

Auteur ou collectivité : Congrès international de la route. 1908. Paris

Titre : Premier congrès international de la route : Paris, 1908

Auteur : Vaes, Henry (1876-1945)

Titre du volume : Sur une route nouvelle à créer entre Bruxelles et Anvers

Adresse : Paris : Imprimerie générale Lahure, 1908

Collation : 1 vol. (4 p.- [1] f. de pl. dépl.) : ill. ; 27 cm

Cote : CNAM-BIB 4 Ky 107 (25)

Sujet(s) : Routes rurales -- Innovations technologiques -- Belgique -- 1900-1945 ; Routes --

Conception et construction -- Belgique -- 1900-1945

Langue : Français

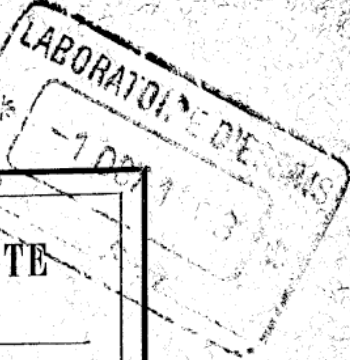
Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?4KY107.25>

58

4° Ky 107



I^{ER} CONGRÈS INTERNATIONAL DE LA ROUTE
PARIS 1908

4^e QUESTION

SUR UNE ROUTE NOUVELLE

A CRÉER
ENTRE BRUXELLES ET ANVERS



RAPPORT

PAR

M. Henry VAES

Ingénieur-Architecte à Bruxelles.
Secrétaire de la Commission pour l'amélioration des Routes Belges.

PARIS
IMPRIMERIE GÉNÉRALE LAHURE
9, RUE DE FLEURUS, 9

1908

SUR UNE ROUTE NOUVELLE

A CRÉER ENTRE BRUXELLES ET ANVERS

RAPPORT

PAR

M. Henry VAES

Ingénieur-Architecte à Bruxelles.

La communication que nous avons l'honneur de faire au Congrès de la Route à Paris a pour but de développer quelques considérations sur une route nouvelle, dont nous avons dressé les plans et qui est destinée à relier Bruxelles et Anvers par une artère digne des deux centres principaux de la Belgique.

Ces deux villes, rapprochées de la minime distance de 45 kilomètres environ, ne sont pas réunies par une route de grande communication ni même par une route gouvernementale. Déjà, en 1876, M. Lagasse de Locht, inspecteur général des Ponts et Chaussées, proposa de faire racheter par le Gouvernement les routes reliant Bruxelles à Anvers par Boom. Son projet, admis, ne fut pas exécuté. Aujourd'hui, les administrations communales des villages intermédiaires ont repris le projet, et l'accueil favorable qui a été fait à celui-ci en haut lieu en fait prévoir l'exécution dans un bref délai. Le type de route que nous avons été amené à tracer ne demandera que des dépenses peu considérables, malgré son ampleur, attendu qu'il est basé sur ce principe que nous préconisons : *éviter la traversée des villages.*

LES TRAVERSÉES DES VILLAGES SONT ÉVITÉES

Il en résulte une grande économie d'expropriations, et une sécurité considérable pour les populations villageoises.

EXPROPRIATIONS

Le total des expropriations d'immeubles requises par notre projet ne

VAES.

1 F

dépasse pas, grâce à ce système, 585 500 francs, alors qu'un tracé empruntant les anciennes rues qu'il faudrait élargir à 50 mètres absorberait plusieurs millions.

PRINCIPES

Quels sont les principes qui nous ont guidé dans le tracé de la route d'avenir, que nous avons élaboré?

Ce sont les suivants :

1° La distance entre les deux centres doit être réduite au minimum au moyen de :

- a) La suppression, dans la mesure du possible, des points neutralisés;
- b) L'espace réservé sur la route aux transports et aux usages de toute nature;
- c) L'espace réservé à une double voie pour tramway électrique.

2° La route doit occasionner le moins de désagréments possible, et supprimer la poussière; de plus, les plantations ne peuvent faire de dommage à l'agriculture.

CHOIX DU TRACÉ ET PROJET LONGITUDINAL

Nous pensons avoir réalisé l'application de ces principes. En effet :

En consultant une carte topographique, on constatera que la route fait une courbe assez prononcée dans la première partie du tracé. Cette courbe est déterminée par l'existence de la route *Laeken-Meysse*, existante, et qu'on est occupé à agrandir dans des proportions grandioses (150 mètres de large). Le tracé que nous avons adopté, s'il paraît quelque peu s'écarter de la ligne droite, est néanmoins le meilleur. D'abord, parce qu'il utilise deux tronçons existants *Laeken-Meysse* et *Boom-Anvers*. L'autre route vers Anvers devrait traverser les faubourgs industriels de Bruxelles, Haeren, sans compter les nombreux points neutralisés, Vilvorde, Eppeghem, Malines, etc., qu'elle trouverait sur son parcours. De plus les terrains y sont industriels et d'un achat plus onéreux. Enfin, le tracé n'est pas plus direct que celui que nous avons choisi.

