

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

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

Auteur : Charles, André (18..-19..)

Titre du volume : Communication sur un nouveau système de pavage des routes

Adresse : Paris : Imprimerie générale Lahure, 1908

Collation : 1 vol. (2 p.) ; 27 cm

Cote : CNAM-BIB 4 Ky 107 bis

Sujet(s) : Pavage -- 1900-1945 ; Revêtements (voirie) -- 1900-1945 ; Routes -- Conception et construction -- 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?4KY107BIS>



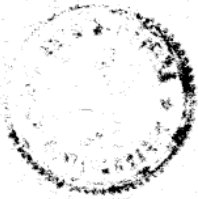
**1<sup>ER</sup> CONGRÈS INTERNATIONAL DE LA ROUTE**  
PARIS 1908

**1<sup>re</sup> SECTION**

**COMMUNICATION**

SUR UN

**NOUVEAU SYSTÈME DE PAVAGE DES ROUTES**



**COMMUNICATION**

DE

**M. ANDRÉ CHARLES**

Ingénieur Civil

**PARIS**

**IMPRIMERIE GÉNÉRALE LAHURE**

9, RUE DE FLEURUS, 9

**1908**



COMMUNICATION

SUR UN

NOUVEAU SYSTÈME DE PAVAGE

DES ROUTES

---

COMMUNICATION

DE

**M. ANDRÉ CHARLES**

Ingénieur Civil.

Les nombreux systèmes de recouvrement des routes admis jusqu'à ce jour peuvent se classer en deux catégories bien distinctes :

1° *Les pavages à surface très dure*, tels que les granites, les porphyres, les grès naturels ou artificiels, etc.

2° *Les pavages à surface compressible*, tels que l'asphalte, le bois, le macadam goudronné, etc.

Les premiers possèdent en général une grande résistance à la compression et à l'usure, mais, comme ils doivent être rugueux pour ne pas être glissants, ils ont le double inconvénient d'être bruyants et d'user considérablement les organes des véhicules.

Les seconds, en général, sont silencieux et ont l'avantage de consumer beaucoup moins les organes des véhicules, mais ils ont l'inconvénient de se désagréger assez vite, parce qu'ils ont une faible résistance à l'écrasement et aux chocs.

Il était donc naturel de chercher à réunir les avantages de ces deux systèmes, et c'est ce que nous essayons de faire.

Pour cela, nous proposons de recouvrir la route d'une surface très dure, parfaitement lisse et un peu compressible, sur laquelle nous faisons adhérer une couche de matière élastique telle que le goudron. Nous obtenons ainsi un pavage très résistant, silencieux et élastique.

Dans ce but, si l'on passe en revue tous les matériaux très durs, pouvant servir au pavage, nous voyons qu'il nous faut écarter toutes les pierres naturelles, parce qu'il faudrait travailler ces pierres dures en parallélépipèdes dont cinq des faces seraient parfaitement planes, ce qui serait extrêmement coûteux; d'ailleurs, dans la plupart des cas le goudron n'adhérerait pas assez et le pavage serait glissant.

Le goudron ne semble pas non plus adhérer suffisamment au ciment, ni au grès céramique, parce que ces pierres artificielles, lorsqu'elles sont très dures, ne sont pas assez poreuses, ni assez compressibles.

Nous croyons devoir attirer l'attention sur la pierre artificielle de sable et chaux appelée pierre silico-calcaire, qui, lorsqu'elle est bien exécutée, a incontestablement des propriétés précieuses pour le pavage.

En effet, en employant une composition de chaux et de sable d'une extrême finesse, comprimée à des pressions très élevées, et cuite ensuite à la vapeur d'eau, on obtient un produit ayant les avantages remarquables suivants :

1° Il est très résistant à l'écrasement (de 1000 à 1500 kg par cm<sup>2</sup>);

2° Il est poreux;

3° Il est compressible aux chocs.

Sa porosité permet de pratiquer le goudronnage sur sa surface parfaitement unie, ce qui rend ce pavage silencieux, sans poussière et empêche la détérioration des organes des véhicules.

Par sa propriété d'être compressible aux chocs, il n'est pas glissant; il est par cela même antidérapant. Il possède enfin le grand avantage d'être très bon marché.

Ce système de pavage est en voie d'expérimentation à Puteaux, rue Arago, en face du n° 5.

---

62541. — PARIS, IMPRIMERIE LAHURE

9, rue de Fleurus, 9

---