

D'UNE METROPOLE A L'AUTRE: QUALITE DES DESSERTES VOYAGEURS

Jean Claude Merciol

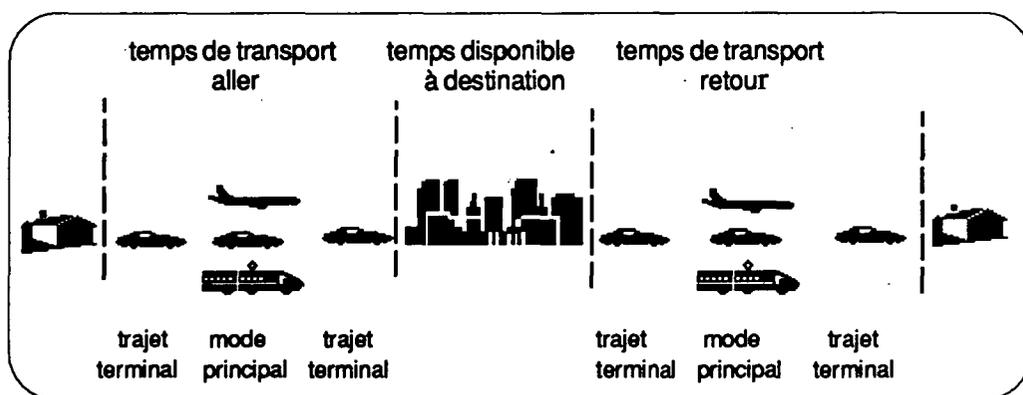
L'O.E.S.T. et la D.A.T.A.R se sont livrés à un recueil systématique de l'offre aérienne, ferroviaire et routière entre les métropoles régionales et :

- Paris, Bordeaux, Lille, Lyon et Marseille
- les métropoles des régions limitrophes
- 5 villes étrangères (Barcelone, Bruxelles, Francfort, Londres et Milan)

L'étude est disponible à l'O.E.S.T au prix de 90 francs

Un élément essentiel :
le temps disponible à destination

La méthodologie retenue est centrée autour : du temps de transport (trajets terminaux inclus), de la fréquence des services offerts et du **temps disponible à destination** (dont on peut disposer sur le lieu de sa destination).

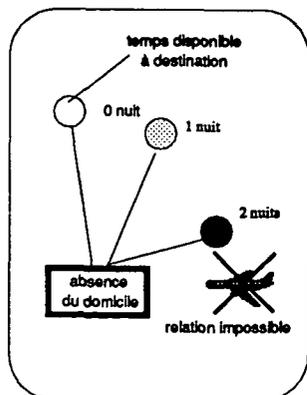
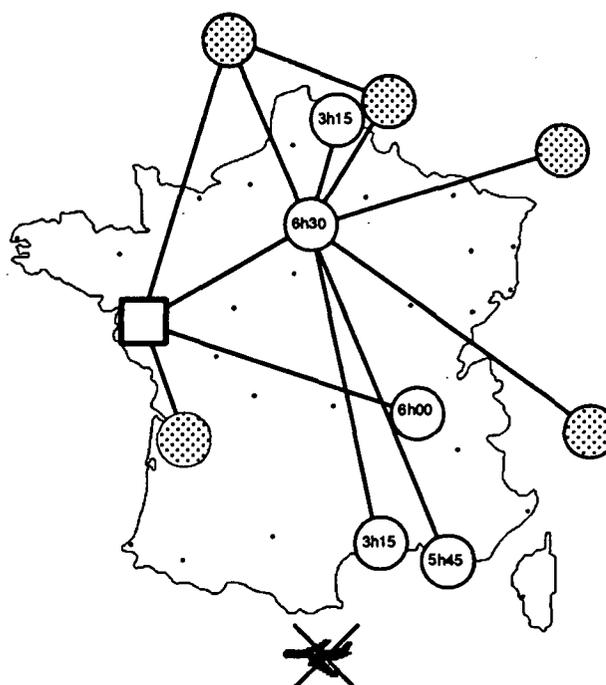


Un exemple:
Nantes

Les résultats sont présentés pour l'hiver 1986 sous forme de fiches par métropole et par mode. A titre d'exemple on trouvera ci-dessous un extrait des fiches établies pour Nantes. (Mis à part Bordeaux les dessertes intérieures sont assurées dans la journée).

