Wiener Stadt-Bibliothek.
4383 B

Feuille N°

IX a/1

TRAM-WAYS

RESEAU POUR PARIS ET LA BANLIEUE

PROJET PRÉSENTÉ

PAR

MM. G. de DREYHAUSEN, de Vienne; G. DIODATI, de Genève; SCAECK, consul d'Autriche à Genève, et E. BREITTMAYER.

IMP. A. CHAIX ET Cie — 3892-2.

Paris. Février. 1872.

Dressé par l'Ingénieur soussigné:
James Pouchet.

TR

PARIS

Dema

TRAMWAYS

POUR

PARIS ET LA BANLIEUE

Demande de Concession

Paris, le 9 mars 1782.

A MONSIEUR LE PRÉFET DE LA SEINE

MONSIEUR LE PRÉFET,

Après étude approfondie de la question des Tramways de Paris, nous avons l'honneur de vous remettre ci-joint le dossier du projet que nous avons étudié et pour lequel nous nous portons demandeurs en concession.

Nous sommes disposés et prêts à exécuter ce projet dans un terme de deux années à courir du jour de la concession, et à déposer comme garantie tel cautionnement que vous jugerez convenable de déterminer.

Le parcours total du réseau que nous proposons d'établir sera de 124 kilomètres,

dont 80$^{k.m.}$ 500$^{m.}$ dans Paris

et 43 500 hors Paris.

Ce réseau est disposé de façon à relier Paris central avec ses quartiers excentriques et les localités de la banlieue.

Nous nous sommes attachés à ne gêner en rien la circulation dans l'intérieur de Paris.

Sur la rive droite, nous ne dépassons pas la ligne des boulevards intérieurs, où nos trois têtes de lignes sont : derrière le nouvel Opéra, la place du Château-d'eau et la place de la Bastille.

Sur la rive gauche, où le mouvement est moindre, nous avons établi nos têtes de lignes à Saint-Germain-des-Prés, au Luxembourg et au Collége de France.

Toutes ces lignes de banlieue irradiant du centre à la circonférence sont reliées entre elles par une grande ligne de raccordement qui suit les anciens boulevards extérieurs.

Les tarifs que nous nous proposons d'établir ne pourraient, en aucun cas, dépasser, *dans l'intérieur de Paris,* les prix actuels de la Compagnie des Omnibus.

Pour les parcours de Paris et banlieue, ils seraient, au maximum, de 0 fr. 50 places d'intérieur et 0 fr. 25 places d'impériale et plate-forme.

Nous sommes prêts à nous soumettre à tous les règlements et ordres de l'Administration supérieure, tant pour l'établissement et la pose de la voie, l'entretien des rues et routes, que pour les mesures d'ordre et de police que pourrait motiver l'établissement des Tramways.

Nous sommes également disposés à nous prêter à toute combinaison que la Ville pourra désirer pour aplanir avec la Compagnie des Omnibus les difficultés que pourrait soulever la question de son privilége, et à nous entendre avec elle au sujet des correspondances et des heures de départ, pour faciliter le transport des voyageurs.

Pour les autres lignes de Tramways qui pourront être plus tard concédées dans la ville de Paris et le département de la Seine, nous demandons un droit de préférence, à prix égal.

En nous tenant complétement à votre disposition, pour tout supplément d'information qu'il vous plaira de nous demander, nous sommes,

Monsieur le Préfet,

Vos très-humbles et obéissants serviteurs,

E. BREITTMAYER. G. de DREYHAUSEN.

Tant en leur nom personnel, qu'au nom et pour compte de MM. Diodati, de Genève, et Schaeck, Consul d'Autriche, à Genève.

NOTE

SUR LE RÉSEAU DE TRAMWAYS

POUR

PARIS ET LA BANLIEUE

Depuis quelque temps déjà, la nécessité d'augmenter les moyens de communication, soit à l'intérieur de Paris, soit dans sa banlieue, se faisait vivement sentir.

Le service d'omnibus établi en 1855 par la Compagnie générale, a été organisé de telle façon que tous les quartiers de Paris fussent également désservis, et qu'aucun ne fût négligé au profit d'autres d'une exploitation plus rémunératrice.

