

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

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

Auteur : Longuemare, Georges Paul (1866-1940)

Titre du volume : La route future : obstacles divers et virages

Adresse : Paris : Imprimerie générale Lahure, 1908

Collation : 1 vol. (4 p.) ; 27 cm

Cote : CNAM-BIB 4 Ky 107 (34)

Sujet(s) : Routes -- Innovations technologiques -- France -- 1900-1945 ; Routes -- Conception et construction -- France -- 1900-1945 ; Routes -- Localisation -- France -- 1900-1945

Langue : Français

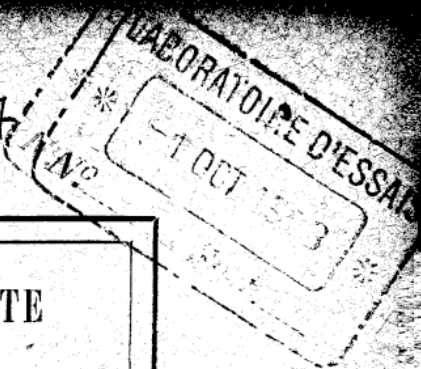
Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?4KY107.34>

67

4° Ky 107



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

4^e QUESTION

LA ROUTE FUTURE

OBSTACLES DIVERS ET VIRAGES

RAPPORT

PAR

M. G. LONGUEMARE

Membre de la Commission technique de l'A. C. F., à Paris.

PARIS

IMPRIMERIE GÉNÉRALE LAHURE

9, RUE DE FLEURUS, 9

1908

LA ROUTE FUTURE

OBSTACLES DIVERS ET VIRAGES

RAPPORT

PAR

M. G. LONGUEMARE

Membre de la Commission technique de l'A. C. F., à Paris.

OBSTACLES DIVERS

Le conducteur qui circule sur la route a la constante préoccupation de l'obstacle ; non seulement il redoute l'obstacle qu'il voit, mais son appréhension est surtout grande de celui qu'il ne voit pas.

Descend-il une côte au bas de laquelle est un virage, il redoute l'imprévu d'une rencontre avec la voiture qu'un charretier indolent conduit sans aucun souci des prescriptions du code de la route, et son plus vif désir à ce moment est l'abaissement de tout ce qui peut lui masquer la vue. C'est là, en effet, un des remèdes qu'il importe d'appliquer le plus qu'on le peut pour accroître la visibilité.

L'élargissement des virages est un autre remède non moins efficace : facilitant la circulation dans un endroit dangereux, l'élargissement des routes à l'endroit des virages est par ce fait même une amélioration, il a de plus le mérite d'accroître les conditions de visibilité.

Les obstacles que l'on voit sont de deux sortes : temporaires ou permanents. Les obstacles temporaires sont constitués parfois par les rechargements au moment des réfections ; je cite à ce propos ce qu'au dernier Congrès de tourisme M. Mortimer-Mégret disait dans son intéressant rapport sur la route : « La réfection par sections n'occupant qu'une moitié de la route, laissant toujours libre un passage aux véhicules de toutes

LONGUEMARE,

1 F

sortes, paraît, de toutes ces réformes, la plus nécessaire en même temps que la plus aisée.

« Il est inadmissible que, comme nous en avons l'exemple journalier, la circulation puisse être complètement interrompue en des tronçons présentant parfois des kilomètres de longueur sur des routes très fréquentées, où le mode de rechargement sur la totalité de la largeur de voie présente des inconvénients graves, causes d'une gêne considérable, causes de dépenses inutiles pour les usagers et parfois de dangers. »

Les tas de cailloux qui empiètent sur la route, les pierres abandonnées à la suite de travaux sont aussi des obstacles temporaires que l'on doit redouter ; mais il apparaît qu'une réglementation sévère des conditions de surveillance imposée à ceux qui ont la charge de l'entretien des routes, comme les cantonniers, ne tarderait pas à avoir raison de ce genre d'obstacles.

Les obstacles permanents sont pour les conducteurs de voitures le danger constant. Parmi ces obstacles, il nous faut citer, tout d'abord, les dos d'âne, les cassis : nous savons bien que parfois le dos d'âne est justifié par des exigences de construction en présence desquelles nous devons nous incliner ; mais, comme le disait M. Mortimer-Mégret, toujours dans le même rapport que nous citons plus haut, nous devons cependant demander à l'administration d'en aplanir le bombement de façon à constituer de chaque côté un plan incliné aux pentes douces et non plus une sorte de banquette irlandaise abrupte, d'autant plus dangereuse qu'elle reste parfois à peine perceptible à une suffisante distance.

Nous demandons aussi la suppression des cassis, cause de la destruction de nos voitures, nous la demandons avec insistance sur nos routes, nous la demandons aussi dans les villages quoique le danger qu'ils constituent, dans ceux-ci, soit atténué du fait de la vitesse ralentie que nous devons observer pour la traversée de ces villages.

Un obstacle qui présente une gravité considérable est celui qui existe du fait de la traversée des trains sur route. Là nous demandons encore, comme nous le faisons d'ailleurs pour les passages à niveau, que le rail ne constitue pas lui-même un cassis, que la forme primitive donnée à la chaussée entre les deux rails ne soit pas constituée en dos d'âne. Une route parfaitement plane entre les rails amènerait promptement ceux-ci à faire saillie ; aussi est-ce le profil légèrement bombé qui paraît être le meilleur.