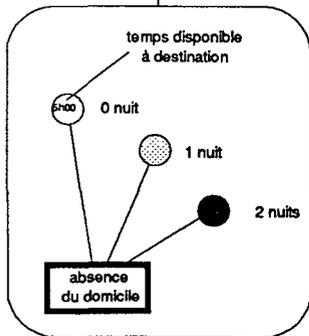
Fiche aérienne

Relations aériennes au départ de Nantes

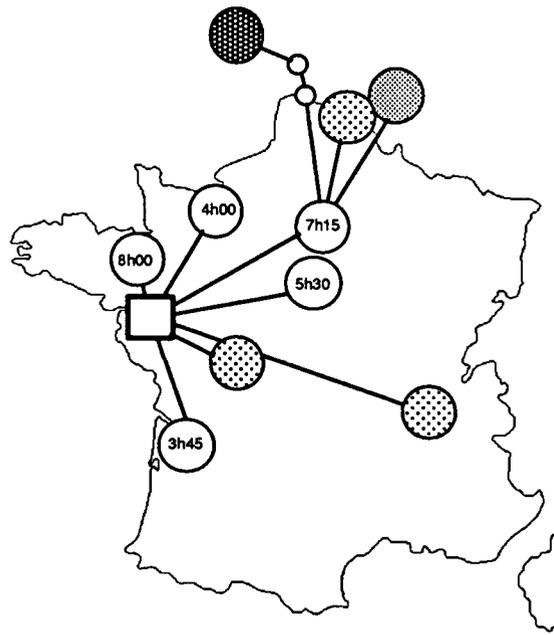


Février 1988

Fiche ferroviaire



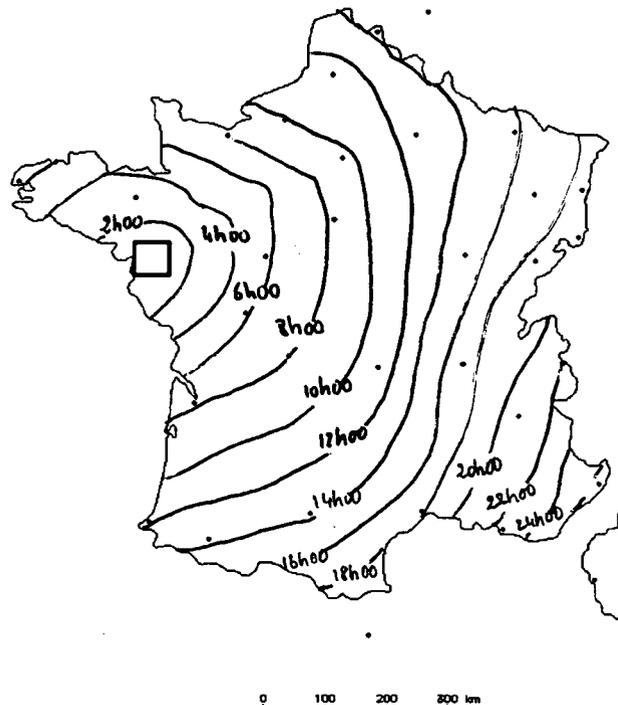
Relations ferroviaires au départ de Nantes



Excepté Poitiers, les métropoles à courte et moyenne distance sont desservies dans la journée. Comparée à Bordeaux la desserte avec Paris est très satisfaisante.

Fiche routière

Relations routières : isochrones pour le temps de transport avec Nantes



Temps de transport aller et retour avec Nancy 16h 45, Brest 7 h 30...