Depuis lors, l'addition de quelques lignes et le prolongement de quelques autres n'a pas suffi pour maintenir ce service en harmonie avec des besoins croissants; aussi peut-on affirmer que l'ensemble du réseau des omnibus n'est plus maintenant en rapport avec les besoins de la population, et ne satisfait plus surtout au mouvement journalier entre le centre de Paris et l'extérieur.

En cet état de choses, l'idée des tramways, tels qu'ils existent depuis longtemps en Amérique, tels qu'ils ont été établis depuis quelques années dans plusieurs grandes villes d'Europe, notamment à Londres, Vienne, Copenhague, Stuttgart, Saint-Pétersbourg, etc., etc., devait naturellement se présenter à l'esprit.

D'ailleurs, le résultat obtenu par les omnibus et celui atteint par les tramways n'est pas identiqne. — Les premiers s'établissent pour satisfaire à un besoin existant, pour faciliter les communications dans *un centre de population déjà formé*, tandis que l'expérience a démontré que les seconds, tout en remplissant le même but, tendent, en outre, par les facilités de transport continuelles qu'ils fournissent, à créer sur leur parcours des quartiers nouveaux, ou à faire prospérer ceux existants.

Il n'est donc pas question ici d'un empiétement sur le privilége que possède la Compagnie des omnibus, mais d'une institution destinée à compléter leur service, en établissant, soit dans la banlieue, soit dans les grandes artères excentriques de Paris, des voitures confortables, d'un accès facile et d'un prix modéré, qui, se reliant avec le

réseau intérieur des lignes d'omnibus, permettrait à la population de la banlieue et des quartiers éloignés de se rendre promptement, commodément et à bon marché sur un point quelconque de la ville.

Le réseau ci-joint, combiné dans ce but, ne touche qu'en deux points les boulevards intérieurs, au Château-d'Eau et à la Bastille. Sauf la ligne des quais nécessaire pour le reliement de l'ensemble, il ne fait nulle part double emploi avec les omnibus.

Dans l'état actuel, les villes ou villages de banlieue sur lesquels se dirigent les quinze lignes projetées ne communiquent avec Paris que par voitures publiques et chemins de fer. — Les premières sont pour la plupart fort inférieures comme confortable aux omnibus et à plus forte raison aux voitures des tramways. — Elles partent à des intervalles éloignés, de places peu centrales ou de cours d'hôtels, et n'établissent en aucune façon le trafic constant d'un tramway partant à intervalles très-rapprochés (1).

Les seconds, outre ces inconvénients qu'ils partagent, ont des gares éloignées souvent de 1,000 à 1,200 mètres du pays, ce qui, la nuit ou par le mauvais temps, ne rend pas leur emploi très-satisfaisant (2).

En regard de ces moyens de communication existants, un service de voitures de tramways spacieuses, commodes et donnant à tout instant la facilité de se transporter, obtiendrait facilement la faveur du public (3).

Les plans et dessins déposés par les soussignés suffisent pour démontrer les avantages qui ont fait le succès de la voiture de tramway. — Ils croient néanmoins devoir les récapituler ici. Ces avantages consistent surtout : 1° dans la facilité d'accès, le plancher de la voiture ne se trouvant qu'à 60 centimètres environ au-dessus du sol et celle-ci ayant plusieurs entrées ; 2° dans la facilité de circulation intérieure résultant de sa grande largeur ; 3° dans la douceur du mouvement et l'absence de cahots que procure le rail.

L'attelage et les roues, dans la voiture de tramway, ne sont pas apparents et permettent une largeur beaucoup plus considérable. Le marchepied et l'entrée étroite de l'omnibus sont remplacés par deux plates-formes munies de quatre marchepieds de 70 centimètres de largeur, en sorte que quatre voyageurs peuvent monter à la fois. L'accès

---

(1) La voiture de Montreuil part d'une cour d'hôtel de la rue Saint-Paul, celle de Saint-Denis d'une cour d'hôtel de la rue d'Enghien, etc., etc.

(2) Pour Vanves et Issy, la station est à plus de 1,000 mètres ; pour Neuilly et Levallois, à 1,200 mètres environ de la mairie, etc.

