDATE :
JOUR : 4

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres- sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01								
7H30 - 8H00	02								
8H00 - 8H30	03								
8H30 - 9H00	04								
9H00 - 9H30	05								
9H30 - 10H00	06								
10H00 - 10H30	07								
10H30 - 11H00	08								
11H00 - 11H30	09								
11H30 - 12H00	10								
12H00 - 12H30	11								
12H30 - 13H00	12								
13H00 - 13H30	13								
13H30 - 14H00	14								
14H00 - 14H30	15	12	-	-	12	9	1,33		1,71
14H30 - 15H00	16	60	1	-	61	43	1,39		1,79
15H00 - 15H30	17	111	2	-	113	61	1,82		2,35
15H30 - 16H00	18	88	4	-	92	57	1,54	1,29	1,98
16H00 - 16H30	19	124	13	1	138	59	2,10		2,71
16H30 - 17H00	20	158	12	1	171	53	2,98		3,84
17H00 - 17H30	21	210	3	-	213	41	5,12		6,60
17H30 - 18H00	22	219	6	-	225	72	3,04		3,92
18H00 - 18H30	23	231	8	-	239	39	5,92		7,63
18H30 - 19H00	24	219	3	1	223	37	5,92		7,63
19H00 - 19H30	25	167	7	2	176	68	2,45		3,16
19H30 - 20H00	26	147	5	2	154	42	3,50		4,51
20H00 - 20H30	27	127	6	-	133	33	3,85		4,96
20H30 - 21H00	28	94	3	2	99	42	2,24		2,89
21H00 - 21H30	29	126	1	1	128	45	2,80		3,61
21H30 - 22H00	30	114	4	3	121	36	3,16		4,07
22H00 - 22H30	31	52	7	2	61	36	1,44		1,86
22H30 - 23H00	32	51	2	3	56	29	1,76		2,27
23H00 - 23H30	33	71	5	3	79	31	2,29		2,95
23H30 - 24H00	34	20	2	1	23	13	1,54		1,98
TOTAL		2401	94	22	2517	846	2,84		3,66

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2517 dont P.L. = 22
% P.L. = 1% - V.L. + V.U. = 99%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2741

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 4060

FIL 24 H 1 SENS - T = 3533

FIL 24 H 2 SENS - T = 5818

TAUX DE SONDAZE = 35%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 3.097

POSTE 3

N° DE POSTE : 3

LIEU : TOULOUSE → CASTRES

DATE :
JOUR : 1

HEURES	PERIC- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquêt ement	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01	42	10	4	56	-	-	-	
7H30 - 8H00	02	53	8	8	69	21	2,52	2,85	
8H00 - 8H30	03	61	8	6	75	12	5,08	5,74	
8H30 - 9H00	04	88	9	7	104	13	6,77	7,65	
9H00 - 9H30	05	81	14	7	102	32	2,53	2,86	
9H30 - 10H00	06	58	15	10	83	32	1,81	2,04	
10H00 - 10H30	07	56	12	11	79	31	1,81	2,04	
10H30 - 11H00	08	42	4	3	49	33	1,27	1,43	
11H00 - 11H30	09	38	1	13	52	26	1,46	1,65	
11H30 - 12H00	10	33	9	10	52	19	1,74	1,97	
12H00 - 12H30	11	74	12	6	92	33	2,24	2,53	
12H30 - 13H00	12	46	16	8	70	31	1,48	1,67	
13H00 - 13H30	13	32	10	3	45	9	3,55	4,01	
13H30 - 14H00	14	49	13	4	66	33	1,48	1,67	
14H00 - 14H30	15	60	8	7	75	33	1,82	2,05	
14H30 - 15H00	16	68	11	5	84	31	2,19	2,47	
15H00 - 15H30	17	46	8	2	56	28	1,64	1,85	
15H30 - 16H00	18	64	5	7	76	27	2,37	2,68	
16H00 - 16H30	19	49	13	8	70	30	1,63	1,84	
16H30 - 17H00	20	87	7	3	97	32	2,72	3,07	
17H00 - 17H30	21	152	10	5	167	50	3,04	3,44	
17H30 - 18H00	22	174	10	8	192	45	3,86	4,36	
18H00 - 18H30	23	194	10	5	209	36	5,39	6,09	
18H30 - 19H00	24	156	2	8	166	41	3,80	4,29	
19H00 - 19H30	25	140	12	7	159	46	3,04	3,43	
19H30 - 20H00	26	122	3	1	126	26	4,69	5,30	
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		2065	240	166	2471	750	2,75	3,11	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2471 dont P.L. = 166
% P.L. = 7% - V.L. + V.U. = 93%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2527

