

Cours d'APDT

TD n°2

Cyril EDMOND – Aubin LOPEZ – Thomas METTEY – Thomas VILLALBA

10/10/2011

Cas des transports en commun :

Les différents calculs effectués nous ont permis d'étudier le poids de chacun des critères entrant dans la fonction du temps généralisé pour les transports en commun.

	Poids du temps de marche à pied	Poids de la pénalité d'accès	Poids du temps d'attente	Poids du temps de trajet	Poids du coût d'usage
Sans pondération	35	14	12	30	9
Avec pondération	45	13	7	23	12

Tableau 1 : Poids de chacun des critères entrant dans la fonction de temps généralisé (cas des T.C.)

Cet exercice souligne le fait que le temps de marche à pied représente près de la moitié du temps généralisé (45%), alors que le temps passé par l'utilisateur dans le véhicule ne représente, lui, qu'environ un quart de cette valeur (23%).

Cela revient donc à dire que lorsque l'on se penche sur le temps généralisé de ces déplacements, le temps pris par les différentes correspondances est plus important que le temps réel de circulation à bord du véhicule emprunté.

D'autre part, les autres valeurs de temps qui nous sont données, à savoir la pénalité d'accès, la composante monétaire (traduite en temps) et le temps d'attente, n'impactent, elles, que faiblement le temps généralisé (poids pondérés respectifs de 13%, 12% et 7%).

En ce qui concerne les pénalités, c'est le temps de marche à pied qui est le plus pénalisé (coefficient égal à 2), juste devant le temps d'attente (coefficient égal à 1,8), tandis que les autres données de temps ne sont, elles, pas pondérées par un tel coefficient.

Cas des véhicules personnels :

	Poids du temps d'accès	Poids du coût de stationnement	Poids du coût du péage (éventuel)	Poids du temps de trajet	Poids du coût d'usage
Sans pondération	37	1	0	49	13
Avec pondération	47	2	0	41	10

Tableau 2 : Poids de chacun des critères entrant dans la fonction de temps généralisé (cas des V.P.)

Dans le cas des véhicules personnels, l'essentiel du temps généralisé est lié au temps d'accès ainsi que, dans une moindre mesure, au temps de trajet (respectivement 49% et 41%). Les autres données de temps n'interviennent, elles, que très faiblement dans cette fonction de temps généralisé.

Comparaison des deux études :

La comparaison de l'étude du poids de chacun des critères entrant dans la fonction du temps généralisé pour ce qui concerne les transports en commun d'une part et les véhicules personnels d'autre part nous permet d'en dégager plusieurs points importants :

- le poids du temps de circulation est bien plus important dans le cadre des véhicules personnels que dans celui des transports en commun (45% contre 23%)
- en revanche, le poids du coût monétaire (qui, dans le cas du véhicule personnel revient à sommer le poids du stationnement et celui du coût d'usage) est quasiment identique dans les deux études (respectivement 11% et 12%).