

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

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

Auteur : Caland, Marinus (1858-1925)

Titre du volume : La route future dans les Pays-Bas

Adresse : Paris : Imprimerie générale Lahure, 1908

Collation : 1 vol. ([3] p.-[1] f. de pl.) : ill. ; 27 cm

Cote : CNAM-BIB 4 Ky 107 (37)

Sujet(s) : Routes -- Innovations technologiques -- Pays-Bas -- 1900-1945 ; Routes --

Conception et construction -- Pays-Bas -- 1900-1945

Langue : Français

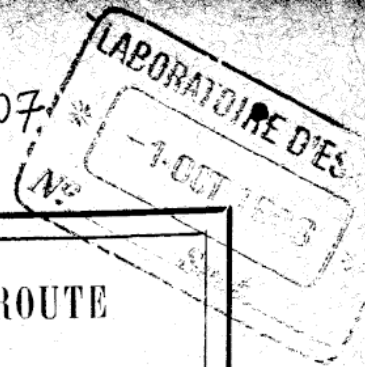
Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?4KY107.37>

70

4^o Ky 107



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

4^e QUESTION

LA ROUTE FUTURE

DANS LES PAYS-BAS

RAPPORT

PAR

M. CALAND

Ingénieur en chef du Waterstaat, à Zutphen.

PARIS

IMPRIMERIE GÉNÉRALE LAHURE

9, RUE DE FLEURUS, 9

1908

LA ROUTE FUTURE

DANS LES PAYS-BAS

RAPPORT

PAR

M. CALAND

Ingénieur en chef du Waterstaat à Zutphen.

Dans les Pays-Bas l'automobilisme n'a pas encore pris une extension fort grande. Ce n'est que dans les provinces de l'ouest, autour des grandes villes, qu'il est devenu d'une importance plus considérable. Cependant dans ce pays aussi le problème de la route future s'est déjà posé et par conséquent il y est d'actualité. A la Chambre des députés M. le Dr Lely, ancien ministre des Ponts et Chaussées, a prononcé un discours, dans lequel il prédisait un développement considérable de l'automobilisme. Le Dr Lely attend de l'automobile un changement complet ou en tout cas une diminution de l'afflux de la population campagnarde vers les grandes villes, ce qui ne laisserait pas d'être une circonstance fort heureuse. Pour que l'emploi de l'automobile puisse se développer, il faut cependant que les routes, au moins les routes principales, soient appropriées à cet usage, de façon à permettre aux automobiles une vitesse dépassant au besoin 80 kilomètres à l'heure, sans danger pour la circulation des autres voitures.

Actuellement les routes des Pays-Bas ne sont pas propres à cet usage de l'automobile. A la suite du discours du Dr Lely le gouvernement néerlandais a promis d'ouvrir une enquête sur cette question; cette enquête est en train de se faire. L'examen ne porte d'ailleurs que sur les routes nationales qui entrent d'abord en considération pour être améliorées, et encore donnera-t-on la préférence aux routes qui mettent en communication les centres les plus importants de population.

CALAND.

1 r

Dès à présent, l'on peut affirmer avec certitude que pour atteindre ce but un élargissement considérable des routes et de leurs chaussées sera nécessaire, ce qui entraînera des dépenses excessives. En tout cas, il est à prévoir qu'on se heurtera, près des centres habités, à des difficultés pécuniaires insurmontables. Là, il faudra examiner plus tard en détail ce qui sera préférable : de faire un raccourci au profit des automobiles à grande vitesse, ou bien de limiter pour ces endroits la vitesse de circulation.

Cependant, les grandes dépenses que nécessitera cette amélioration n'ont pas besoin d'être faites d'un seul coup. L'élargissement des routes peut être réparti sur plusieurs années. A ce point de vue on peut établir une comparaison avec les chemins de fer, dont la construction a demandé tant de millions et qui n'ont été ouverts que progressivement.

Le problème de l'aménagement des routes pour l'automobilisme à grande vitesse n'est pas facile à résoudre. Nous proposons ci-joint deux solutions différentes qui peuvent fournir matière à discussion.

D'abord, il faut mentionner que dans les Pays-Bas la plupart des routes nationales sont plantées des deux côtés d'une rangée d'arbres. La distance moyenne des deux rangées est de 8 à 9 mètres. La chaussée, large de 4 mètres, est construite le plus souvent en briques. Les accotements, larges chacun de 2 mètres à 2 m. 50, sont déjà destinés à divers usages : on s'en sert pour laisser aux voitures qui se croisent l'espace de se ranger, pour fournir des pistes cavalières ou cyclables, pour y construire la voie des tramways à vapeur, pour y poser les conduites d'eau ou de gaz ou bien pour y mettre les poteaux-soutiens des fils électriques.

Il est évident qu'on ne peut pas permettre sur des routes pareilles une libre circulation des automobiles, mais qu'il faut construire pour celles-ci une voie spéciale.