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = _____

FIL 24 H 1 SENS - T = 2861

FIL 24 H 2 SENS - T = _____

TAUX DE SONDAGE = 36,5%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.333

N° DE POSTE : 3

LIEU : TOULOUSE → CASTRES

DATE :
JOUR : 2

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01								
7H30 - 8H00	02								
8H00 - 8H30	03								
8H30 - 9H00	04								
9H00 - 9H30	05								
9H30 - 10H00	06								
10H00 - 10H30	07								
10H30 - 11H00	08								
11H00 - 11H30	09								
11H30 - 12H00	10								
12H00 - 12H30	11								
12H30 - 13H00	12								
13H00 - 13H30	13								
13H30 - 14H00	14								
14H00 - 14H30	15	61	10	2	73	27	2,26	1,76	3,98
14H30 - 15H00	16	45	14	5	64	28	1,61		2,83
15H00 - 15H30	17	63	15	3	81	24	2,62		4,61
15H30 - 16H00	18	86	13	6	105	34	2,53		4,45
16H00 - 16H30	19	97	16	2	115	33	2,94		5,17
16H30 - 17H00	20	116	15	7	138	50	2,32		4,08
17H00 - 17H30	21	176	9	5	190	47	3,74		6,58
17H30 - 18H00	22	191	21	9	221	48	3,98		7
18H00 - 18H30	23	240	19	12	271	46	5,21		9,17
18H30 - 19H00	24	221	14	14	249	58	3,81		6,70
19H00 - 19H30	25	198	6	12	216	54	3,66		6,44
19H30 - 20H00	26	123	6	2	131	39	3,15		5,54
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		1617	158	79	1854	488	3,31		5,82

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1854

dont P.L. = 79

* P.L. = 4%

- V.L. + V.U. = 96%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1797

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = _____

FIL 24 H 1 SENS - T = 3167

FIL 24 H 2 SENS - T = _____

TAUX DE SONDAGE = 30%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.846

N° DE POSTE : 3

LIEU : CD 125

DATE :

TOULOUSE → CASTRES

JOUR : 3

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				TOTAL	ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens période d'enquêtés	COEF. de redres sément
		VL	VU	PL						
7H00 - 7H30	01	21	7	1	29	13	1,61		1,86	
7H30 - 8H00	02	55	7	3	65	24	2,29		2,65	
8H00 - 8H30	03	36	6	5	47	27	1,33		1,54	
8H30 - 9H00	04	61	12	3	76	8	7,62		8,84	
9H00 - 9H30	05	62	6	4	72	20	3,10		3,59	
9H30 - 10H00	06	72	8	3	83	32	2,25		2,61	
10H00 - 10H30	07	74	5	1	80	15	4,93		5,71	
10H30 - 11H00	08	94	9	3	106	52	1,81		2,10	
11H00 - 11H30	09	108	8	3	119	40	2,70		3,13	
11H30 - 12H00	10	128	11	3	142	38	3,37		3,91	
12H00 - 12H30	11	114	10	2	126	39	2,92		3,38	
12H30 - 13H00	12	112	8	4	124	36	3,11		3,60	
13H00 - 13H30	13	83	10	0	93	41	2,02	1,16	2,34	
13H30 - 14H00	14	77	10	3	90	36	2,13		2,47	
14H00 - 14H30	15	109	5	4	118	27	4,03		4,67	
14H30 - 15H00	16	130	10	0	140	38	3,42		3,96	
15H00 - 15H30	17	120	5	0	125	44	2,72		3,15	
15H30 - 16H00	18	108	10	2	120	44	2,45		2,84	
16H00 - 16H30	19	122	8	3	133	42	2,90		3,36	
16H30 - 17H00	20	118	8	2	128	32	3,68		4,27	
17H00 - 17H30	21	91	3	0	94	26	3,50		4,06	
17H30 - 18H00	22	115	4	0	119	48	2,39		2,77	
18H00 - 18H30	23	107	10	2	119	42	2,54		2,94	
18H30 - 19H00	24	119	4	2	125	39	3,05		3,53	
19H00 - 19H30	25	91	5	3	99	33	2,75		3,19	
19H30 - 20H00	26	90	1	-	91	26	3,46		4,01	
20H00 - 20H30	27									
20H30 - 21H00	28									
21H00 - 21H30	29									
21H30 - 22H00	30									
22H00 - 22H30	31									
22H30 - 23H00	32									
23H00 - 23H30	33									
23H30 - 24H00	34									
TOTAL		2417	190	56	2663	862	2,80		3,24	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2663

