

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 87 (1969)  
**Heft:** 18: Generalversammlung SIA Montreux 9.-11.5.1969

**Artikel:** Etude de la circulation et du réseau de la ville d'Yverdon  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-70676>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

Par **Jean-Louis Biermann**, Ingénieur-conseil SIA, SVI, Lausanne



Le réseau routier est un élément capital du plan directeur d'extension d'une région urbaine et pourtant son étude systématique a été jusqu'à trop souvent négligée. Seules des études scientifiques prenant en considération tous les éléments générateurs des déplacements de personnes et de choses et tenant compte également de l'influence des transports publics permettent de définir de façon correcte le développement de la circulation routière. Sur cette base il est alors possible de choisir un réseau routier convenable, de calculer la charge future de chaque route, de classer les routes selon leur fonction et leur importance prévues, de fixer leur largeur et de définir l'emprise des carrefours.

Ces études sont maintenant largement facilitées du fait qu'il existe des programmes électroniques permettant de calculer rapidement la génération des déplacements, la distribution géographique de ces déplacements entre les zones résidentielles, commerciales, industrielles et touristiques de la ville, puis la charge probable des diverses artères existantes ou prévues du réseau routier, compte tenu des mesures de régulation du trafic, de la capacité des rues et de la circulation qui précisément va y être attribuée.

En outre chaque élément du réseau routier étant mis sur cartes perforées, avec toutes ses caractéristiques, il demeure possible en tout temps, après modification de quelques cartes de données, de calculer la charge d'une nouvelle artère ou de tester l'influence de sa présence ou de son absence sur le reste du réseau routier.

Une telle étude a été faite en 1967 selon cette méthode pour la ville d'Yverdon où la construction des autoroutes et la mise en service d'un port marchand exigeront une reconversion du réseau routier actuel et son extension pour faire face au développement démographique et économique de toute la région urbaine.

**Viaduc sur les voies CFF Lausanne-Bussigny**

DK 624.21:625.745.1

René Epars, ingénieur EPFL, SIA, Lausanne

La route cantonale n° 79 doit passer d'abord sous les voies reliant la gare de triage de Denges à Bussigny, puis, avec une pente de 6 %, au-dessus de la ligne Lausanne-Bussigny. Malgré un rayon vertical de 6000 m seulement, la chaussée est au-dessus du terrain sur un demi-kilomètre environ.

*Fondations et piles*

Comme le mauvais terrain (argile limoneuse) diminue de qualité avec la profondeur, nous avons prévu des semelles de fondation superficielles. Les piles supportant les appuis fixes sont doubles. Si une semelle tend à basculer, la pile qui tasse le moins

