

*Carlier*

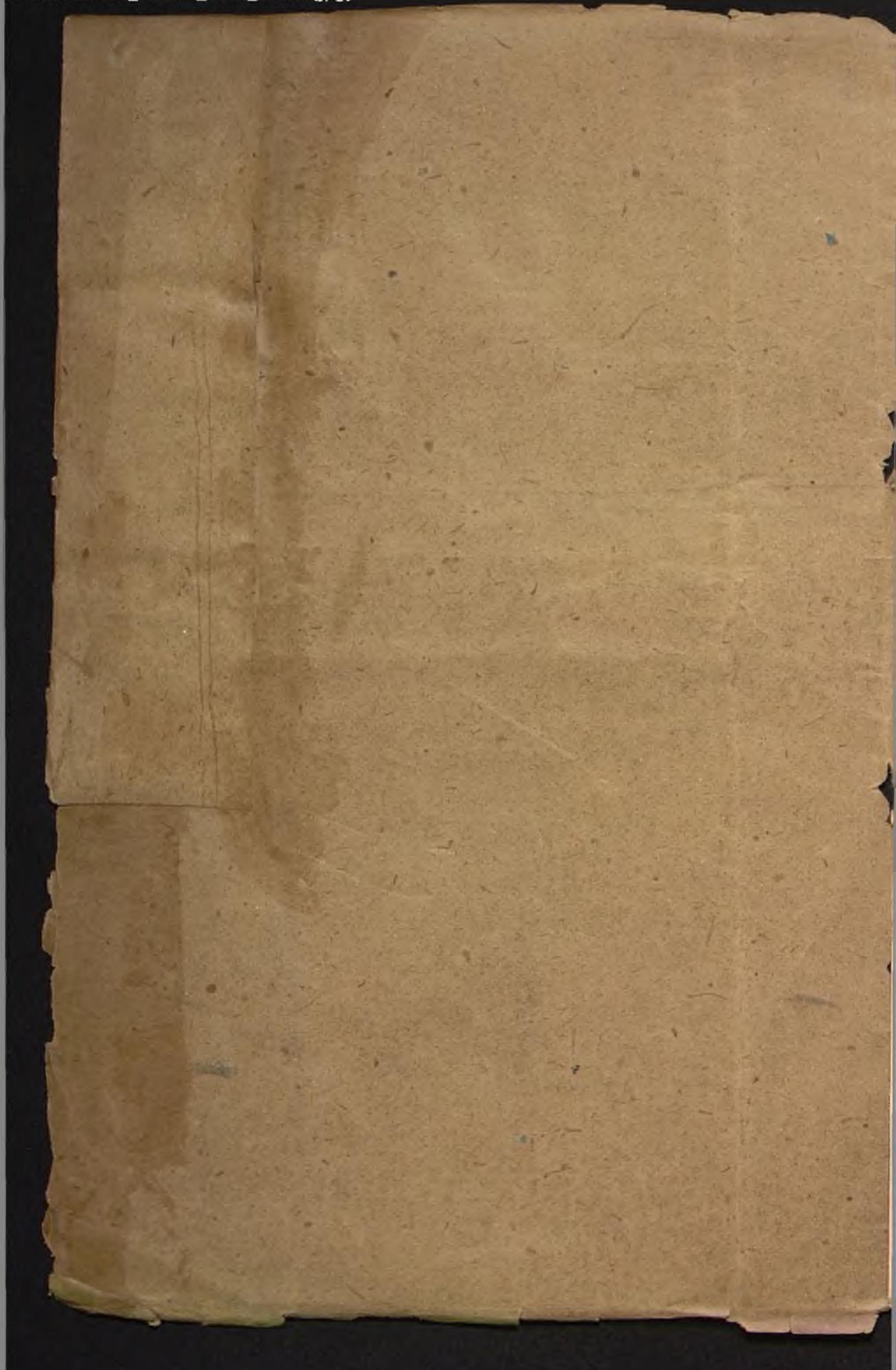
636.

*Charles Duand.*

*Tramways à vapeur et électriques*



Z  
6





## TRAMWAYS A VAPEUR ET ÉLECTRIQUES

Au moment où la question du rachat des Chemins de fer du Périgord, par la Compagnie des Tramways de la Dordogne, est à l'étude ;

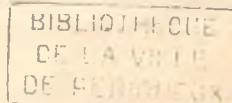
Et au moment aussi où l'établissement de tramways électriques urbains est sur le point d'aboutir ;

Ne paraîtra-t-il pas opportun :

1<sup>o</sup> De rechercher, — pour en faire une des conditions du rachat, — le moyen de supprimer la voie formant double traversée de Périgueux qui, partant de la place Francheville, serpente sur nos boulevards et emprunte la rue Victor-Hugo jusqu'à son raccordement avec la ligne principale (Périgueux-Brantôme) à l'entrée de la rue Louis-Blanc ?