dont P.L. = 56

* P.L. = 2%

- V.L. + V.U. = 98%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2661

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T =

FIL 24 H 1 SENS

- T = 3098

FIL 24 H 2 SENS

- T =

TAUX DE SONDAGE = 35,7%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.804

N° DE POSTE : 3

LIEU : TOULOUSE → CASTRES

DATE :
JOUR : 4

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquêt ement	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01								
7H30 - 8H00	02								
8H00 - 8H30	03								
8H30 - 9H00	04								
9H00 - 9H30	05								
9H30 - 10H00	06								
10H00 - 10H30	07								
10H30 - 11H00	08								
11H00 - 11H30	09								
11H30 - 12H00	10								
12H00 - 12H30	11							2,20	
12H30 - 13H00	12								
13H00 - 13H30	13								
13H30 - 14H00	14								
14H00 - 14H30	15	88	8	-	96	31	2,84		6,24
14H30 - 15H00	16	87	1	-	88	39	2,23		4,90
15H00 - 15H30	17	116	1	-	117	45	2,57		5,65
15H30 - 16H00	18	84	3	-	87	18	4,66		10,25
16H00 - 16H30	19	94	4	-	98	53	1,77		3,89
16H30 - 17H00	20	81	6	-	87	33	2,45		5,39
17H00 - 17H30	21	100	5	-	105	47	2,12		4,66
17H30 - 18H00	22	128	3	1	132	46	2,78		6,11
18H00 - 18H30	23	105	-	3	108	54	1,94		4,26
18H30 - 19H00	24	94	1	-	95	39	2,41		5,30
19H00 - 19H30	25	57	3	2	62	26	2,19		4,81
19H30 - 20H00	26	49	-	-	49	28	1,75		3,85
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		1083	35	6	1124	459	2,36		5,19

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1124 dont P.L. = 6
% P.L. = 1% - V.L. + V.U. = 99%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1117

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = _____

FIL 24 H 1 SENS - T = 2463

FIL 24 H 2 SENS - T = _____

TAUX DE SONDAGE = 42,4%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.383

POSTE 4

N° DE POSTE : 4

LIEU : TOULOUSE → NARBONNE
AutorouteDATE :
JOUR : 1

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				TOTAL	ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL						
7H00 - 7H30	01	56	5	25	86	17	3,29		4,64	
7H30 - 8H00	02	50	3	17	70	18	2,77		3,91	
8H00 - 8H30	03	—	8	39	106	—	—		—	
8H30 - 9H00	04	—	12	31	131	—	—		—	
9H00 - 9H30	05	62	4	39	105	20	3,10		4,37	
9H30 - 10H00	06	67	3	42	112	23	2,91		4,10	
10H00 - 10H30	07	87	8	34	129	24	3,62		5,10	
10H30 - 11H00	08	59	8	45	241	24	2,46		3,47	
11H00 - 11H30	09	74	5	40	119	19	3,89	1,41	5,48	
11H30 - 12H00	10	73	4	33	110	23	3,17		4,47	
12H00 - 12H30	11	52	1	19	72	19	2,73		3,85	
12H30 - 13H00	12	61	5	32	98	24	2,54		3,58	
13H00 - 13H30	13	55	1	25	81	22	2,50		3,53	
13H30 - 14H00	14	52	5	26	83	16	3,25		4,58	
14H00 - 14H30	15	66	7	20	93	21	3,14		4,43	
14H30 - 15H00	16	61	5	31	97	22	2,77		3,91	
15H00 - 15H30	17	53	4	36	93	18	2,94		4,15	
15H30 - 16H00	18	72	2	42	116	24	3		4,23	
16H00 - 16H30	19	72	4	36	112	23	3,13		4,41	
16H30 - 17H00	20	76	4	36	116	25	3,04		4,29	
17H00 - 17H30	21	57	4	30	91	25	2,28		3,21	
17H30 - 18H00	22	90	4	27	121	25	3,60		5,08	
18H00 - 18H30	23	93	2	48	143	18	5,16		7,28	
18H30 - 19H00	24	79	4	37	120	15	5,26		7,42	
19H00 - 19H30	25	66	4	28	98	23	2,87		4,05	
19H30 - 20H00	26	38	2	31	71	17	2,24		3,16	
20H00 - 20H30	27									
20H30 - 21H00	28									
21H00 - 21H30	29									
21H30 - 22H00	30									
22H00 - 22H30	31									
22H30 - 23H00	32									
23H00 - 23H30	33									
23H30 - 24H00	34									
TOTAL		1571	118	849	2538	505	3,11		4,35	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2685

dont P.L. = 849

% P.L. = 32% - V.L. + V.U. = 68%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2541

