

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Vie de la société

Journal de la société statistique de Paris, tome 18 (1877), p. 111-112

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1877__18__111_0

© Société de statistique de Paris, 1877, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

V.

BIBLIOGRAPHIE.

LES TRAMWAYS ET CHEMINS DE FER SUR ROUTES, PAR M. PAUL CHALLOT.

L'étude des moyens de transport est à l'ordre du jour. La dernière création à ce point de vue est celle connue du public sous le nom de *tramways*. On peut y joindre aussi celle des *chemins de fer sur routes*.

M. P. Chalot, chef de division au ministère des travaux publics, vient de publier un volume in-8° de 375 pages, destiné à combler une véritable lacune en mettant sous les yeux du public, avec pièces officielles à l'appui, l'histoire, la jurisprudence et la réglementation des voies ferrées sur routes. C'est en effet le nom générique que donne l'auteur aux deux systèmes de locomotion cités plus haut. Il distingue seulement l'un de l'autre en donnant le nom de *tramway* au véhicule isolé marchant par traction de chevaux ou à moteur mécanique, tandis qu'il applique la dénomination de *chemins de fer sur routes* à un ensemble de wagons ou voitures, quel que soit d'ailleurs le mode de traction. La compétence de l'auteur donne un véritable prix à ces informations.

Les chemins de fer sur routes n'ont reçu que quelques rares applications. C'est ainsi qu'entre le Raincy et Montfermeil (Seine-et-Oise) et sur une partie du chemin de halage du canal de Bourgogne, on a pu voir circuler de véritables trains. Déjà, en 1865, pour le percement du mont Cenis et, depuis, pour l'ascension du Rigi-Culm, ce mode de locomotion a été également usité. En résumé, ce système appelle encore certaines améliorations et entraîne quelques inconvénients qui ont eu pour effet jusqu'ici d'en arrêter l'essor.

Il n'en est pas de même des *tramways*. Malgré tous les pronostics fâcheux dont ils ont été l'objet, usure des chaussées, heurts contre les rails, circulation rendue difficile pour les autres véhicules ainsi que pour les piétons, les tramways ont reçu leurs lettres de naturalisation. Une dernière objection avait été mise en avant, sinon pour les villes, où leur circulation est incessante, mais pour les petits centres, où la discontinuité et l'inégalité du service entraîneraient pour les exploitants de véritables pertes, les chevaux ne pouvant en effet être utilisés dans l'intervalle des voyages. On y a répondu en inventant des moteurs mécaniques dont la dépense est exactement proportionnée au service à rendre et au nombre de voyageurs à transporter. Le système Harding est expérimenté depuis l'année dernière sur la ligne de la gare Montparnasse à celle d'Orléans. Sa machine est verticale, à chaudière tubulaire. Deux autres inventeurs, MM. Nokaraki et Trany, ont essayé, le premier, l'air comprimé, le second une machine thermo-spécifique, avec des générateurs fixes sur le parcours. Les résultats obtenus permettent d'espérer une solution absolument pratique.

La longueur des lignes concédées depuis 22 ans, pour les voies ferrées sur routes est actuellement de près de 440 kilomètres. Si l'on en distrait 58 kilomètres de Rennes à Moidrey, dont la concession, qui date de 1855, a été retirée en 1858, le kilomètre établi dans l'intérêt exclusif de la Société des forges de Montataire, et 9 kilomètres de Rueil à Marly-le-Roi, qui constituent un chemin de fer sur route, on obtient, pour la longueur de tramways, un total de 368,270 mètres, réparti comme il suit :

Tramways au 1^{er} janvier 1877.

NOMS DES CONCESSIONNAIRES ACTUELS.	L'ENLÈVEMENT des lignes.	DESTINATION.
Tramways N. et S.	105,300	Ville de Paris.
Compagnie des omnibus	29,250	} De Vincennes à Sèvres, Boulogne et Saint-Cloud.
— des tramways.	9,200	
Concession Francq	12,400	De Sèvres à Versailles.
— Proust.	7,100	De Rueil à Port-Marty.
Compagnie générale française des tram- ways	23,700	Ville de Marseille.
Concession Philippart	4,360	Nancy-Maxéville.
Compagnie des tramwaybroads.	30,650	Ville de Lille.
Banque française et italienne	19,000	De Riom à Clermont.
Sociétés financières de Paris et des travaux publics en construction . . }	10,050	Ville du Havre.
	12,440	Ville de Nice.
Divers.	111,820	} Rouen, Roubaix, Dunkerque, Tours, Orléans, les Andelys, Villiers-le-Bel, Castres.

La plupart des tramways consignés dans le tableau ci-dessus, comme concédés à divers, ont été concédés depuis la fin de 1875. Les concessionnaires sont, en général, des municipalités.

M. Challot, dans ses développements sur la jurisprudence et la réglementation des tramways, explique qu'originellement une simple décision ministérielle du 16 avril 1853 autorisa des essais sur le quai de Billy. Cette décision fut confirmée par un décret du 18 février 1854, mais sans que le Conseil d'État et le conseil municipal fussent consultés. Le lecteur trouvera dans le livre que nous analysons les décisions qui règlent actuellement la matière.

Le public a accueilli avec faveur les tramways. Aussi, ne sera-t-on pas étonné d'apprendre que depuis 1852, date de la première pétition, jusqu'au 1^{er} janvier 1877, le nombre total des demandes de concession a été de 192, sur lesquelles 20 ont été l'objet de décrets; 57 sont en cours d'instruction; 10 ont été ajournées; 3 ont été retirées par leurs auteurs; 63 n'ont pas abouti; enfin, 39 ont été rejetées.

E. FLECHEY.

AVIS.

Par suite d'expropriation, le siège de la **Société de statistique de Paris** est transféré dans le nouveau local de l'École des sciences politiques,

RUE DES SAINTS-PÈRES, 15.