2<sup>o</sup> De réclamer le déplacement de la ligne principale (Périgueux-Brantôme) dans la partie de la rue Chanzy, comprise entre les rues de Strasbourg et de Bordeaux, ou, tout au moins, jusqu'à l'aiguille située au droit de la rue des Forgerons ?

La solution favorable de ces desiderata aurait pour heureuses conséquences :



EP  
PZ 706  
C 0002812364

1<sup>o</sup> En ce qui concerne la suppression de la double traversée de Périgueux :

- A) De faire disparaître une voie (dont l'utilité est très contestable) qui, établie et maintenue sans contre-rails — comme dans une traverse de campagne, malgré les vœux réitérés du Conseil municipal — déshonore nos boulevards et nos rues, en déforme grossièrement le profil, contrairement aux prescriptions *formelles* de l'article 6 du cahier des charges de la concession (1) et par son entretien généralement défectueux, cause les accidents nombreux (ruptures d'essieux et de brancards de véhicules, crevaisons de pneus, chutes, etc.), dont les voituriers, les automobilistes et les bicyclistes se plaignent si amèrement et à si juste titre.
- B) De permettre à la voie électrique urbaine, à son débouché de la rue de Bordeaux sur les boulevards, de longer en ligne droite jusqu'à l'Avenue de Paris, le trottoir de droite au lieu de serpenter, entre le Théâtre et le Paradis des Fumeurs, pour se juxtaposer à la voie des Chemins de fer du Périgord.

Dans cette hypothèse, les poteaux porteurs du fil de travail — d'ailleurs de forme élégante — et ce fil lui-même, se profileraient rectilignement sur toute cette étendue — ce qui ne pourrait être réalisé si l'état actuel des choses était maintenu — et ainsi la belle perspective

(1) Cet article est ainsi conçu :

« Article 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du Préfet..... (qui, dans notre cas, n'existe pas.) »

de nos boulevards n'aurait pas trop à souffrir de la nouvelle installation.

Le même inconvénient, en ce qui a trait à la juxtaposition des voies, se produirait également entre l'Avenue de Paris et l'entrée de la rue Limogeanne ; et, dans ces conditions, ne serait-il pas à craindre que ces deux tronçons de nos boulevards, les jours de grande affluence, ne devinssent, en raison de la succession rapide des trains électriques, de vrais *Passages des Écrasés* ?

*2<sup>e</sup> En ce qui est relatif au déplacement de la voie du Périgord dans la rue Chanzy :*

De réaliser une amélioration importante dans la partie de cette rue — la plus fréquentée par le roulage — comprise entre les rues de Strasbourg et de Bordeaux.

Sur cette longueur, en effet, d'environ 200 mètres, la voie du Périgord a été placée de telle façon qu'elle ne laisse sur la gauche, entre le gabarit et le trottoir, qu'une trop étroite bande de chaussée (2<sup>m</sup>11, caniveau compris) pour permettre aux véhicules d'y circuler en toute sécurité et si, d'autre part, on ajoute à cet inconvénient celui plus grave encore d'une voie non munie de contre-rails, médiocrement entretenue et, par suite, de difficile accès dans tous les sens, il ne reste aux voituriers que la ressource de s'engager sur la droite de la rue où il existe entre le gabarit et le trottoir une largeur libre de chaussée de 3<sup>m</sup>29 (caniveau compris). Et comme cette largeur est insuffisante pour assurer aux véhicules un croisement normal, ceux-ci forment des frayés, les suivent sans dévier, coupent la chaussée, la désagrègent et par le moindre temps pluvieux la transforment en un affreux

purbier que le service municipal de voirie, malgré tous ses soins, est impuissant à conjurer.

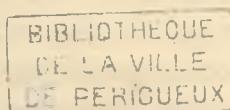
Il suffirait, pour mettre dans la mesure du possible un terme à cet état de choses, très regrettable au double point de vue de la circulation et d'un entretien anormal de la chaussée résultant du fait d'un tiers qui ne participe pas à cette dépense exceptionnelle, bénévolement supportée jusqu'à ce jour par la Ville, de riper la voie de 1<sup>m</sup>81 sur la gauche (côté du Pensionnat Saint-Jean), ce qui placerait son axe à la distance réglementaire de 1<sup>m</sup>35 de la face externe du trottoir.