(3) De certaines villes de banlieue, le mouvement sur Paris est considérable. — Pour ne prendre qu'un exemple, Levallois-Perret, qui compte 18,000 habitants, a un mouvement journalier sur Paris de 4,000 personnes, soit 8,000 trajets ; sur ces 4,000 voyageurs, 2,500 environ prennent le chemin de fer, 5 à 600 l'omnibus, le reste va à pied. Or, le chemin de fer ou l'omnibus partent de la place de Courcelles, distante de plus de 1,000 mètres de l'intérieur du pays. — Il est incontestable qu'un service de tramways partant de la mairie, traversant la principale rue du pays et arrivant directement au nouvel Opéra, attirerait à lui la majorité des voyageurs.

de l'impériale, difficile dans les omnibus, se fait dans le tramway au moyen d'un escalier qui permet aux dames d'en profiter. L'accès des places d'intérieur, qui, dans l'omnibus, est une gêne pour les voyageurs, se fait sans aucun dérangement, grâce à la largeur du couloir central. En outre, le mouvement régulier et rectiligne de la voiture permet de la saisir facilement au passage. Enfin, nous ferons observer que les omnibus ne mettent en circulation qu'un seul type de voitures ayant deux sortes de places, l'intérieur et l'impériale : l'hiver, l'intérieur est recherché et fait généralement défaut; l'été, l'impériale est préférée, mais elle est souvent complète.

Le matériel des tramways, au contraire, comporte trois types de voitures : les voitures d'hiver, les voitures d'été et les voitures mixtes parfaitement appropriées aux diverses saisons. — Toutes ont deux plates-formes à l'air libre, qui permettent au voyageur de se préparer à descendre et d'attendre le moment précis où il doit quitter le marchepied. Ces plates-formes sont aussi préférées par les fumeurs ou les voyageurs pour les petits parcours.

L'établissement de tramways dans Paris, grâce aux grandes artères ouvertes depuis quelques années, ne présente aucune difficulté. Le réseau proposé par les soussignés ne traverse que des voies larges où les rails ne pourront en rien gêner la circulation ni le stationnement des voitures.

Ce sont ces grands travaux de percement qui facilitent l'exécution du projet en question, qui en ont en même temps rendu la création opportune; car en substituant à des maisons à loyers peu élevés des constructions de luxe, ils ont refoulé dans les quartiers excentriques et de là jusque dans la banlieue, une partie de la population que la cherté croissante de la vie matérielle a forcé à émigrer.

C'est ainsi que, dans les dix ou quinze dernières années, on a vu s'ajouter aux habitants des villes ou villages de la banlieue une population nomade que ses affaires appellent tous les jours à Paris et qui ne dispose pas de moyens de transport suffisants.

C'est à cette catégorie, ainsi qu'à la population propre de la banlieue, que s'adressent surtout les tramways; en outre, l'élégance, la commodité des voitures et la douceur de leur locomotion, ont, partout où elles existent, attiré à ce système de transport la clientèle d'un public qui ne se sert généralement pas des omnibus.

Nous ne doutons pas que l'ensemble des considérations qui précèdent ne justifie, aux yeux de tous, l'opportunité de la création d'un réseau de tramways pour Paris et la banlieue.

MM. G. de DREYHAUSEN, de Vienne.
H. DIODATI, de Genève.
SCHAECK, consul d'Autriche à Genève.
E. BREITTMAYER.

Paris, mars 1872.

IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER. — A. CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20, A PARIS. — 5754-2.

DÉVELOPPEMENT KILOMÉTRIQUE DES RÉSEAUX

DE BANLIEUE ET DE PARIS

(DÉDUCTION FAITE DES PARCOURS COMMUNS)

1°	Développement kilométrique	en dedans des boulevards extérieurs.	43 k. 000	dans Paris 80 k. 500
2°	Id.	entre les boulevards extérieurs et les fortifications.	37 500	
3°	Id.	hors Paris.		43 500
		Total.		124 k. 000

Note. — L'ensemble du réseau projeté pour Paris et la Banlieue comporte :

1° Une ligne circulaire établie sur les anciens boulevards extérieurs des deux rives et traversant la Seine aux ponts d'Austerlitz et de l'Alma ;

2° Une série de lignes partant de points plus rapprochés du centre de Paris, coupant à peu près normalement la ligne circulaire et rayonnant sur les 15 localités de Banlieue indiquées au tableau n° 1.

Par les six grandes voies du boulevard Haussmann, de la rue Lafayette, des boulevards Magenta, Voltaire et Richard-Lenoir, le réseau de Paris établit pour la rive droite une correspondance facile entre les stations terminales des Ternes, du Nouvel-Opéra, du Château-d'Eau et de la Bastille. — En outre il double pour la rive droite la ligne des boulevards extérieurs, par trop éloignée du centre.

