Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 96 (1970)
Heft: 14

Artikel: Schéma d'étude de deux variantes de jonction
Autor: Aquarone, J.-Ch.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-70860

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

SCHÉMA D'ÉTUDE DE DEUX VARIANTES DE JONCTION

Résumé de la conférence du 3 octobre 1968, présentée par M. J.-CH. AQUARONE
de l'Institut de technique des transports de l'EPFL

La technique de la planification fait appel aux spécialistes en matière de transport, de génie civil, d'urbanisme, de droit, de politique, qui interviennent dans chacune des étapes du travail (tableau 1). La succession des études conduisant à la réalisation d'un système de transport local ou régional et à l'exploitation des aménagements relatifs au réseau des voies de circulation doit être basée sur un programme d'action cohérent et réaliste.

Le processus d'étude consiste à dresser tout d'abord un inventaire précis du peuplement, du contenu économique et de la motorisation, etc., de la région intéressée, à analyser les structures du trafic et son évolution passée, à définir toutes les caractéristiques des voies de circulation existantes. Partant d'hypothèses concernant l'occupation future du sol, il est possible de définir un schéma du réseau des voies de circulation, de confronter les solutions proposées avec les pronostics de trafic, de mettre ainsi en harmonie, par approximations successives, les besoins et les moyens de les satisfaire.

La solution retenue à la suite d'un bilan comparatif des différentes variantes doit enfin être mise à l'épreuve, tant en ce qui concerne les possibilités de financement que la rentabilité, la capacité et la sécurité (tableau 2).