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 5685

FIL 24 H 1 SENS - T = 3577

FIL 24 H 2 SENS - T = 7259

TAUX DE SONDAGE = 32,15 %

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.214

N° DE POSTE : 4

LIEU : TOULOUSE → NARBONNE
AutorouteDATE : Vendredi 10/10/80
JOUR : 2

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				TOTAL	ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres- sement
		VL	VU	PL						
7H00 - 7H30	01									
7H30 - 8H00	02									
8H00 - 8H30	03									
8H30 - 9H00	04									
9H00 - 9H30	05									
9H30 - 10H00	06									
10H00 - 10H30	07									
10H30 - 11H00	08									
11H00 - 11H30	09									
11H30 - 12H00	10									
12H00 - 12H30	11									
12H30 - 13H00	12									
13H00 - 13H30	13									
13H30 - 14H00	14									
14H00 - 14H30	15	75	7	24	106	9	8,33		18,75	
14H30 - 15H00	16	81	5	29	115	7	11,57		26,05	
15H00 - 15H30	17	-	1	25	116	-	-	2,25	-	
15H30 - 16H00	18	-	7	16	140	-	-		-	
16H00 - 16H30	19	-	9	23	137	-	-		-	
16H30 - 17H00	20	122	6	32	160	22	5,54		12,47	
17H00 - 17H30	21	144	5	41	190	33	4,36		9,82	
17H30 - 18H00	22	169	8	29	206	31	5,45		12,27	
18H00 - 18H30	23	166	14	37	217	34	4,88		10,99	
18H30 - 19H00	24	170	7	31	208	31	5,48		12,34	
19H00 - 19H30	25	149	15	30	194	32	4,65		10,47	
19H30 - 20H00	26	116	8	46	170	29	4		9,00	
20H00 - 20H30	27	92	7	25	124	25	3,68		8,29	
20H30 - 21H00	28	82	4	9	95	25	3,28		7,39	
21H00 - 21H30	29	75	0	19	94	29	2,58		5,81	
21H30 - 22H00	30	42	3	7	52	24	1,75		3,94	
22H00 - 22H30	31									
22H30 - 23H00	32									
23H00 - 23H30	33									
23H30 - 24H00	34									
TOTAL		1483	106	423	2324	331	4,48		10,08	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2324 dont P.L. = 423

* P.L. = 18% - V.L. + V.U. = 82%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1978

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 4859

FIL 24 H 1 SENS - T = 4454

FIL 24 H 2 SENS - T = 8901

TAUX DE SONDAGE = 22,32 %

Trafic VL 24 H, 1 sens : 3.337

N° DE POSTE : 4

LIEU : TOULOUSE → NARBONNE

DATE :
JOUR : 3

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				TOTAL	ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens période d'enquêt	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL						
7H00 - 7H30	01	65	2	7	74	16	4,06		4,99	
7H30 - 8H00	02	67	4	8	79	22	3,04		3,74	
8H00 - 8H30	03	72	5	14	91	29	2,48		3,05	
8H30 - 9H00	04	90	3	13	106	10	9		11,07	
9H00 - 9H30	05	106	6	13	125	33	3,21		3,94	
9H30 - 10H00	06	113	3	8	124	30	3,76		4,62	
10H00 - 10H30	07	143	10	14	167	19	7,52		9,25	
10H30 - 11H00	08	-	8	7	130	31	3,71		4,56	
11H00 - 11H30	09	120	5	7	132	30	4		4,92	
11H30 - 12H00	10	111	3	12	126	36	3,08	1,23	3,79	
12H00 - 12H30	11	112	3	4	119	38	2,94		3,61	
12H30 - 13H00	12	87	4	6	97	19	4,58		5,63	
13H00 - 13H30	13	90	2	5	97	32	2,81		3,45	
13H30 - 14H00	14	92	4	6	102	23	4		4,92	
14H00 - 14H30	15	117	2	8	127	18	6,5		7,99	
14H30 - 15H00	16	-	3	3	-	-	-		-	
15H00 - 15H30	17	83	11	7	101	27	3,07		3,77	
15H30 - 16H00	18	89	3	4	96	24	3,70		4,55	
16H00 - 16H30	19	104	2	6	112	34	3,06		3,76	
16H30 - 17H00	20	96	3	2	101	27	3,55		4,36	
17H00 - 17H30	21	75	1	7	83	16	4,69		5,76	
17H30 - 18H00	22	62	1	6	69	12	5,16		6,34	
18H00 - 18H30	23	88	5	9	102	22	4		4,92	
18H30 - 19H00	24	48	0	3	51	26	1,84		2,26	
19H00 - 19H30	25	61	0	2	63	29	2,10		2,58	
19H30 - 20H00	26	53	6	3	62	15	3,53		4,34	
20H00 - 20H30	27									
20H30 - 21H00	28									
21H00 - 21H30	29									
21H30 - 22H00	30									
22H00 - 22H30	31									
22H30 - 23H00	32									
23H00 - 23H30	33									
23H30 - 24H00	34									
TOTAL		2259	99	184	2526	618	3,65		4,49	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2657 dont P.L. = 184
% P.L. = 7% - V.L. + V.U. = 93%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2593