Février 1988

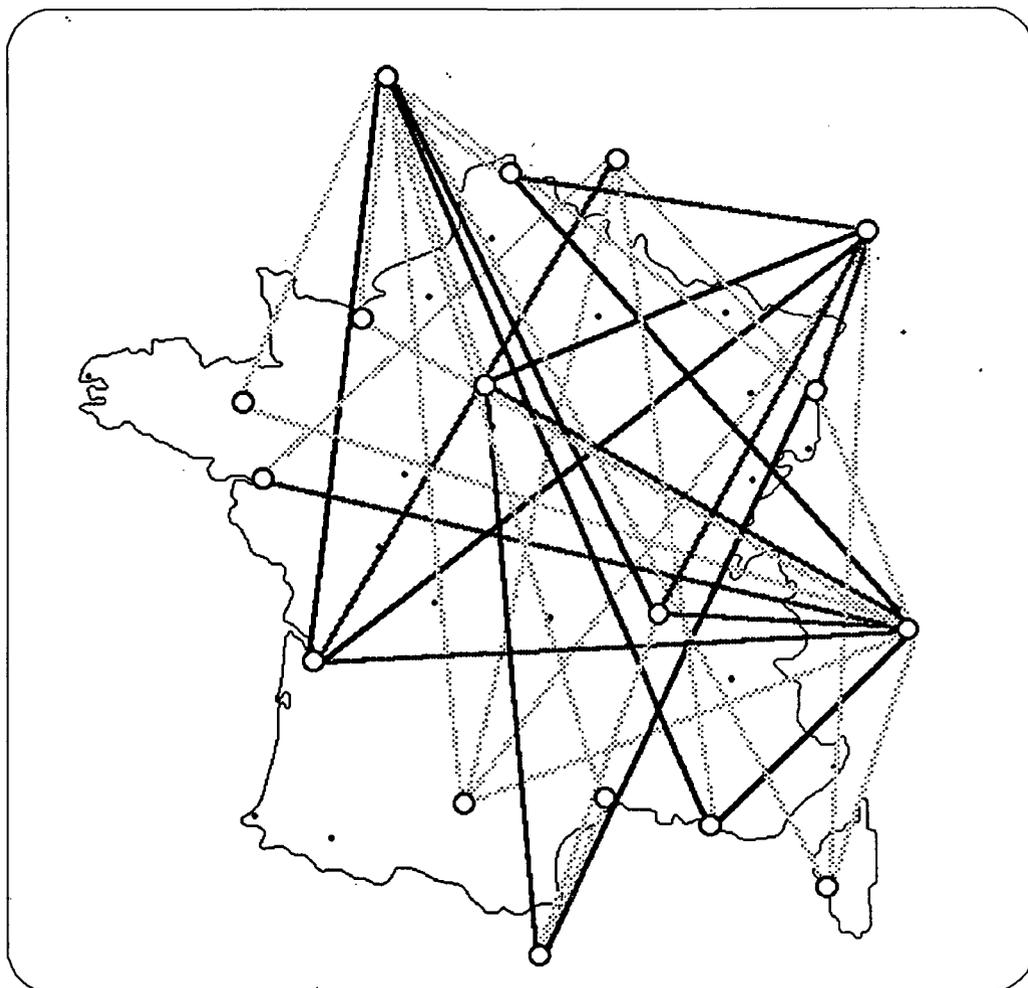
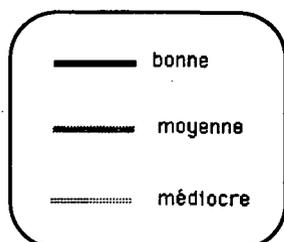
La qualité des dessertes internationales

Afin de comparer les relations entre elles, on a représenté ci-dessous les liaisons internationales selon le critère :

$$\frac{\text{distance à vol d'oiseau}}{\text{temps de transport aller retour}}$$

Il fait intervenir le nombre de correspondances (celui ci pénalisant fortement le temps de transport)

Relations aériennes



Parmi les villes de province, Bordeaux, Lyon et Marseille sont les mieux reliées avec l'étranger. Par contre les dessertes de Toulouse sont peu satisfaisantes.

Qualité des dessertes routières et ferroviaires à courte et moyenne distance

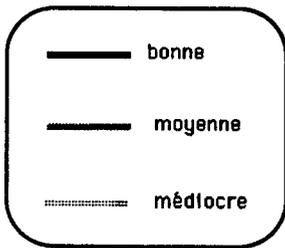
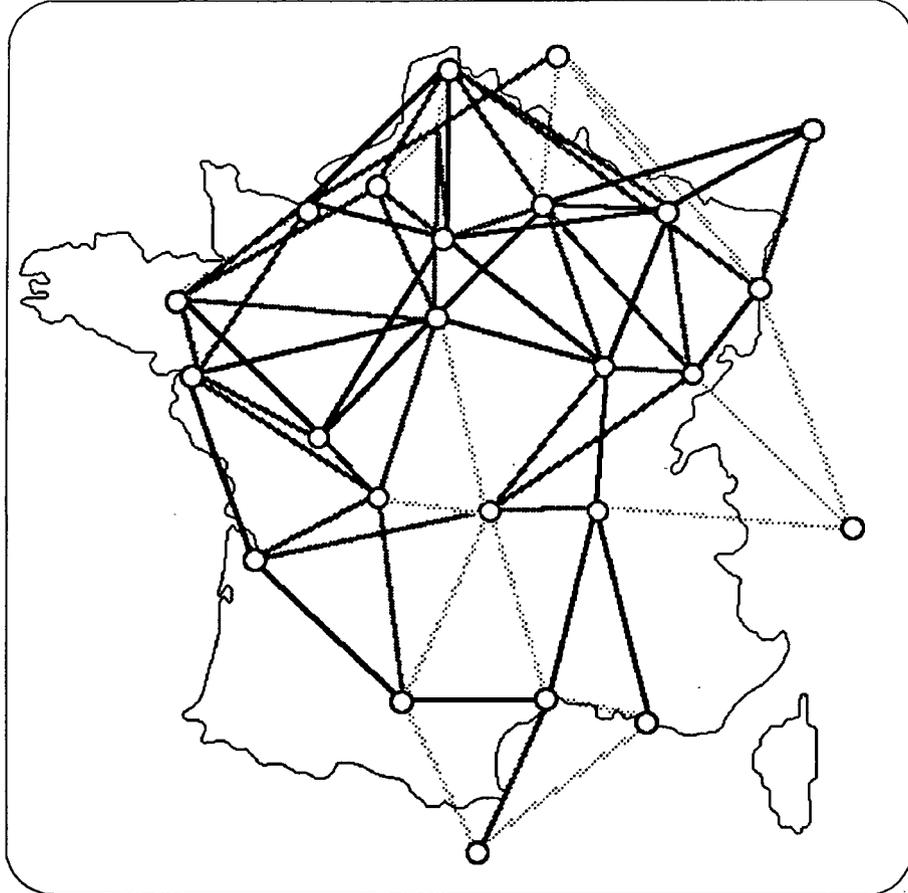
On utilise le même type de critère (vitesse théorique) que pour les relations, aériennes :