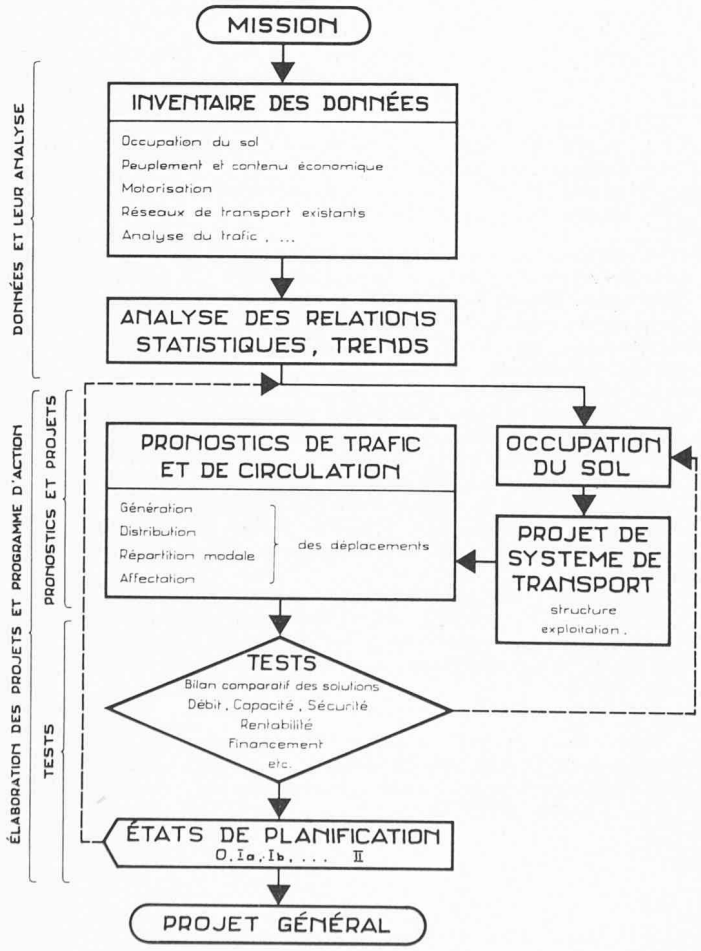


TABLEAU 1

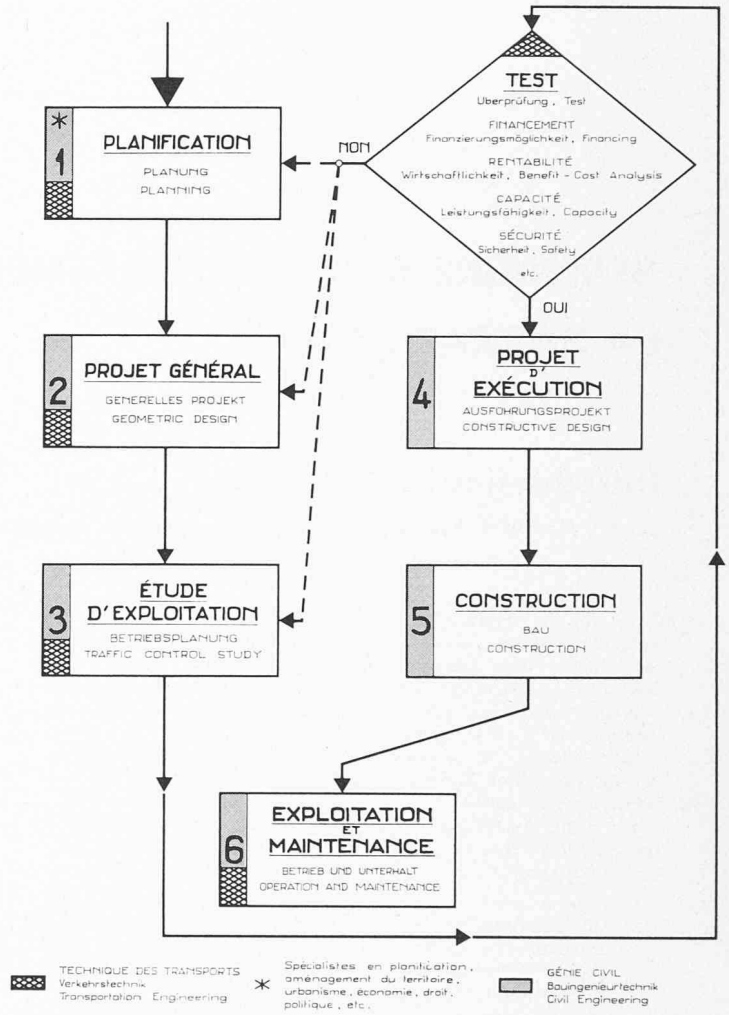


TABLEAU 2 (Documents ITEP)

Application a un cas particulier

Bilan comparatif de deux solutions pour la jonction de la N1 au réseau routier de la région Oulens-Penthaz.

Solution A : 2 jonctions — l'une située sur la RC 317 Penthaz-Sullens ;
— l'autre située sur la RC 705 Eclépens-Oulens ;

Solution B : 1 jonction — située entre Daillens et Boussens avec nouvelle liaison au réseau cantonal.

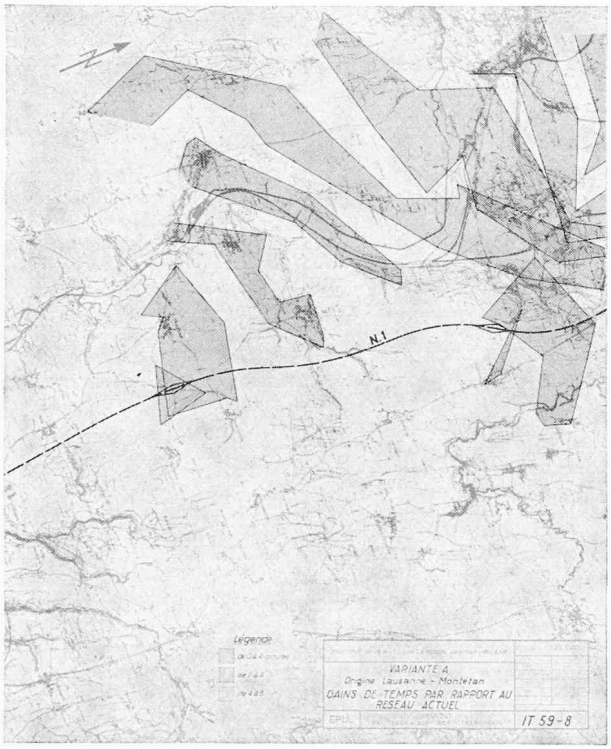
Le bilan comparatif s'est limité à une confrontation de la rentabilité directe des deux solutions :

