

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 10: **Trafics urbains**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

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.

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

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

BONAPARTE

La bonne solution

BSH Electroménager SA
7, Avenue des Baumettes
CH-1020 Renens

BOSCH