

# L'autoroute Bruxelles-Ostende

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **54 (1956)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-212677>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

möglichst kleiner Materialverbrauch ebenfalls wichtig erscheint. Die Aufgabe erscheint in der Weise lösbar, daß das ganze Land mit einem nach einem speziellen Verfahren ausgemessenen Triangulierungsnetz überzogen wird und die erforderliche Genauigkeit desselben durch ein mit Hilfe eines neuen Berechnungsverfahrens eingebauten Netzes erster Ordnung gesichert wird. Sp.

*Quelle:* „Acta Technica“, Budapest, Bd. 17, Heft 1–4 (1952)

*Verfasser:* E. Regöczi

## **L'Autoroute Bruxelles—Ostende**

*Bn.* Il y a une vingtaine d'années déjà, la Belgique, carrefour des routes des grands échanges internationaux, avait mis au premier plan de ses préoccupations la construction des autoroutes. La guerre a arrêté cet élan, alors que la Belgique ne possédait que deux embryons d'autoroutes sur les itinéraires de Bruxelles—Anvers et Bruxelles—Ostende. La nouvelle autoroute de Bruxelles à Ostende, d'une longueur totale de 108 km, traverse la plaine de la Basse-Belgique. Son tracé comprend des alignements droits et des courbes à grand rayon (minimum 2500 m). Elle comporte 65 passages supérieurs et 52 passages inférieurs, traversant des routes, des voies ferrées, des rivières et des canaux.

Le profil en travers présente une largeur de plate-forme normale de 30 m et comporte deux chaussées en béton de ciment de 7,50 m de largeur. A sens unique, elles sont séparées par un terre-plein central de 3,40 m de largeur. Des accotements de 5 m permettent aux véhicules de s'arrêter et de stationner en dehors de la chaussée. Conformément au principe même des autoroutes, cette artère est essentiellement réservée à la circulation des véhicules motorisés et ne comporte aucune traversée à niveau, les propriétés riveraines n'y ayant pas d'accès direct. On ne peut pas terminer le rapport sans rappeler les difficultés dues aux expropriations, opérations rendues très délicates en Belgique, par suite du grand morcellement de la propriété et de la densité de la population.

Les difficultés pour les expropriations ne sont pas seulement un «privilege» des Belges. Dans tous les pays du monde, la construction des autoroutes rencontre la résistance du propriétaire exproprié. L'expropriation est un instrument juridique simple mais grossier. A la place de cette expropriation impopulaire il faudra exécuter le remaniement parcellaire, dont le périmètre est de 200 à 400 m des deux côtés de la nouvelle autoroute. Si on arrive à remplacer l'expropriation par le remaniement et à remettre tous les frais du remaniement à la charge de la route, la résistance du propriétaire diminue, car il ne perd plus tout son terrain, mais seulement un certain pourcentage. On peut encore faciliter le travail du remaniement, si l'Etat ou la Commune achète à temps du terrain dans le tracé projeté. La construction des autoroutes n'est pas seulement un problème de construction de route, mais avant tout un problème d'urbanisme et de génie rural de premier ordre.