Par ce tracé, les 11 lignes de Banlieue (rive droite) peuvent être desservies presque directement par les deux plus importantes stations : le Nouvel-Opéra et le Château-d'Eau.

Les trois stations de Banlieue (rive gauche) n'ont pu être reliées de la même manière, mais elles arrivent plus au centre de la cité ; dans tous les cas, la ligne circulaire des anciens boulevards extérieurs permet également la correspondance sans une trop grande augmentation de parcours.

Enfin, la ligne des quais, reliée à l'Ouest avec celle de Passy et à l'Est avec celle du Trône, permet la traversée de Paris presque en ligne droite de Boulogne à Vincennes.

IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER. — A. CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20, A PARIS. — 3804-2.

Tableau n° 1.

TRAM-WAYS. — RÉSEAU DE BANLIEUE

TABLEAU des 15 lignes de Banlieue. — Stations terminales intermédiaires et développement kilométrique de chaque ligne.

PARIS.—IMP. A. CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20. — 3744-2

Numéros des lignes.	Stations terminales dans Paris.	Stations intermédiaires dans Paris.	Stations intermédiaires hors Paris	Stations terminales hors Paris.	Longueur de chaque ligne dans Paris	Longueur de chaque ligne hors Paris	Longueur de chaque ligne total	Observations.
1	Rond-point des Ternes.	Passy — Auteuil.	Boulogne	St-Cloud.	4750m	3000m	7750m	Les 15 lignes de ce tableau sont indiquées aux plans d'ensemble par un trait rouge.
2			Neuilly — Courbevoie — Puteaux.	Suresnes	1000	5550	6550	Les longueurs indiquées ci-contre ne sont qu'approximatives, elles pourront varier de 150 à 200 mètres, en plus ou en moins, suivant le point que le projet définitif fixera pour le stationnement des voitures sur les places de la Bastille, du Château-d'Eau, etc., etc.
3		Batignolles-Courcelles.		Levallois-Perret	3470	370	4340	Le développement total du réseau : 96k860 ne tient pas compte des parcours communs. — Déduction faite de ces parcours communs, le développement du réseau de Banlieue serait de 86 km.
4	Opéra	Batignolles.		Clichy.	3640	1500	5140	
5		Batignolles.		St-Ouen	3620	2520	6140	
6	Rue Maubeuge	La Chapelle		St-Denis.	3300	4400	7700	
7	Château-d'Eau	La Villette.		Aubervilliers	4300	2060	6360	
8		La Petite Villette		Pantin.	4180	1660	5840	
9	Bastille	Charonne-Trône		Montreuil	3380	2560	5940	
10		Charonne-Trône		Vincennes.	3230	1760	4990	
11		Grande Pinte.	Saint-Mandé.	Charenton.	3470	2000	5470	
12	Collége de France	Maison-Blanche		Vitry	3820	3400	7220	
13	Luxembourg	Petit-Montrouge	Montrouge.	Arcueil	2960	2800	5760	
14		Petit-Montrouge	Montrouge-Malakoff.	Châtillon	3070	3380	6450	
15	St-Germain-des-Prés	Vaugirard.	Issy — Moulineaux (Bas-Meudon)	Sèvres.	4970	5520	11210	
			Issy — Vanves.		.....	720		
				Totaux.	53160m	43700m	96860m	

TABLE

NUMÉROS des
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15

Tableau n° 2.

TRAM-WAYS. — RÉSEAU DE PARIS

TABLEAU des 13 lignes dans Paris. — Stations terminales et développement kilométrique de chaque ligne.