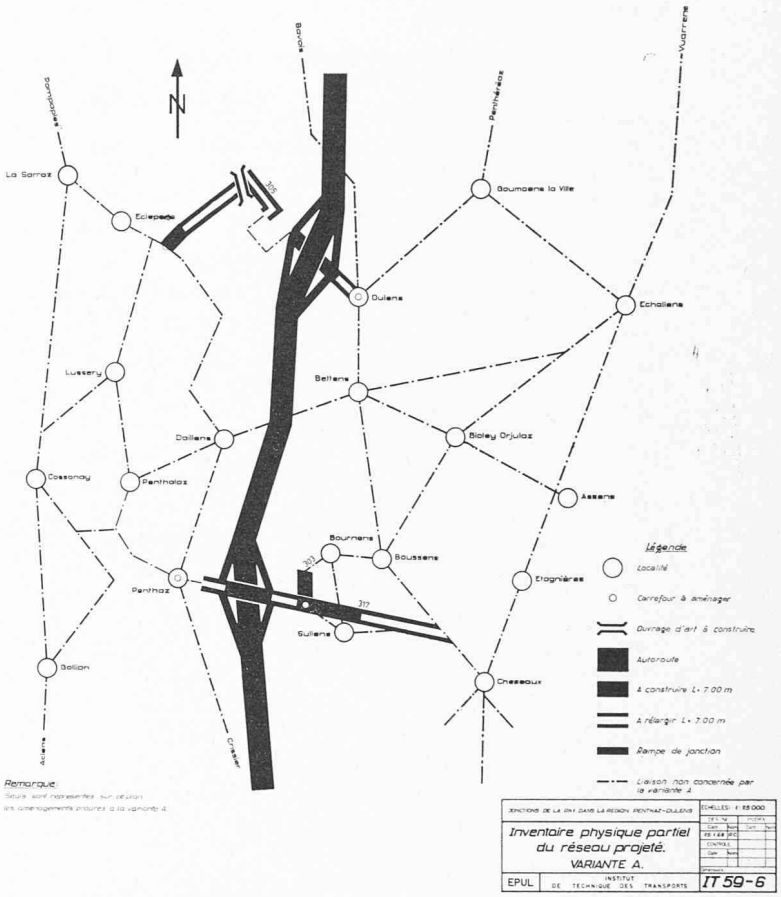
a) avantages directs qui profitent aux usagers :
- gain de temps
- économie sur les coûts de fonctionnement des véhicules
- gain de sécurité
- gain de confort

