

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 129 (2003)
Heft: 10: Trafics urbains

Werbung

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: 09.02.2026

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

temps de parcours moyen étant prévu. A noter que si ce dernier n'a pas seulement doublé - comme la diminution de la vitesse semblerait l'indiquer a priori -, mais a en réalité été multiplié par quatre, c'est parce qu'une partie des véhicules a opté pour des itinéraires moins directs afin de limiter les conséquences des congestions enregistrées sur les axes principaux.

A l'inverse, les variantes proposées (1B et 2B) permettront de limiter nettement les nuisances futures, sans toutefois réussir à maintenir le niveau de service actuel. Il est également intéressant de constater que, si elles étaient implémentées actuellement, ces variantes (1A et 2A) diminueraient légèrement les performances du réseau, démontrant ainsi qu'une variante (comparée aux autres) n'est pas toujours optimale quel que soit le volume de la demande.

La comparaison entre les variantes avec ou sans tunnel montre, quant à elle, des différences insignifiantes. Cela s'explique par le fait que les modifications communes aux deux modèles offrent à elles seules une amélioration déjà suffisante

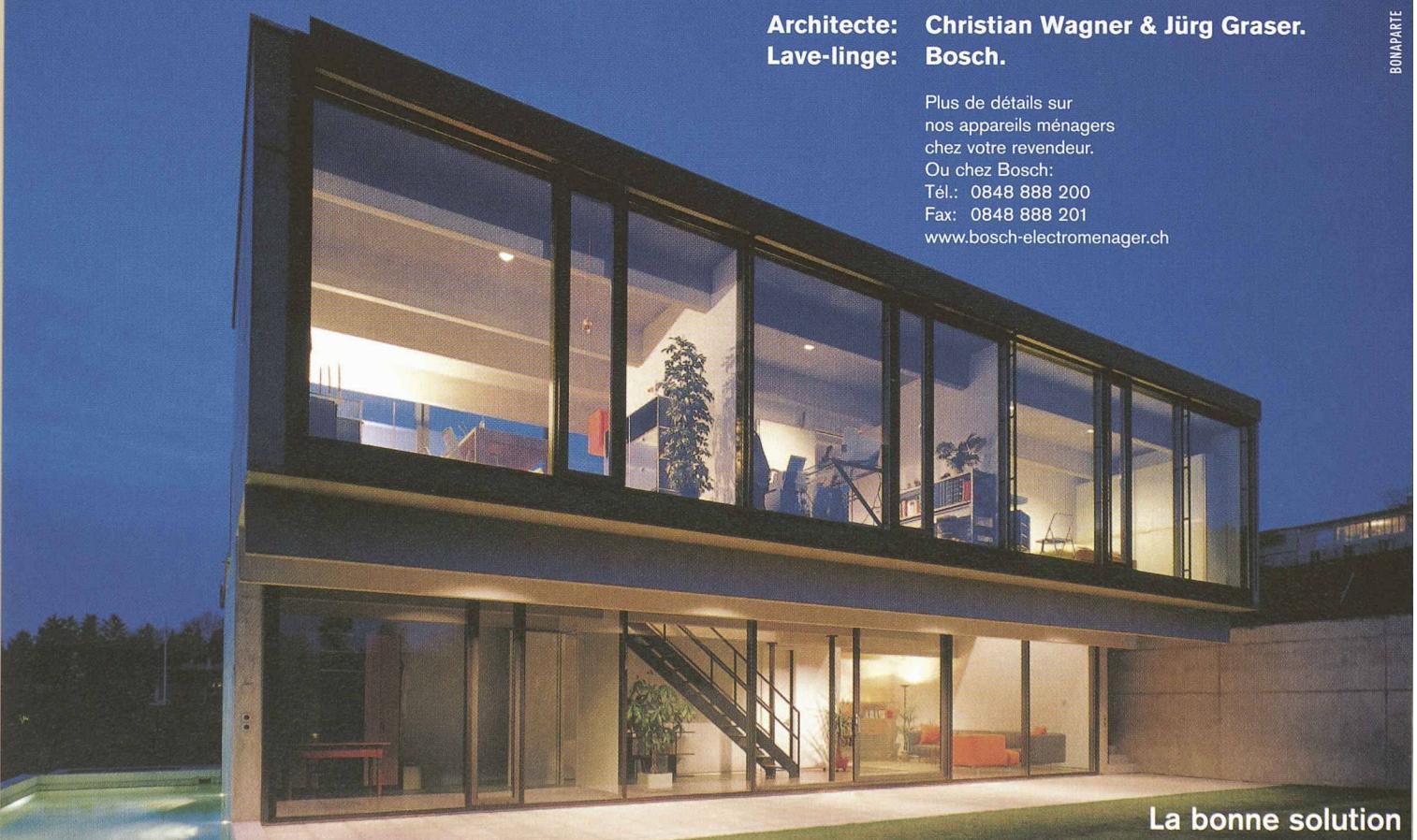
de la capacité suivant l'axe nord-sud et que c'est le trafic est-ouest qui devient l'élément limitatif. A long terme, toutefois, la construction du tunnel pourrait s'avérer utile. Sur la base de ces résultats, la deuxième variante présente donc un rapport coûts/bénéfices nettement supérieur à la première.

Il est à relever que l'un des principaux avantages d'une étude basée sur la micro-simulation est la possibilité d'exploiter des indicateurs pertinents et représentatifs du niveau de performance d'un réseau, valeurs non mesurables sur le terrain. De plus, elle permet d'obtenir des mesures plus classiques, soit parfaitement maîtrisées par l'ingénieur trafic, en tous points du réseau et non pas uniquement au niveau des boucles de comptage réellement disposées sur le terrain.

Alexandre Torday, ing. civil dipl.
LAVOC-EPFL, CH - 1015 Lausanne

Jame Barceló, prof. à l'Université polytechnique de Catalogne
Département de statistiques et recherche opérationnelle
Pau Gargallo 5, E - 08028 Barcelone

BONAPARTE



Architecte: Christian Wagner & Jürg Graser.
Lave-linge: Bosch.

Plus de détails sur
nos appareils ménagers
chez votre revendeur.
Ou chez Bosch:
Tél.: 0848 888 200
Fax: 0848 888 201
www.bosch-electromenager.ch

La bonne solution