

# Schéma d'étude de deux variantes de jonction

Autor(en): **Aquarone, J.-Ch.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **96 (1970)**

Heft 14

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-70860>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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).

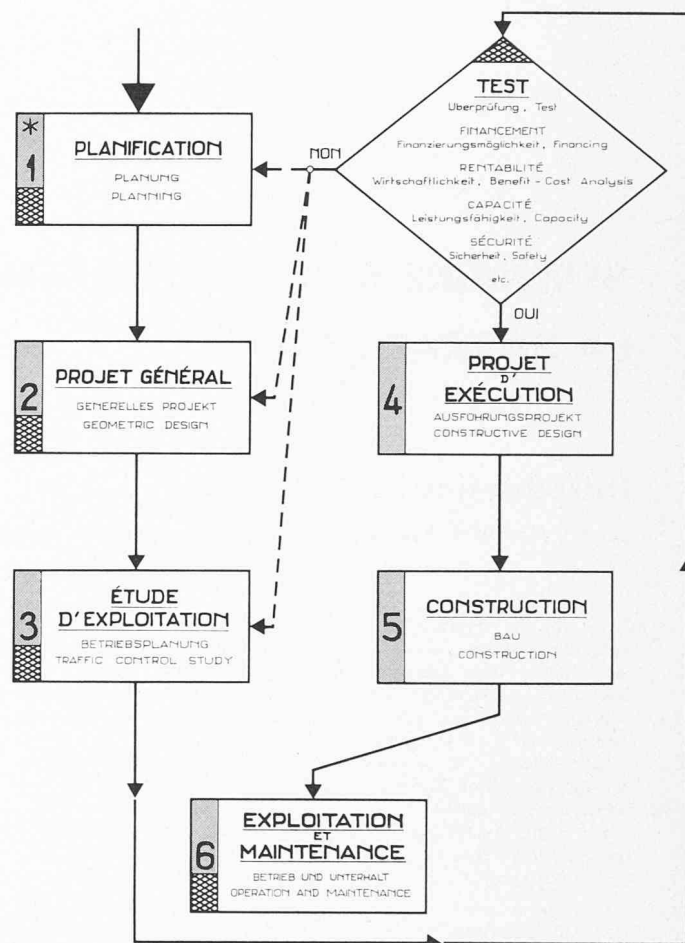


TABLEAU 2 (Documents ITEP)

