

4-83
Arrenvoyé
Bayonne
Piché app. à la mairie

Ville de Bayonne

Extramuros

de Bayonne au Lycée de Martracq
et de Bayonne à Biarritz

5

Mémoire descriptif

Ville de Bayonne

Tramways

de Bayonne au Lycée de Marracq
et de Bayonne à Biarritz

Mémoire Descriptif

Depuis de longues années la Ville de Bayonne et celle de Biarritz, situées à 8 kilomètres de distance, donnent lieu à un mouvement constant de voyageurs, que leurs affaires ou leurs plaisirs appellent de l'une à l'autre ville.

Ces rapports se développent chaque jour et l'attraction que ces deux Villes exercent l'une sur l'autre est telle, qu'elles se joignent presque, à travers le territoire de la Commune d'Anglet.

La route nationale n° 10 qui réunit Bayonne et Biarritz est bordée de maisons de campagne et de villas. Des quartiers populeux se sont établis à proximité de cette route.

Jusqu'au mois de juin 1877, le transport des voyageurs était fait par plusieurs entreprises de voitures publiques, omnibus, calèches et voitures diverses. Les prix de transport imposés par les entrepreneurs de voitures étaient très-élevés. Néanmoins, l'activité de ce mouvement donnait une grande importance aux agglomérations riveraines de la route nationale. Les maisons qui la bordaient étaient très-recherchées par les étrangers.

Mais en 1877, fut créé un chemin de fer d'intérêt local entre Bayonne et Biarritz. Il ne tarda pas à absorber toute la circulation des voyageurs entre ces deux Villes, et, dès ce moment le mouvement des voitures sur la route nationale n° 10, diminua constam-



ment à tel point qu'il se borne actuellement pendant la saison d'été à cent cinquante voitures de maître ou de louage et quatre-vingt charrettes par 24 heures. Pendant les neuf autres mois, ce mouvement n'atteint pas quatre-vingt voitures par 24 heures.

Aussi les quartiers riverains de la route nationale sont ruinés. Les maisons et les villas qui bordent la route ne trouvent plus de locataires. Pour y habiter il faut posséder voitures et chevaux. Quelques omnibus font encore le service de Bayonne et Biarritz mais chaque place se paie 0^{fr}50 pour aller à St Jean d'Anglet dont la distance n'est que de 4 kilomètres. Leurs départs sont irréguliers, leur marche est lente, ils sont incommodes et mal établis.

La création du chemin de fer d'intérêt local a donc entraîné la ruine de ces quartiers, et elle l'a fait sans en favoriser aucun autre car il passe par les points les plus tristes, les plus délaissés de la Commune d'Anglet où il ne produit aucun bienfait. Il n'est utile qu'à ceux qui veulent aller de Bayonne à Biarritz.

Pour rendre aux quartiers voisins de la route nationale leur importance passée, il faut leur donner un mode de transport commode et économique. En fait, ceux que leurs affaires appellent aujourd'hui entre Bayonne et Biarritz sont obligés de louer une voiture qui leur coûte huit ou dix francs.

Le chemin de fer d'intérêt local ne peut pas servir et ne sert pas au transport des marchandises parce qu'il faut un double camionnage, des magasins ou des quais à la gare de départ et de la gare d'arrivée au point de destination.

Les marchandises ou matériaux sont portés de Bayonne à Anglet et Biarritz, par des charrettes ou des camions qui suivent la route nationale. Le mouvement moyen est de 60 à 80 charrettes ou camions par 24 heures. Ce mode de transport est peu sûr, il entraîne un déficit considérable, il est lent et les prix varient selon



la quantité de transport à opérer. Le tramway absorbera la plus grande partie de ces transports.