L'intervalle libre de chaussée sur la droite, entre le gabarit et le trottoir, deviendrait alors 5 m. 10 et permettrait une circulation normale — avec croisements assurés — et un entretien correspondant dans cette partie de la rue Chanzy.

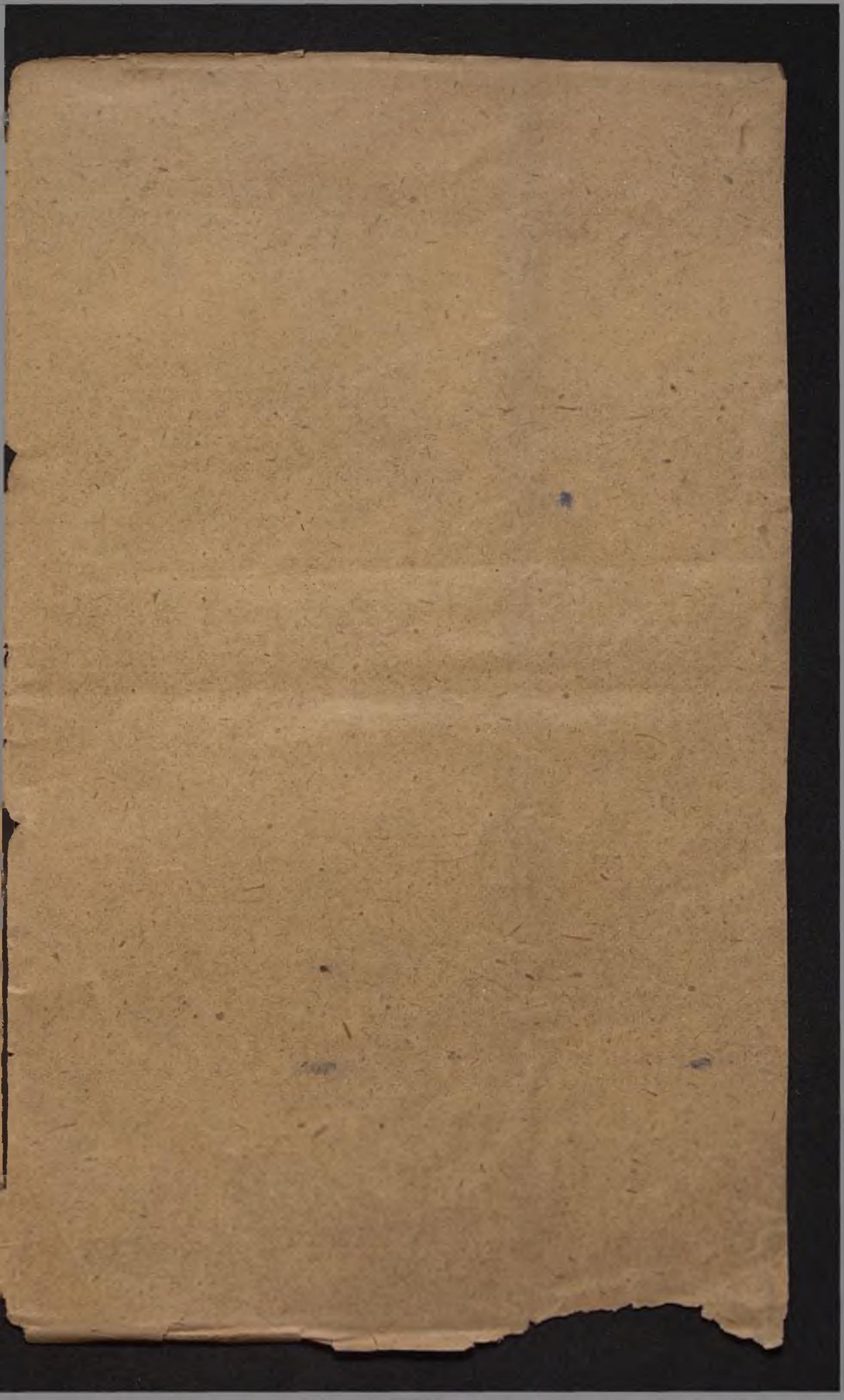
Nous croyons devoir appeler l'attention de nos édiles sur ces deux questions de grand intérêt — semble-t-il — pour la généralité de nos concitoyens.

CH. DURAND,

*Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite.*



Février 1914.



P