A. CHAIX ET Cᵉ. — 3746-2.

NOMS des LIGNES	STATIONS TERMINALES.		LONGUEUR de chaque LIGNE.	CORRESPONDANCES aux STATIONS EXTRÊMES ET SUR LE PARCOURS.	OBSERVATIONS.
A	Rond-point des Ternes.	Belleville.....	6910ᵐ	1. 2. L. B — 3. 4. 5 — 6. G — 7 — 8 — H	Les six premières lignes A, B, C, D, E, F, considérées comme les plus importantes, sont indiquées aux plans d'ensemble par un trait ponctué double.
B	Rond-point des Ternes.	Opéra.....	2590	1. 2. L. A..... 3. 4. 5. F	Les sept autres lignes secondaires, de G à N, sont indiquées par un trait ponctué simple.
C	Château-d'Eau.....	Trône.....	3040	7. 8. D..... 9. 10. H. K	Les longueurs données pour chaque ligne ne sont qu'approximatives, elles pourront varier de 50 à 100 mètres en plus ou en moins, suivant le point que le projet définitif fixera pour le stationnement des voitures. Sur les places de la Bastille, Château-d'Eau, etc., etc.
D	Château-d'Eau.....	Bastille.....	1860	7. 8. C..... 9. 10. 11. I	Le développement total du réseau, 42 k. 160, ne tient pas compte des parcours communs. — Déduction faite de ces parcours communs, le développement du réseau dans Paris serait d'environ 37 k. 200.
E	Invalides.....	Gare d'Orléans.....	4860	L.....15... 13. 14.....12..... I. K. N	
F	Opéra.....	La Villette.....	3050	3. 4. 5. B.... G..... 7. 8..... A	
G	Saint-Laurent.....	Place de La Chapelle....	1280	7. 8..... F..... 6. A	
H	Belleville.....	Trône.....	3240	A..... 9. 10. C. K	
I	Bastille.....	Gare d'Orléans.....	1110	9. 10. 11. D..... E. K. N	
K	Gare d'Orléans.....	Trône.....	2320	I. E. N..... 11..... 9. 10. C. H	
L	Invalides.....	Rond-point des Ternes..	3520	E..... M..... 1. 2. A. B	
M	Passy.....	Place de l'Alma.....	2580	1..... L	
N	Place de l'Alma.....	Gare d'Orléans.....	5800	L. M..... I. E. K	
			42 k.160		

TABLEA

NOMS des LIGNES
A
B
C
D
E
F
G
H
I
K
L
M
N

TRAM-WAYS

TABLEAU des localités desservies par le réseau de Banlieue et le réseau dans Paris.

PARIS.—IMP. A. CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20. — 3806-2.

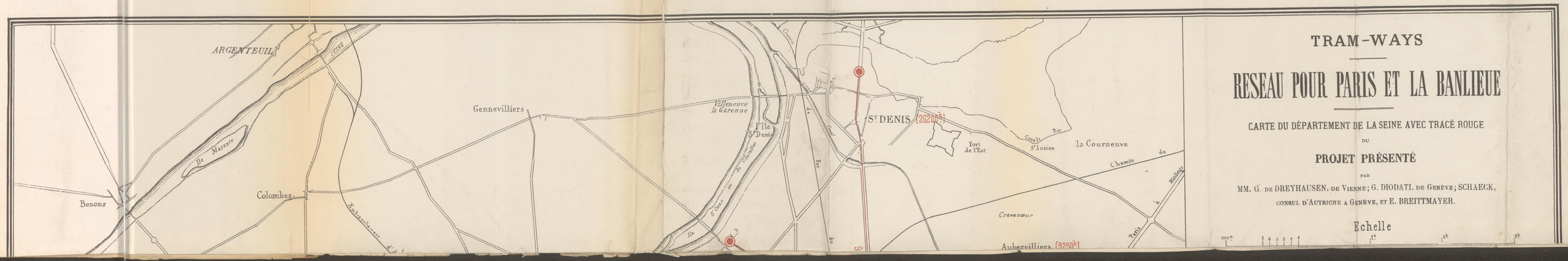
RÉSEAU DE BANLIEUE ET DANS PARIS. — STATIONS TERMINALES ET INTERMÉDIAIRES.	STATIONS — DANS PARIS. — NOMS des PLACES ET QUARTIERS.	STATIONS — DANS PARIS. — NOMS ET NUMÉROS des LIGNES LES DESSERVANT.	STATIONS — HORS PARIS. — NOMS DES LOCALITÉS.	STATIONS — HORS PARIS. — NUMÉROS des lignes LES DESSERVANT.	STATIONS — HORS PARIS. — POPULATION.
Réseau de Banlieue et dans Paris. — Stations terminales.	Rond-point des Ternes	1.2.A.B.L	Saint-Cloud	1	4140 h
	Opéra	3.4.5.B.F	Suresnes	2	4160
	Rue Maubeuge	6	Levallois-Perret	3	18000
	Château-d'Eau	7.8.C.D	Clichy	4	13400
	Bastille	9.10.11.D.I	Saint-Ouen	5	5810
	Collége de France	12	Saint-Denis	6	26220
	Luxembourg	13.14	Aubervilliers	7	9250
	Saint-Germain-des-Prés	15	Pantin	8	8480
			Montreuil	9	9180
	Belleville	A.H	Vincennes	10	10250
	Trône	H.C.K.9.10	Charenton	11	6190
	Petite Villette	F.8	Vitry	12	3630
	Saint-Laurent	G.7.8	Arcueil	13	5020
	Place de La Chapelle	G.6.A	Châtillon	14	2240
	Place de l'Alma	M.N.L	Sèvres	15	7400
	Passy	M.I			
	Invalides	E.L			
	Gare d'Orléans	I.E.N.K			
Stations intermédiaires	Auteuil	1	Boulogne	1	17340
	Batignolles-Courcelles	3.A	Neuilly	2	12500
	Batignolles	4.5	Courbevoie	2	8880
	La Chapelle	6	Puteaux	2	9380
	La Villette	7	Saint-Mandé	11	4560
	Grande-Pinte	11	Montrouge	13	4220
	Maison-Blanche	12	Montrouge-Malakoff	14	
	Petit-Montrouge	13.14	Issy	15	8810
	Vaugirard	15	Vanves	15	7830
			Moulinaux (Bas-Meudon)	15	4000
TOTAL	26 Stations dans Paris		25 Stations hors Paris		210390 habitants.