L'Etat trouvera un avantage notable à la suppression de ces charrois qui abiment beaucoup la chaussée de la route. Le tramway présente donc une grande utilité. Il rendra aux quartiers du Bas-Anglet leur ancienne importance, il favorisera les constructions qui s'y élèveront aussitôt que le nouveau mode de transport sera créé, il facilitera le trafic des marchandises entre Bayonne, Anglet et Biarritz, et il sera très-utile aussi pour les personnes qui, allant prendre des bains de mer à Biarritz, sont fatigués par la marche que nécessite l'éloignement des gares de Bayonne et de Biarritz. Cette utilité a été constatée par dix-sept délibérations officielles des Assemblées de l'Arrondissement de Bayonne et du Département des Basses-Pyrénées qui ont demandé l'urgente création du tramway.

Une de ses grandes utilités sera aussi le service du Lycée de Marracq.

Cet établissement universitaire est établi dans d'excellentes conditions de salubrité, sur un plateau qui est distant de Bayonne d'environ 2 kilomètres $\frac{1}{2}$.

La création d'un tramway est indispensable pour permettre aux élèves de s'y rendre commodément et à bon marché. Il est nécessaire aux élèves de Bayonne, mais il l'est surtout à ceux de Biarritz et d'Anglet. La Ville de Biarritz qui a 12.000 habitants sans compter une population flottante considérable, la commune d'Anglet qui a 5.000 habitants, et qui verra les étrangers revenir s'établir sur son territoire après la création du tramway ne possèdent aucun établissement d'éducation. Le tramway leur permettra d'envoyer avec économie et sécurité leurs enfants suivre les cours du Lycée, dont la prospérité est entièrement liée à la création du tramway.

Les charges imposées par l'Etat pour le service de cet établissement sont fort lourdes, il devra donc atténuer dans la plus

large mesure possible les frais d'établissement du tramway.

Devis des dépenses d'établissement

1^{re} Voie et pose (voie Martillon employée à Lille)

Environ 10 km à 32.000 ^f le kilomètre y compris la réfection et les raccords de l'empierrement	320.000 ^f „
2 ^{es} Huit locomotives sans foyers à 22.000 ^f l'une	176.000 ^f „
Seize wagons à voyageurs (10.000 ^f pièce)	160.000 ^f „
Dix fourgons à marchandises (2.500 ^f l'un)	25.000 ^f „
Deux machines à vapeur comprenant installation comprise à 40.000 ^f	80.000 ^f „
Ateliers de réparations et bâtiments de remisage	40.000 ^f „
Cinq stations avec gare de marchandises (terrain compris)	15.000 ^f „
quinze bureaux d'attente	3.000 ^f „
Petit matériel et uniforme des employés	12.000 ^f „
Acquisition de terrains pour correction à la route	50.000 ^f „
Travaux d'empierrement sur les parties élargies	13.200 ^f „
Etablissement de trottoirs	12.000 ^f „
Imprévu	23.000 ^f „
	935.200 ^f „

Recettes de l'exploitation

Le prix des places sera fixé ainsi qu'il suit :

1^{re} Voyageurs

De Bayonne ou du Lycée de Marracq	1 ^{re} Classe	0 ^f 50
à Biarritz et vice versa	2 ^e Classe	0 ^f 30
De Bayonne ou du Lycée de Marracq à	1 ^{re} Classe	0 ^f 30
St Jean d'Anglet ou à un point intermédiaire	2 ^e Classe	0 ^f 20
De Bayonne au Lycée de Marracq et	1 ^{re} Classe	0 ^f 25
vice versa	2 ^e Classe	0 ^f 15



2^e Marchandises

Menuiserie et Charbon (La tonne de 1000 kilos) — — — — —	{ de 0 ^k à 3 kilométrés — — — — — 1 ^{fr} 5
	{ Pour chaque kilométré en sus — — — — — 0.50
Marchandises diverses — — — — —	{ de 0 ^k à 3 kilométrés — — — — — 1.5
	{ Pour chaque kilométré en sus — — — — — 0.50

Abonnement des élèves du Lycée 60^{fr} pour la durée de l'année scolaire.