$$\frac{\text{distance à vol d'oiseau}}{\text{temps de transport aller retour}}$$

Pour classer les relations, une relation routière (ou ferroviaire) est jugée bonne si la vitesse théorique correspondante est 2 fois moindre que celles des bonnes relations aériennes.

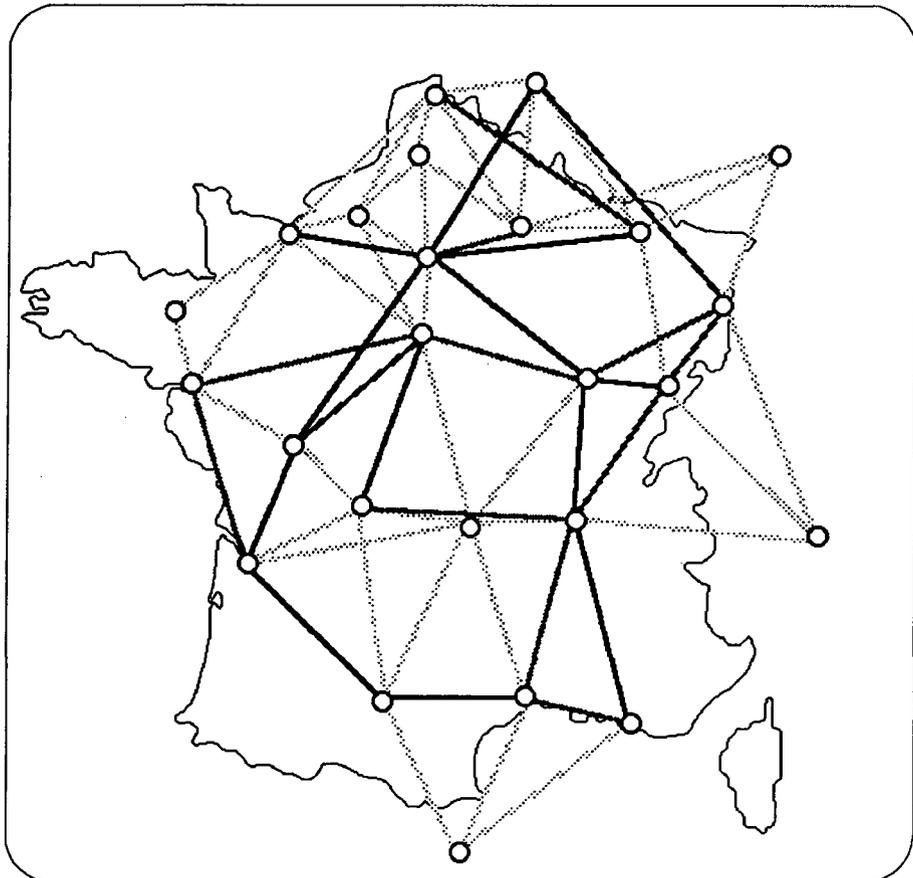
Février 1988

Relations routières



Ne sont reprises ici que les relations n'excédant pas 300 kilomètres à vol d'oiseau. Cette présentation permet de redessiner les réseaux routier et ferroviaires en fonction d'une "vitesse théorique". Une structuration en étoile à partir de Paris ne ressort pas de cette approche.

Relations ferroviaires



Février 1988