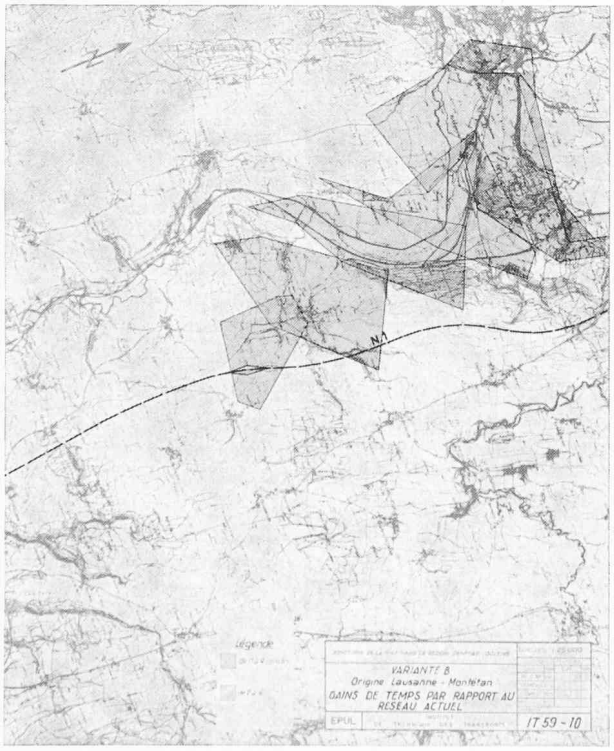
b) avantages directs qui profitent à la collectivité :
- — économie des coûts de construction
- — possibiltés de réalisation par étapes
- — économie des frais annuels d'entretien et d'exploitation

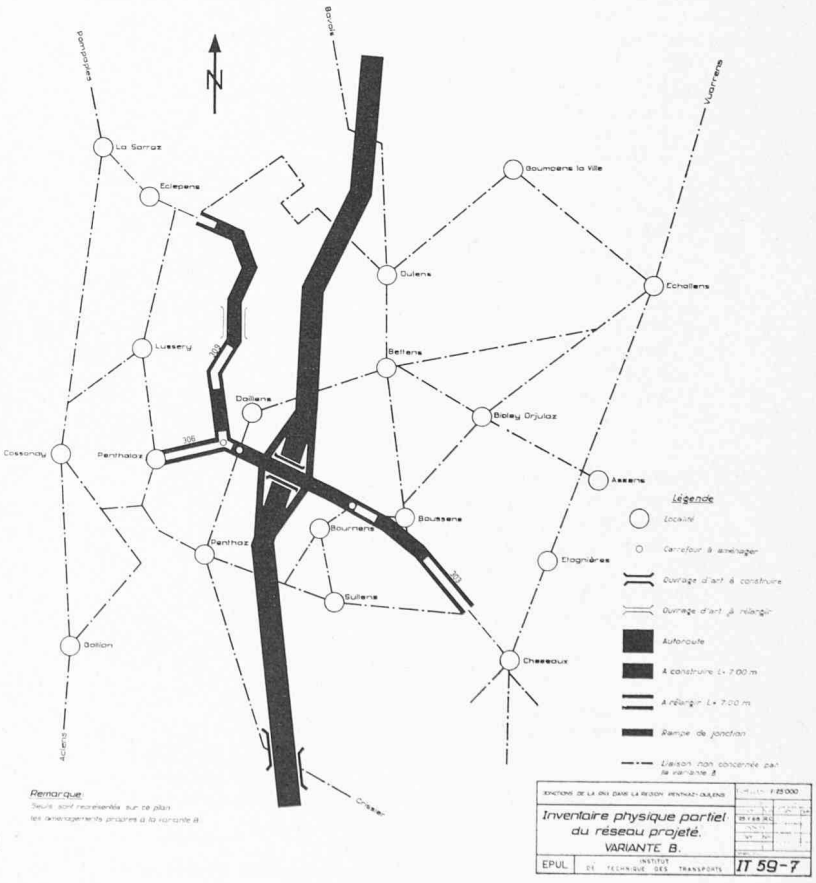
La rentabilité sociale ou indirecte consiste à évaluer l'effet des jonctions sur le peuplement et le contenu économique de la région. Les expériences disponibles actuellement sont trop récentes pour permettre d'apprécier avec précision l'importance de la rentabilité sociale.

Les résultats mettent en évidence une différence entre les deux variantes, due essentiellement au coût de construction. Le taux de rentabilité directe de la variante à deux jonctions est d'environ 20 % supérieur à celui de la variante à une jonction.









Schémas des gains de temps par rapport au réseau actuel (Documents ITEP)