Les Recettes peuvent être calculées comme suit :

Voyageurs	275.000 voyages au prix moyen de 0 ^{fr} 35 — — — — —	96.250 ^{fr} „
Marchandises	30 tonnes par jour soit 10.950 tonnes par an au prix moyen de 4 ^{fr} 20 la tonne — — — — —	45.990 „
	100 élèves à 60 ^{fr} par année scolaire — — — — —	6.000 „
	Transport de colis et paquets — — — — —	5.000 „
		153.240 ^{fr} „

Dépenses d'Exploitation

60 trains par jour soit 219.000 kilométrés parcourus annuellement — — — — —	
par les trains à 0 ^{fr} 30 de frais kilométrés de traction — — — — —	65.700 ^{fr} „
Entretien de la route entretien et renouvellement du matériel — — — — —	25.000 „
Réception, contrôle, direction, bureaux — — — — —	15.000 „
Rémunération du capital à 5 % (intérêts et amortissements) — — — — —	46.600 „
Dépenses imprévues — — — — —	1300 940 „

Total Egal — — — — — 153.240^{fr} „

On voit donc qu'en exploitant le tramway avec économie les recettes sont suffisantes pour faire face aux charges de l'entreprise, et dès lors cette opération est viable et produira d'immenses avantages pour le public.

Considérations Spéciales

Exploitation

Le réseau de tramways dont il s'agit servira au

transport des voyageurs et des marchandises.

Gracé : La ligne des tramways de Bayonne à Biarritz partira de la place d'Armes à Bayonne (angle Nord de l'Hôtel de Ville) pour suivre ensuite les quais de l'Adour et les Allées Taulmy, à l'extrémité desquelles elle tournera à droite et prendra la route nationale N° 10. A St Jean d'Anglet elle prendra à sa droite la partie de la route nationale N° 10 qui se dirige vers Biarritz.

Elle quittera cette route, à hauteur de l'ancien Domaine Impérial, pour suivre l'Avenue de Bayonne, la Grande Promenade d'Hiver, et l'avenue du Palais, de manière à longer la route nationale parallèlement et à 40 mètres environ de cette route. Elle reprendra la route nationale N° 10 à l'entrée de l'Avenue du Palais derrière l'hôtel de M. le Comte Duchâtel, et arrivera ainsi sur la place de la Mairie à Biarritz, en passant devant le square St Paul et l'Hôtel de l'Europe.

Le passage à travers les terrains de l'Ancien Domaine Impérial, sur les larges voies qui y sont ouvertes permet :

- 1° D'éviter l'élargissement presque impraticable, tant il serait onéreux, de la route nationale le long de ces terrains
- 2° De permettre à la ligne de tramways d'accéder ultérieurement aux bords de la Grande Plage selon le désir manifesté par les habitants de Biarritz et conformément au plan qui sera soumis à cette ville. C'est le seul moyen d'obtenir cette solution si pratique et si utile du public.

La ligne du Lycée de Marracq suivra constamment la route départementale N° 10 jusqu'au delà de la porte d'entrée du Lycée.

Arrêts : Pour assurer au public un service bon et régulier il importe d'accroître la rapidité du trajet, sans augmenter la vitesse. Il faut éviter que par méchanceté, des gens intéressés à nuire à l'exploitation puissent s'échelonner sur la route et contraindre les trains à s'arrêter. De même il ne faut pas qu'ils puissent exiger la livraison, en des points de la route où les arrêts seront difficiles, de petites quantités de marchandises. Il faut, en un mot, éviter les abus et sauvegarder



l'intérêt public. On réalisera cette condition, en plaçant de distance en distance des bureaux d'attente où les voyageurs pourront se réunir à l'abri des intempéries et où ils descendront.