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 5237

FIL 24 H 1 SENS - T = 3186

FIL 24 H 2 SENS - T = 6175

TAUX DE SONDAGE = 27,36 %

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.779

N° DE POSTE : 4

LIEU : TOULOUSE → NARBONNE
AutorouteDATE : 12 Octobre 1980
JOUR : 4

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres sament
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01								
7H30 - 8H00	02								
8H00 - 8H30	03								
8H30 - 9H00	04								
9H00 - 9H30	05								
9H30 - 10H00	06								
10H00 - 10H30	07								
10H30 - 11H00	08								
11H00 - 11H30	09								
11H30 - 12H00	10								
12H00 - 12H30	11								
12H30 - 13H00	12								
13H00 - 13H30	13								
13H30 - 14H00	14								
14H00 - 14H30	15	93	5	3	101	24	3,87	9,05	
14H30 - 15H00	16	104	2	2	108	32	3,25	7,60	
15H00 - 15H30	17	102	2	3	107	31	3,29	2,34	
15H30 - 16H00	18	104	1	5	110	29	3,58	8,37	
16H00 - 16H30	19	99	2	2	103	29	3,41	7,98	
16H30 - 17H00	20	104	5	4	113	17	8	18,72	
17H00 - 17H30	21	120	7	-	127	25	4,80	11,23	
17H30 - 18H00	22	106	3	-	109	34	3,11	7,27	
18H00 - 18H30	23	123	5	-	128	35	3,51	8,21	
18H30 - 19H00	24	105	3	1	109	34	3,09	7,23	
19H00 - 19H30	25	85	1	4	90	15	5,66	13,24	
19H30 - 20H00	26	69	5	-	74	6	11,5	26,91	
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		1214	41	24	1279	311	3,90	9,12	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1279 dont P.L. = 24
% P.L. = 2% - V.L. + V.U. = 98%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1304

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 3211

FIL 24 H 1 SENS - T = 3045

FIL 24 H 2 SENS - T = 6874

TAUX DE SONDAGE = 25,6%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.841

POSTE 5

N° DE POSTE : 5

LIEU : NARBONNE → TOULOUSE
AutorouteDATE : Jeudi 9 Octobre 1980
JOUR : 1

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens période d'enquêtes	COEF. de redres- sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01	20	4	42	66	11	1,82		2,48
7H30 - 8H00	02	42	6	40	88	16	2,62		3,56
8H00 - 8H30	03	-	4	32	69	-	-		-
8H30 - 9H00	04	-	3	38	109	-	-		-
9H00 - 9H30	05	60	1	31	92	18	3,33		4,53
9H30 - 10H00	06	66	1	30	97	24	2,75		3,74
10H00 - 10H30	07	69	3	39	111	21	3,28		4,46
10H30 - 11H00	08	66	3	43	112	21	3,14		4,27
11H00 - 11H30	09	62	1	35	98	23	2,69		3,66
11H30 - 12H00	10	88	6	33	127	15	5,87		7,98
12H00 - 12H30	11	53	1	28	82	23	2,30	1,36	3,13
12H30 - 13H00	12	42	4	31	77	17	2,47		3,36
13H00 - 13H30	13	52	2	29	83	21	2,47		3,36
13H30 - 14H00	14	66	1	28	95	21	3,14		4,27
14H00 - 14H30	15	75	1	28	104	20	3,75		5,1
14H30 - 15H00	16	78	1	37	116	23	3,39		4,61
15H00 - 15H30	17	74	4	34	112	19	3,89		5,29
15H30 - 16H00	18	88	4	35	127	20	4,40		5,98
16H00 - 16H30	19	83	7	34	124	20	4,15		5,64
16H30 - 17H00	20	117	4	35	156	23	5,08		6,91
17H00 - 17H30	21	96	9	38	143	25	3,84		5,22
17H30 - 18H00	22	107	4	37	148	24	4,46		6,07
18H00 - 18H30	23	95	8	54	157	18	5,27		7,17
18H30 - 19H00	24	93	5	35	133	17	5,47		7,44
19H00 - 19H30	25	81	6	38	125	22	3,68		5,0
19H30 - 20H00	26	98	6	28	132	26	3,77		5,13
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		1771	99	912	2883	488	3,63		4,94

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

$$T = 2883 \quad \text{dont P.L.} = 912$$

$$\% \text{ P.L.} = 31\% - \text{V.L.} + \text{V.U.} = 69\%$$

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2714
 FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 5685