Pour les traversées des trains sur routes nous demandons des signaux phoniques et visuels à déclenchement automatique. Ceux-ci nous semblent, en effet, donner les conditions les plus favorables de sécurité pour éviter l'obstacle temporaire qu'est le train au moment de son passage.

Les passages à niveau au point de vue de leur profil présentent le plus souvent les mêmes défauts que les traversées de trains sur route, nous n'insistons donc pas sur le remède que nous proposons.

Au dernier Congrès de tourisme on se posa la question suivante : doit-on remplacer le passage à niveau par un passage en dessous ou en dessus, trouvera-t-on toujours un avantage dans ce changement. M. Pontzen dans son étude sur le régime des passages à niveau signale que le passage en dessus ou en dessous aura parfois plus d'inconvénients que l'ancien. Que ce soit un passage en dessus ou en dessous, il faudra racheter une différence de niveau de 5 m. environ sur une longueur de 100 m., soit une pente de 5 pour 100 qui s'ajoutera à une pente naturelle de la route, car, est-il besoin de le dire, c'est la route qui devra naturellement être modifiée; d'où, pour peu qu'on ne soit pas en pays plat et qu'on ne puisse dévier la route, des pentes de 7, 8, 9 pour 100 nécessitant des chevaux de renfort pour les charrois, des changements de vitesse pour les autos et des efforts très pénibles pour les cyclistes; nous aurions, de plus, soit un dos d'âne si la route passe en dessus, soit un borbier sous un pont plus ou moins obscur si la route passe en dessous de la voie ferrée; ces inconvénients sont tels que bien souvent, lorsque passage inférieur et passage à niveau existent à la fois, comme à Vichy sur la route 106, la circulation routière marque sa préférence pour le passage à niveau.

Nous donnons d'ailleurs ci-dessous les conclusions du rapport de M. Pontzen, conclusions qui nous paraissent renfermer les desiderata de la plus grande partie des constructeurs de voitures automobiles.

« En résumé, nous croyons que les passages à niveau sont pour la route un mal souvent inévitable; que les passages non gardés sont acceptables surtout sur les lignes de chemins de fer peu fréquentées, à la condition que leur approche soit nettement annoncée de jour et de nuit, et que la voie soit très découverte; que les passages toujours fermés, gêne permanente pour la circulation, sont à proscrire autant que faire se peut.

« Nous proposons d'attirer l'attention des compagnies sur les divers systèmes permettant aux trains de s'annoncer eux-mêmes par une sonnerie électrique, ainsi que sur l'intérêt qu'il y aurait pour elles à collaborer à l'éclairage des passages à niveau de part et d'autre de la voie, à une distance suffisante pour permettre aux véhicules circulant sur les routes de s'arrêter avant d'atteindre la barrière. »

VIRAGES

Je n'exposerai pas dans ce rapport les raisons de l'intérêt que présente le relèvement des virages pour les conditions plus favorables de circulation des véhicules automobiles.

Celles-ci sont connues et je ne veux seulement que rappeler ici l'heureuse initiative prise en 1904 par le Touring-Club de France d'une étude de cette importante question. Sur la proposition de M. Guillaïn, député,

membre du Conseil d'Administration du T. C. F., la section des routes du Comité technique de cette association, composée de MM. Michel Lévy, Alfred Picard, F. Guillaïn, Georges Broca, Et. Cheysson, Et. Henry, Jozon, G. Forestier, Ch. Gariel, E. Hetier, H. Rouville, A. Monmerque, J. Resal, comte de la Valette, L. Perisse, mit aussitôt la question en étude au point de vue de la théorie à admettre.

Après toute une série de travaux de la Commission, il fut décidé qu'une Sous-Commission, composée de MM. Heude, président, Resal, Broca, S. Dreyfus, Perisse, secrétaire, serait chargée de préparer des conclusions fermes, ce sont ces conclusions adoptées par la Commission que nous reproduisons ci-dessous et que nous sommes heureux de présenter à nouveau au Congrès avec l'entière approbation d'automobilistes fervents.

1° Laisser le côté concave de la chaussée tel quel, et prolonger la déclivité sur le côté convexe, sans que le dévers dépasse 0 m. 04 à 0 m. 05 par mètre.

2° Exécuter le relèvement maximum sur tout le développement de la courbe, c'est-à-dire faire les raccordements exclusivement dans les parties rectilignes, avant et après la courbe.

3° Dans la courbe, la déclivité du caniveau ou du fossé relevé du côté convexe sera naturellement la même que l'ancienne, mais, dans les raccordements entre le nouveau profil et l'ancien, on établira deux déclivités intermédiaires telles qu'à la sortie (en descendant) la nouvelle déclivité soit d'un tiers supérieure à l'ancienne et qu'à l'entrée elle soit inférieure d'un tiers à celle-ci.

4° Lorsqu'il s'agira d'un tracé en S, s'il n'existe pas entre les deux courbes une partie droite suffisamment longue pour réaliser les règles indiquées ci-dessus, on exécutera le travail de manière à protéger le plus possible la courbe tournant à gauche, en descendant.

5° La Commission émet le vœu que, dans les déclivités en courbe la largeur de la chaussée soit augmentée chaque fois que cela sera possible, de façon à permettre aux voitures rapides de croiser ou dépasser les voitures lourdement chargées sans les déranger.