Le D^r Lely, dans le discours cité, recommande de construire la voie pour automobiles de façon qu'elle fasse partie de la route même. Dans ce cas la meilleure disposition semble être celle où la partie centrale est réservée aux automobiles dans les deux directions, tandis que la circulation des voitures ordinaires occupe les bas-côtés, dans une seule direction sur chaque côté. On obtient ainsi la disposition figurée sur le profil numéro 1.

Il faut cependant examiner sérieusement si, de cette manière, la sûreté des piétons et des voitures ordinaires est suffisamment garantie. Vu la grande vitesse des automobiles qui peut dépasser 80 kilomètres à l'heure, une voie spéciale pour automobiles, séparée complètement de la circulation ordinaire semble être préférable. Elle peut s'obtenir d'une façon simple en laissant intacte la route actuelle avec sa double rangée d'arbres et en construisant à côté la voie pour automobiles, comme l'indique le profil numéro 2. Ici, la circulation des automobiles est pour ainsi dire isolée des deux côtés par les deux rangées d'arbres qui bordent la voie.

LA ROUTE FUTURE.

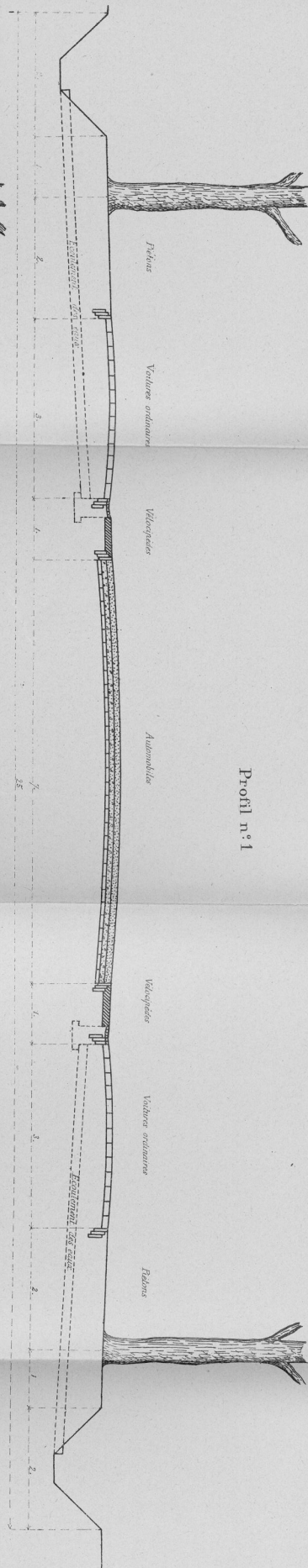
En ce cas, la communication entre la route et les champs situés du côté de la voie pour automobiles peut être assurée par de petites digues de traverse, construites de distance en distance. Le profil numéro 2 a encore l'avantage de ne demander aucune modification de la route servant à la circulation ordinaire.

Avec les deux profils il faut pourvoir d'une manière efficace à l'écoulement des eaux. La voie ou les voies pour la circulation ordinaire pourront être construites avec les matériaux actuellement en usage ; quant à la chaussée pour automobiles elle sera construite de préférence en empierrement ou en ciment. En outre, on fera bien de prévenir la formation de la poussière.

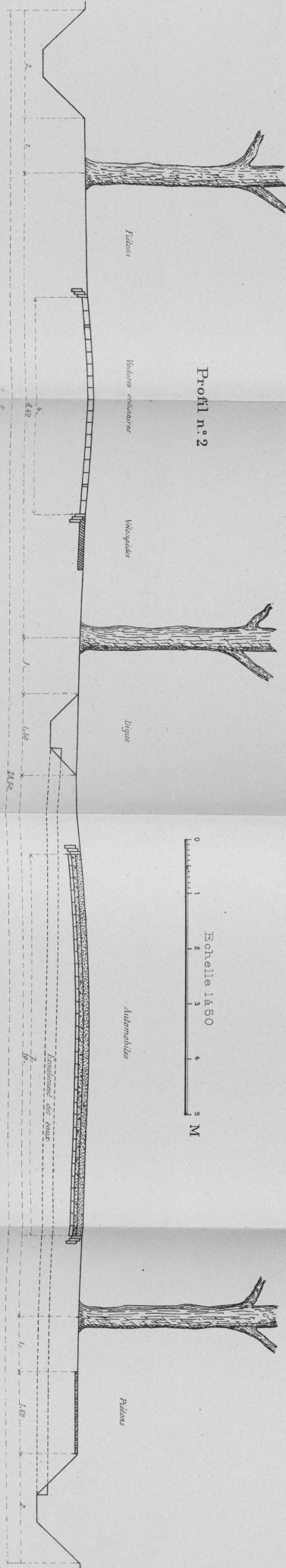
La chaussée pour automobiles aura au moins 6 à 7 mètres de largeur.

Zutphen, 25 mai 1908.

Profil n° 1



Profil n° 2



Échelle 1:50
0 1 2 3 4 5 M