

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

**Band:** 54 (1956)

**Heft:** 3

**Artikel:** L'autoroute Bruxelles-Ostende

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-212677>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 30.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

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 «privilège» 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.