Entre *Laeken et Meysse*, la route actuelle est très rapide. A partir de Meysse jusque Boom les chemins provinciaux et vicinaux qui font fonction de route ne présentent que courbes, méandres, coudes dangereux, etc., la largeur du pavé n'ayant à certains endroits que 3 m. 50 de large. L'avenue nouvelle s'infléchissant à droite au départ de Meysse laisse le village à sa gauche. La nouvelle route évite successivement les villages de *Wolverthem*, *Impde*, *Londerzeel*, *Breendonck*, court en rase campagne; ses courbes sont à très grands rayons. Elle est reliée aux villages par les tronçons de l'ancienne route, là où celle-ci n'est pas absorbée par la nou-

velle avenue. Le nouveau tracé est aussi facile que l'avenue de Meysse, et nous y évitons le tracé des ronds-points que nous estimons plus nuisibles qu'utiles.

Nous préconisons un système nouveau pour les entrecroisements de routes (Voir planche ci-jointe) et qui présente ce double avantage : permettre aux véhicules qui se trouvent sur les deux routes de se voir de loin ; laisser à la route principale sa vitesse, sans devoir craindre des collisions. Nous insistons sur ce point délicat des entrecroisements des routes car nous avons remarqué que les constructions qui y sont élevées, y occupant les angles coupent la vue aux voyageurs venant de chaque route.

A partir de Willebroeck, un double coude est requis pour passer le pont du nouveau canal de Bruxelles à Wyndham et le pont sur le Rupel. A Boom, se trouve le seul point neutralisé de la route. Des négociations ultérieures permettront de modifier le tracé à cet endroit.

Après la station de Boom, nous retrouvons la route existant actuellement et qui va tout droit à travers la campagne sans traverser d'agglomérations jusqu'à Anvers, tous les automobilistes en apprécient la facilité.

Pour obtenir la vitesse de la route, nous avons évité tous les villages qui se trouvaient sur l'ancien tracé, et avons ainsi supprimé le plus possible les points neutralisés.

PROFIL TRANSVERSAL

Considérons le profil *transversal* de la route. Nous avons porté celui-ci à 50 mètres, pour permettre d'y placer une double voie de tramways. La somme totale à déboursier pour achat de terrains s'élève à 478 415 francs. Il faut compter que nous utilisons en partie la route existante.

Ce profil étant admis, nous le décomposons comme suit :

Chaussée centrale pour véhicules lourds.	8 m.
2 terre-pleins de 7 m. 50.	15 m.
Une voie réservée aux tramways.	5 m.
Une voie cyclable	2 m.
Total.	30 m.

La largeur de la chaussée de 8 mètres est suffisante pour laisser passer trois véhicules de front, ce qui permet un trafic intense. Elle sera exécutée en pavés ou en tarmac.

Sur le terre-plein de gauche, la partie centrale est réservée aux cavaliers ; la largeur entre arbres étant de 5 m. 50, permet à trois cavaliers de passer de front.

L'autre terre-plein, près du tramway, est réservé aux piétons. L'accotement cyclable a 2 mètres de large, ce qui permet à deux cyclistes de marcher de front ou de se croiser.

4 SUR UNE ROUTE NOUVELLE A CRÉER ENTRE BRUXELLES ET ANVERS.

Les deux accotements en dehors de la ligne des arbres sont également réservés aux piétons.

Le tramway est à double voie ascendante et descendante.

AVANTAGES DU PROFIL TRANSVERSAL

Voyons maintenant si la nouvelle avenue présente certains avantages sur le type admis aujourd'hui. En effet les champs de culture ont à souffrir d'une route pour deux raisons : *la poussière et la trop grande proximité* des plantations; celles-ci donnent trop d'ombre et étendent leurs racines jusque dans les champs.

Nous remédions à la poussière par un bon pavage, ou un tarmac qui, comme on le sait, et les expériences l'ont prouvé, réduisent celle-ci au minimum.

Si nous n'arrivons pas à la supprimer complètement, nous prétendons néanmoins qu'elle atteindra beaucoup moins les champs avoisinants, à cause du double rideau d'arbres qui borde la chaussée des deux côtés.

Les arbres étant disposés en quinconce forment un écran complet, tout en étant éloignés de 16 mètres d'axe en axe. Ils ne nuisent pas aux cultures, étant donné ce grand intervalle de l'un à l'autre, tout en ayant l'espace suffisant pour se développer parfaitement.

Étant placés à 2 mètres des cultures, sans compter le fossé qui borde la route, leur ombre ne nuit pas, et leurs racines ne dépassent pas l'assiette de celle-ci. De plus, un autre avantage résulte de leur écartement longitudinal; l'air et le vent circulent et assèchent la route, ce qui est très important dans nos contrées, où il pleut beaucoup et où le pavage tend rapidement à devenir gras et glissant.

COÛT TOTAL DE L'AVENUE

La dépense totale de la route s'élève à 3 500 000 francs en y comptant les expropriations de toute nature, achats de terrains, établissement de la route, soit, pour un parcours de 19 kil. 500, 180 francs environ le mètre courant sur 30 mètres de large.

Nous pouvons donc estimer, par l'exposé ci-dessus, avoir réalisé un type de route nouvelle économique et en même temps pratique, et qu'il nous a paru intéressant de communiquer au Congrès de Paris.

Bruxelles, le 30 Mai 1908.