FIL 24 H 1 SENS - T = 3682
 FIL 24 H 2 SENS - T = 7259

TAUX DE SONDAGE = 27,6 %

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.403

N° DE POSTE : 5

LIEU : NARBONNE → TOULOUSE
AutorouteDATE : Vendredi 10 Octobre 1980
JOUR : 2

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquêtés	COEF. de redres- sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01								
7H30 - 8H00	02								
8H00 - 8H30	03								
8H30 - 9H00	04								
9H00 - 9H30	05								
9H30 - 10H00	06								
10H00 - 10H30	07								
10H30 - 11H00	08								
11H00 - 11H30	09								
11H30 - 12H00	10								
12H00 - 12H30	11								
12H30 - 13H00	12								
13H00 - 13H30	13								
13H30 - 14H00	14								
14H00 - 14H30	15	83	12	29	124	10	8,3		20,0
14H30 - 15H00	16	104	15	57	176	11	9,45		22,77
15H00 - 15H30	17	102	17	37	156	11	9,27		22,34
15H30 - 16H00	18	100	21	34	155	12	8,33		20,08
16H00 - 16H30	19	-	10	28	145	-	-	2,41	-
16H30 - 17H00	20	127	12	44	183	29	4,38		10,55
17H00 - 17H30	21	121	18	32	171	32	3,78		9,11
17H30 - 18H00	22	127	7	32	166	31	4,09		9,86
18H00 - 18H30	23	139	11	37	187	30	4,63		11,16
18H30 - 19H00	24	129	20	29	178	29	4,45		10,72
19H00 - 19H30	25	137	14	45	196	32	4,28		10,31
19H30 - 20H00	26	106	15	39	160	26	4,07		9,81
20H00 - 20H30	27								
20H30 - 21H00	28								
21H00 - 21H30	29								
21H30 - 22H00	30								
22H00 - 22H30	31								
22H30 - 23H00	32								
23H00 - 23H30	33								
23H30 - 24H00	34								
TOTAL		1275	172	443	1997	253	5,04		12,14

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 1997 dont P.L. = 443
% P.L. = 22% - V.L. + V.U. = 78%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 1842

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 4028

FIL 24 H 1 SENS - T = 4447

FIL 24 H 2 SENS - T = 8901

TAUX DE SONDAGE = 19,8 %

Trafic VL 24 H, 1 sens : 3.073

N° DE POSTE : 5

LIEU : NARBONNE → TOULOUSE

DATE : Samedi 11 Octobre 1980

Autoroute

JOUR : 3

HEURES	PERIODE	RECENSES				TOTAL	ENQUETES VL	COEF. Recensés Enquêtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL						
7H00 - 7H30	01	17	4	26	47	7	2,42		3,05	
7H30 - 8H00	02	29	1	9	39	19	1,52		1,92	
8H00 - 8H30	03	25	3	21	49	25	1		1,26	
8H30 - 9H00	04	45	4	14	63	8	5,62		7,08	
9H00 - 9H30	05	60	4	18	82	19	3,15		3,97	
9H30 - 10H00	06	87	4	18	109	27	3,22		4,06	
10H00 - 10H30	07	84	1	16	101	18	4,66		5,87	
10H30 - 11H00	08	82	5	15	102	21	3,90		4,91	
11H00 - 11H30	09	114	1	10	125	28	4,07		5,13	
11H30 - 12H00	10	98	4	14	116	26	3,76		4,74	
12H00 - 12H30	11	98	5	19	122	27	3,62		4,56	
12H30 - 13H00	12	69	4	10	83	17	4,05		5,10	
13H00 - 13H30	13	53	7	14	74	21	2,52		3,18	
13H30 - 14H00	14	63	6	9	78	26	2,42		3,05	
14H00 - 14H30	15	99	4	10	113	13	7,61		9,59	
14H30 - 15H00	16	-	8	14	119	-	-		-	
15H00 - 15H30	17	104	7	15	126	23	4,52	1,26	5,70	
15H30 - 16H00	18	94	7	6	107	22	4,27		5,38	
16H00 - 16H30	19	94	8	11	113	23	4,08		5,14	
16H30 - 17H00	20	97	11	11	119	26	3,73		4,70	
17H00 - 17H30	21	100	5	17	122	24	4,16		5,24	
17H30 - 18H00	22	87	2	14	103	12	7,25		9,14	
18H00 - 18H30	23	114	6	12	132	14	8,14		10,26	
18H30 - 19H00	24	69	1	15	85	26	2,65		3,34	
19H00 - 19H30	25	53	1	12	66	21	2,52		3,18	
19H30 - 20H00	26	57	0	8	65	20	2,85		3,59	
20H00 - 20H30	27									
20H30 - 21H00	28									
21H00 - 21H30	29									
21H30 - 22H00	30									
22H00 - 22H30	31									
22H30 - 23H00	32									
23H00 - 23H30	33									
23H30 - 24H00	34									
TOTAL		1892	113	358	2460	513	3,69		4,64	

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2460 dont P.L. = 358
 % P.L. = 14% - V.L. + V.U. = 86%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2371