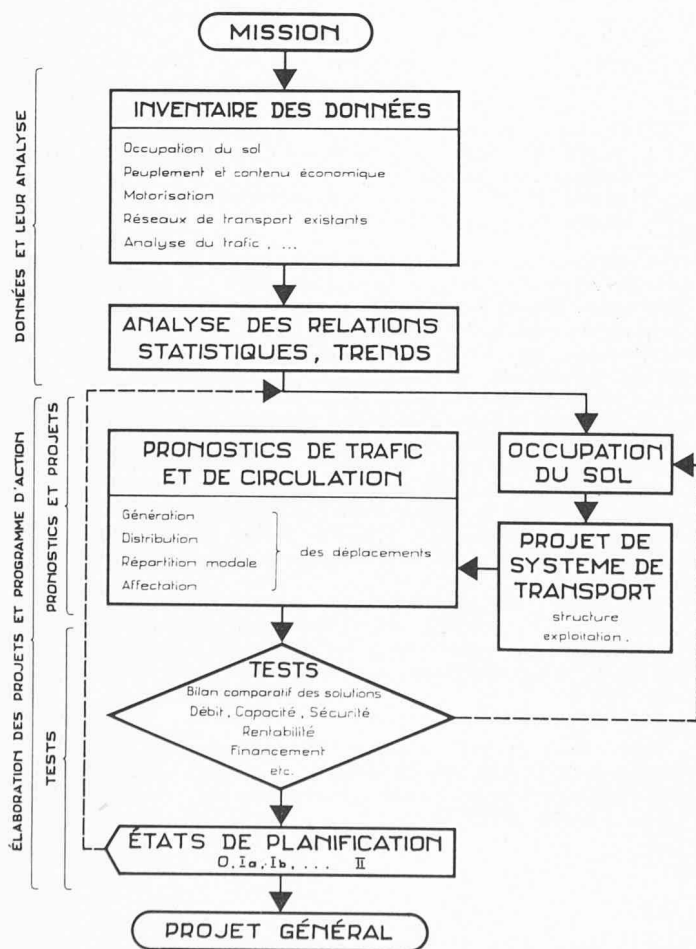


TABLEAU 1

## 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 Dailens et BousSENS avec nouvelle liaison au réseau cantonal.

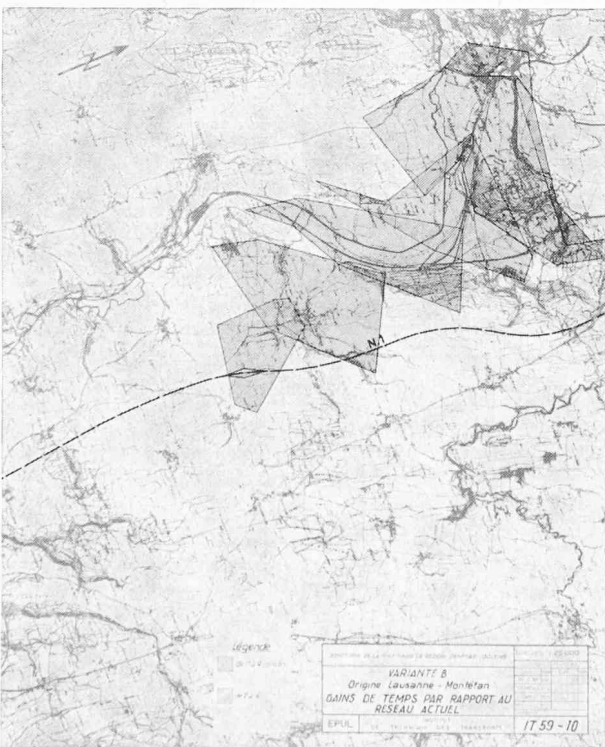
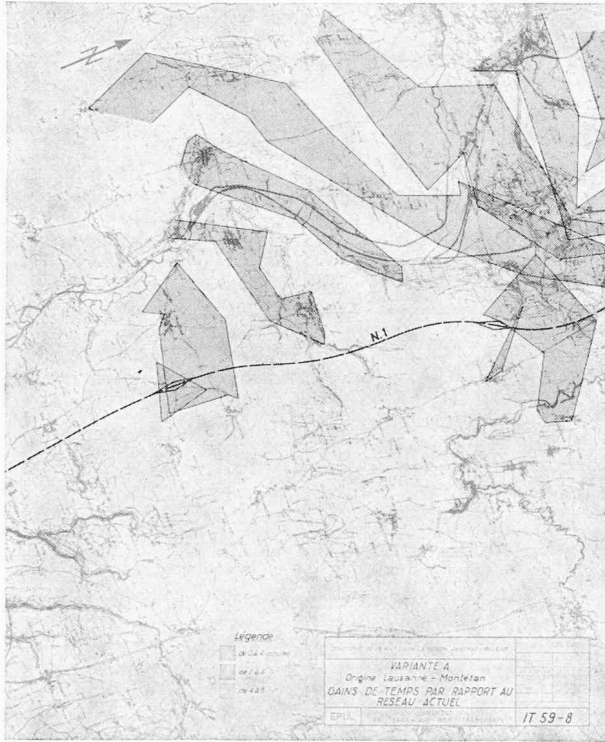
Le bilan comparatif s'est limité à une confrontation de la rentabilité directe des deux solutions :

- 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
- possibilités 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.



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

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.