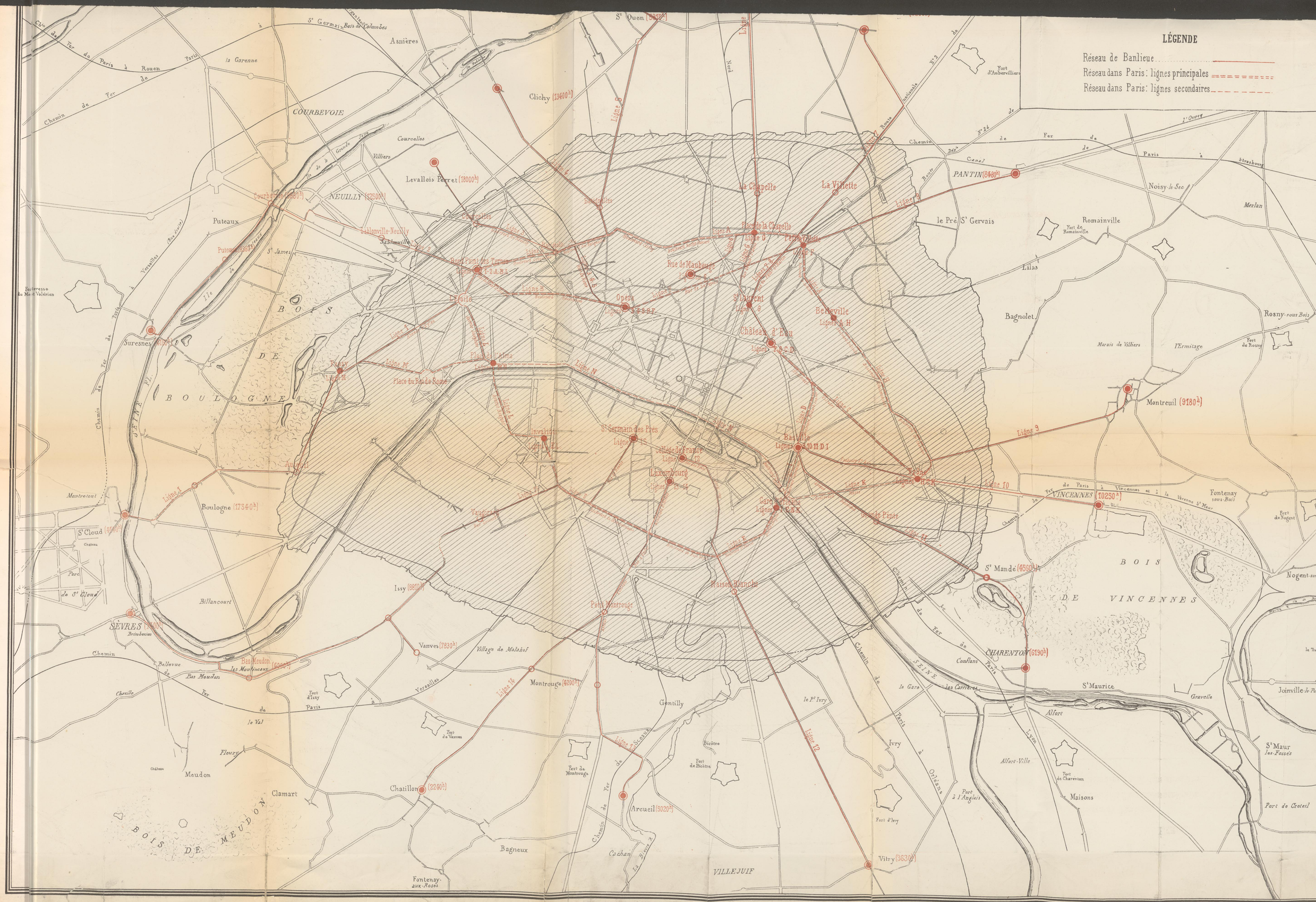
OBSERVATIONS.