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 5237

FIL 24 H 1 SENS - T = 2989

FIL 24 H 2 SENS - T = 6175

TAUX DE SONDAGE = 27,11 %

Trafic VL 24 H, 1 sens : 2.390

N° DE POSTE : 5

LIEU : NARBONNE — TOULOUSE
AutorouteDATE : Dimanche 12 Octobre 1980
JOUR : 4

HEURES	PERIO- DE	RECENSES				ENQUETES VL	COEF. Recensés Encuâtés	FIL 24H 1 sens Période d'enquête	COEF. de redres sement
		VL	VU	PL	TOTAL				
7H00 - 7H30	01								
7H30 - 8H00	02								
8H00 - 8H30	03								
8H30 - 9H00	04								
9H00 - 9H30	05								
9H30 - 10H00	06								
10H00 - 10H30	07								
10H30 - 11H00	08								
11H00 - 11H30	09								
11H30 - 12H00	10								
12H00 - 12H30	11								
12H30 - 13H00	12								
13H00 - 13H30	13								
13H30 - 14H00	14								
14H00 - 14H30	15	38	3	1	42	17	2,23	3,05	
14H30 - 15H00	16	102	0	0	102	25	4,08	5,58	
15H00 - 15H30	17	71	1	3	75	23	3,08	4,21	
15H30 - 16H00	18	87	1	6	94	29	3	4,11	
16H00 - 16H30	19	127	2	3	132	24	5,29	7,24	
16H30 - 17H00	20	128	5	4	137	20	6,40	1,37	8,76
17H00 - 17H30	21	164	5	1	170	25	6,56		8,98
17H30 - 18H00	22	203	5	1	209	27	7,51		10,28
18H00 - 18H30	23	237	4	1	242	28	8,46		11,59
18H30 - 19H00	24	267	5	1	273	31	8,61		11,79
19H00 - 19H30	25	191	4	2	197	27	7,07		9,68
19H30 - 20H00	26	221	5	3	229	29	7,62		10,43
20H00 - 20H30	27	195	7	4	206	10	19,50		26,71
20H30 - 21H00	28	92	5	3	100	20	4,60		6,30
21H00 - 21H30	29	158	3	1	162	30	5,26		7,20
21H30 - 22H00	30	103	10	7	120	15	6,86		9,39
22H00 - 22H30	31	89	3	5	97	24	3,70		5,06
22H30 - 23H00	32	75	3	3	81	23	3,26		4,46
23H00 - 23H30	33	70	2	6	78	29	2,41		3,30
23H30 - 24H00	34	38	3	5	46	26	1,46		2
TOTAL		2656	76	60	2782	482	5,51		7,54

TOTAL VL + VU + PL RECENSES MANUELLEMENT

T = 2782
3 P.L. = 2%dont P.L. = 60
- V.L. + V.U. = 98%

FIL PERIODE D'ENQUETE 1 SENS - T = 2791

FIL PERIODE D'ENQUETE 2 SENS - T = 4484

FIL 24 H 1 SENS - T = 3829

FIL 24 H 2 SENS - T = 6874

TAUX DE SONDAGE = 18,2%

Trafic VL 24 H, 1 sens : 3.639

TAUX DE SONDAGE PAR POSTE

	J 1			J 2			J 3			J 4		
	VL enquê- tés	VL recen- sés	taux	VL enquê- tés	VL recen- sés	taux	VL enquê- tés	VL recen- sés	taux	VL enquê- tés	VL recen- sés	taux
P1	575	1353	42,5%	588	1338	44%	840	1938	43%	430	908	47,4%
P2	750	1259	59,6%	501	946	53%	894	1513	59%	846	2401	35%
P3	750	2065	36,5%	488	1617	30%	862	2417	35,7%	459	1083	42,4%
P4	505	1718	29,4%	331	1795	18,5%	862	2384	36,2%	311	1214	25,6%
P5	488	1872	26%	253	1382	18,3%	513	1989	25,8%	482	2656	18,2%

ANNEXE 2 - RAPPORT D'ENQUÊTE FER

Direction commerciale voyageurs
Division recherche commerciale,
études de marché

FEVRIER 1981

CVKe - r

Réf. : $\frac{561-2}{362-47}$ S.O.

Concurrence de l'autoroute A 61

METHODOLOGIE DE L'ENQUETE FERROVIAIRE
TOULOUSE - NARBONNE
D'OCTOBRE 1980

Cette enquête fait suite à celles de septembre 1978 et Septembre 1979 effectuées entre Bordeaux et Narbonne.

Elle a eu lieu du 9 au 12 octobre 1980, conjointement avec une enquête routière et autoroutière réalisée par le CETE de Bordeaux.

Son but est de saisir l'aspect des trafics ferroviaires après ouverture de la section TOULOUSE - NARBONNE de l'autoroute A 61, "autoroute des 2 mers".

Cette enquête n'a pris en compte que les voyages atteignant au moins 100 km de distance et empruntant le segment TOULOUSE - NARBONNE.

ECHANTILLONNAGE

1 - TRAINS-JOURS

Le choix des trains-jours a été réalisé de manière à représenter les différents trafics ferroviaires des jours ouvrables et de week-end. Les trains omnibus ont été exclus du champ de l'enquête.

