

LIAISONS TRANSVERSALES DE VOYAGEURS EN AVION ET EN TRAIN : EVOLUTION 1980-1986

Les liaisons retenues

L'échantillon de liaisons ville à ville étudié correspond à une sélection de relations entre:

- les capitales régionales
- Bayonne, Brest, Grenoble, Mulhouse, Nice, Pau, Tours

Seules les liaisons ferroviaires à moins de 500 km sont examinées. Au total l'étude porte sur 108 relations aériennes et 136 relations ferroviaires.

Les 2 critères de qualité de service

Pour chaque liaison, on sélectionne les horaires permettant dans le cadre d'un aller-retour dans la journée, de maximiser le temps de **Séjour Utile** dont l'usager peut disposer à destination. Si le temps de séjour utile est inférieur à 3h00, le déplacement est supposé impossible. Le temps de **Transport** correspondant intègre les trajets terminaux. Le relevé des valeurs pour 1980 et 1986 permet d'étudier l'évolution de la qualité des dessertes.

La qualité des dessertes aériennes est sensiblement améliorée

Sur 108 relations aériennes :

- 47 sont améliorées selon au moins un des critères (non détériorées pour l'autre)
- 31 correspondent à des valeurs non sensiblement modifiées (ou des variations contradictoire du temps de séjour utile et du temps de transport)
- 30 sont détériorées selon un des critères (non améliorées pour l'autre)

Les améliorations sont plus sensibles pour les liaisons qui étaient les plus médiocres en 1980

Liaisons entre métropoles: les valeurs moyennes du temps de séjour utile et du temps de transport restent du même ordre (respectivement 6 heures et 7 heures).

Liaisons métropoles-autres villes: elles sont nettement améliorées: la valeur moyenne du temps de séjour utile passe de 4 à 5 heures et la valeur moyenne du temps de transport est réduite de 10 heures 1/2 à 8 heures 1/2.

Les liaisons ferroviaires sont peu modifiées

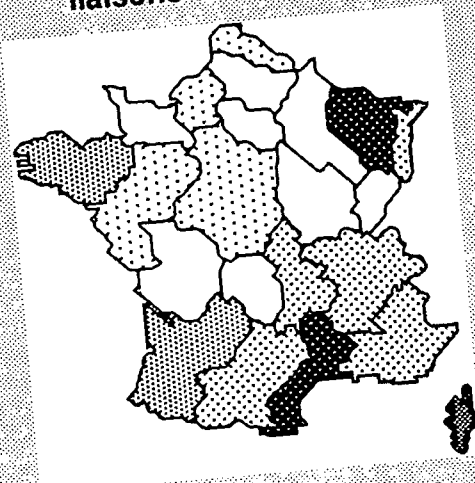
Sur 136 relations ferroviaires :

- 30 sont améliorées selon au moins un des critères (sans détérioration pour l'autre)
- 88 correspondent à des valeurs non modifiées (ou des variations contradictoires du temps de séjour utile et du temps de transport)
- 18 sont détériorées selon un des critères (sans détérioration pour l'autre)

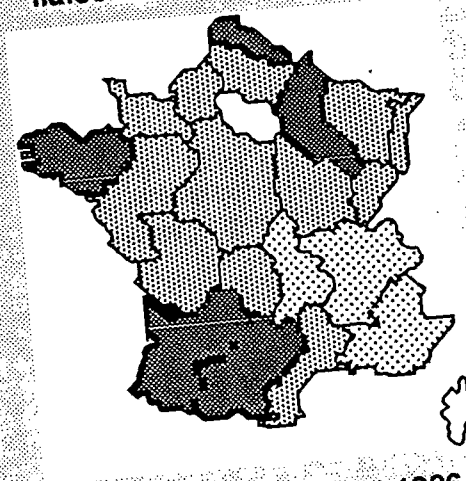
Les valeurs moyennes du séjour utile à destination et du temps de transport, du même ordre quelque soit le type de liaison (respectivement 5 heures 1/2 et 9 heures), sont pratiquement inchangées.

Evolution de la qualité de desserte des liaisons transversales par région (moyenne pour les villes étudiées dans chaque région)

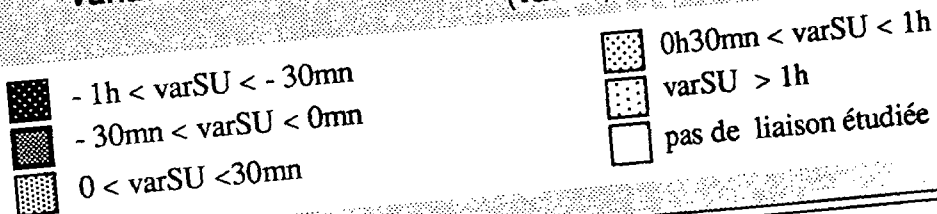
liaisons aériennes



liaisons ferroviaires



Variation du temps de séjour utile à destination entre 1980 et 1986 (varSU)



Nota : Les cartes ci-dessus étant établies à partir de la desserte d'une ou deux villes (exceptionnellement trois) pour chaque région, l'évolution de la desserte de telle ou telle ville non prise en compte peut être notablement différente. Par ailleurs, on ne doit pas en tirer des conclusions sur la qualité globale de desserte, les liaisons radiales, les liaisons avec l'étranger, et la valeur absolue du temps de séjour utile (et non sa seule variation de 1980 à 1986) n'étant pas ici prises en compte (elles le seront dans un développement ultérieur de l'étude).