Quelques Stations terminales des lignes de Banlieue le sont également pour des lignes dans Paris, comme le Rond-point des Ternes, l'Opéra, le Château-d'Eau, etc., etc.

Des stations intermédiaires des lignes de Banlieue forment aussi les stations terminales des lignes dans Paris, tel que Passy, station intermédiaire de la ligne 1 et qui est en même temps station terminale de la ligne M.

Le présent tableau ne porte pas en double ces stations ; il les impute aux premières lignes qui les desservent, suivant l'ordre adopté par les tableaux 1 et 2.


ARGENTEUIL
Seine
Ile Marante
Bezons
Colombes
Gennevilliers
Villeneuve la Garenne
l'Ile St Denis
St DENIS (26200h)
Fort de l'Est
Canal
Rue du Canal
la Courneuve
Chemin de Montlhéry à Paris
Crevecœur
Aubervilliers (9250h)
TRAM-WAYS
RESEAU POUR PARIS ET LA BANLIEUE
CARTE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE AVEC TRACÉ ROUGE
DU
PROJET PRÉSENTÉ
PAR
MM. G. DE DREYHAUSEN, DE VIENNE; G. DIODATI, DE GENÈVE; SCHAECK,
CONSUL D'AUTRICHE A GENÈVE, ET E. BREITTMAYER.
Echelle


LÉGENDE
Réseau de Banlieue
Réseau dans Paris : lignes principales
Réseau dans Paris : lignes secondaires
Asnières
Clichy (13400h)
COURBEVOIE
Courcelles
Villiers
Levallois Perret (18000h)
NEUILLY (12500h)
Puteaux
Suresnes
BOIS DE BOULOGNE
Boulogne (17340h)
St Cloud
Billancourt
SÈVRES
Meudon
Clamart
BOIS DE MEUDON
Issy (8810h)
Vanves (7830h)
Montrouge (4200h)
Chatillon (2240h)
Bagneux
Fontenay-aux-Roses
Arcueil (3020h)
Gentilly
VILLEJUIF
Vitry (3630h)
Ivry
Bicêtre
Maisons
CHARENTON (6190h)
St Mandé (4560h)
VINCENNES (10250h)
BOIS DE VINCENNES
Montreuil (9180h)
Bagnolet
Romainville
Noisy-le-Sec
PANTIN (8480h)
le Pré St Gervais
La Villette
La Chapelle
Belleville
Bastille
Gare de Lyon
Gare d'Austerlitz
Jardin des Plantes
St Germain des Prés
Luxembourg
Invalides
Opéra
St Lazare
Place de l'Etoile
Place du Roi de Rome
Passy
Auteuil
Grenelle
Vaugirard
Maison Blanche
Porte Montrouge
Place du Trône
Place de la Bastille
Place de la Chapelle
Rue de Maubeuge
Rue Pont des Ternes
Sablonville-Neuilly
Courbevoie
Place de Clichy
Place de la Nation
Place de l'Alma
Place de l'Opéra
Place de la Bastille
Place de la Nation
Place de l'Etoile
Place du Trône
Place de l'Opéra
Place de la Chapelle

WIENBIBLIOTHEK
+QWB7427104