Les trains-jours sélectionnés sont les suivants :

JEUDI 9		VENDREDI 10		SAMEDI 11		DIMANCHE 12	
P	I	P	I	P	I	P	I
-	-			5456	3529		
340	473			340	473		
-	4563			-	4563		
5486	4561				4561		
-	4555			5484	4555		
	4565				4565		
5478				5478			
	4567		4567		4567		4567
5474	4551		4551	5474	4551		4551
5452	4559		4559	5452	4559		4559
5458				5458			
5450		5450		5450		5450	
470		470		470		470	
-	-			-			-
	471		471		471		471
	4553		4553		4553		4553
5466		5466		5466		5466	
5464		5464		5464		5464	
	4575		4575		4575		4575
5460		5460		5460		5460	
	4579		4579		4579		4579
-		15454		-		-	
	-				-		-
5454		5454		5454		5454	
	-				-		-
		15462					
	343				343		
5462		5462		5462		5462	
	4587				4585		
472		472		472		472	
	-				-		-

2 - VOYAGEURS

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 SNCF (correspondance)
- motif du voyage
- fréquence des voyages en train
- fréquence des mêmes voyages effectués en voiture
- modification des habitudes de voyage après ouverture de l'autoroute entre TOULOUSE et NARBONNE et électrification de la ligne entre BORDEAUX et TOULOUSE
- durée de l'absence (en nuits)
- profession
- 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 11 478 questionnaires

Les résultats obtenus ont été redressés grâce aux comptages permanent effectués par la SNCF.

Chaque questionnaire a été affecté d'un coefficient de pondération résultant du rapport : $\frac{\text{Comptages réels TRAINS/JOUR}}{\text{questionnaires TRAINS/JOUR}}$

CONCURRENCE AUTOROUTE A 61 - 3ème PHASE - OCTOBRE 1980

TAUX DE SONDAGE DE L'ENQUETE FERROVIAIRE

TOULOUSE - NARBONNE				
STRATE		TRAFIC REEL	VOYAGEURS ENQUETES	TAUX DE SONDAGE
<u>JEUDI 09</u>	matin	1514	778	51 %
	après-midi	3720	1558	42 %
	nuit	2095	473	23 %
<u>VENDREDI 10</u>	après-midi	8279	3433	41 %
	nuit	448	173	39 %
<u>SAMEDI 11</u>	matin	1872	802	43 %
	après-midi	3998	1631	41 %
	nuit	3437	735	21 %
<u>DIMANCHE 12</u>	après-midi	5420	1794	33 %
	nuit	606	101	17 %
TOTAUX		31389	11478	37 %



3e Phase

MINISTERE DES TRANSPORTS

ENQUETE TOULOUSE - 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(e) dans le train où vous vous trouvez actuellement ?

Gare de :

3 - A cette gare veniez-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(e) pour prendre le train ?

Ville ou commune :

Département :

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

Gare de :

6 - Arrive(e) 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(e) 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 Depuis quelque temps, l'autoroute est en service entre TOULOUSE et NARBONNE et la qualité du service ferroviaire a été améliorée, grâce à l'électrification, entre BORDEAUX et TOULOUSE.

Ces événements ont-ils modifié votre choix entre l'automobile et le train ?

- NON 1
- OUI, maintenant je prends l'automobile plus souvent qu'avant 2
- OUI, maintenant je prends le train plus souvent qu'avant 3
- Je ne sais pas 4

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

- aucune nuit 1
- 1 à 3 nuits 2
- 4 à 7 nuits 3
- 8 à 14 nuits 4
- 15 à 30 nuits 5
- 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(e) 10
- sans profession, autre 11

15 - Le prix de ce voyage est-t-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 - Etes-vous accompagné(e) 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			
		1 ^{ère}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
- 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 ?

- Abonnement titre I ordinaire 1
- Abonnement Etudiant 2
- Abonnement demi-tarif 3
- Carte hebdomadaire de travail 4
- Carte Inter-Rail 5
- Carte Vermeil 6
- Carte ou permis SNCF 7

- Tarif groupe 8
- Carte Famille nombreuse 9
- Tarif militaire 10
- Billet de congé annuel 11
- Billet de Famille 12
- Billet de séjour 13
- Autre (précisez) 14

20 - Sexe : masculin 1

féminin 2

21 - Votre place ?

- Place assise 1^{re} classe 1
- Couchette 1^{re} classe 3
- Wagon-lits 5
- Place assise 1^e classe 2
- Couchette 2^e 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
- oui, souvent 2
- oui, quelquefois 3
- non, jamais 4
- je ne sais pas encore 5

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 nom et adresse :

.....

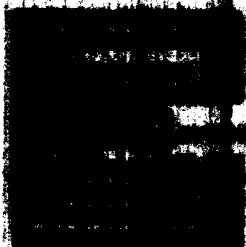
.....

.....

Tél. :

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





GROUP OF INVESTORS
GROUP OF INVESTORS

tel: 05.84.66