Dans l'intérieur des Villes, la plupart des habitants ont tous au moins 250 ou 300 mètres à franchir pour aller prendre le tramway. Les habitants de la campagne peuvent en faire autant. On aura la précaution d'établir ces bureaux d'attente aux points où aboutissent des chemins de traverse.

De la sorte tous abus seront évités, et le public sera parfaitement servi.

Il est évident que le tramway n'aura pas à s'arrêter devant ces bureaux lorsque personne ne demandera à y descendre ni à monter dans le train, mais l'arrêt sera obligatoire s'il y a à prendre ou à laisser des voyageurs.

Il sera en tout cas obligatoire aux points ou des stations seront établies conformément au cahier des charges.

Néanmoins la Ville de Bayonne doit avoir la faculté de s'arrêter en pleine voie lorsqu'elle le jugera utile. Son intérêt est de faciliter l'usage du tramway à tous ceux qui peuvent s'en servir mais il ne faut pas laisser la porte ouverte à des abus qui rendraient l'exploitation impossible. Il faut d'ailleurs que l'on n'ait pas à s'arrêter sur les rampes.

Les règlements de police à intervenir fixeront et régleront le mode d'exécution de cette disposition dont la nécessité s'impose absolument.

Courbes Le minimum de rayon des courbes est fixé à 25 mètres.

Les tramways à traction mécanique de Lille et de Ruil Marly, franchissent de pareilles courbes. Le projet de tramways de Bayonne à Biarritz ne présente pas de courbes ayant moins de 40 mètres de rayon. Néanmoins il est utile de fixer comme limite inférieure, celle de 25 mètres qui est sanctionnée par l'expérience. Le public ou les municipalités pourront en effet demander en cours d'exploitation, des prolonge-

il faut indiquer
le lieu des
stations.

ments ou des améliorations de tracé, qui exigeront la faculté de recourir à des courbes d'un rayon plus faible.

Rampes : La rampe la plus forte entre Bayonne et Biarritz est de 0^m 054. Elle n'a que cent mètres de longueur et elle est comprise dans une pente dont le taux moyen n'est que de 0^m 0489. Le cahier des charges fixe comme limite supérieure des déclivités celle de 0^m 055.

Cette déclivité est au-dessous de celle que franchissent les tramways à moteurs mécaniques allant de Marly à Port-Marly. Elle est donc sanctionnée par l'expérience.

Mode de traction

Le mode de traction adopté est celui des locomotives sans foyers, ne produisant ni bruit ni fumée. De pareils systèmes fonctionnent avec succès et à la satisfaction générale à Nantes, Lille, Reuil-Marly, etc...

Largeur du matériel

Le maximum de largeur du matériel roulant toutes saillies latérales comprises sera de deux mètres.

Accès des propriétés riveraines

L'accès des propriétés riveraines et le stationnement des voitures devant elles sera assuré par l'établissement de la voie sur l'axe de la chaussée et la construction d'un deuxième trottoir dans les endroits où il n'en existe qu'un seul.

Le cimetière de Bayonne et le domaine militaire de Marracq n'ont pas d'issues sur la voie publique et ne peuvent pas en avoir sur ces points, rien ne s'oppose à ce que la voie suive l'accotement de la route qui longe ces terrains. L'élargissement de la route sur ces points seraient d'ailleurs impraticable.

Distance avec les propriétés riveraines. La distance qui séparera les saillies extrêmes des cars et la bordure du trottoir, sera de 2^m 60, outre cette distance, les propriétés riveraines seront séparées de la zone affectée au tramway par la largeur du trottoir qui variera entre 2^m 55 et 1^m 20 et par le fossé attenant dont la largeur varie entre un mètre et un mètre quatre-vingt centimètres.

Longueur des trains Les trains ne pourront se composer de



plus de cinq voitures et leur longueur totale ne dépassera pas soixante mètres.

Vitesse des trains : La vitesse des trains ne dépassera pas vingt kilomètres à l'heure mais elle ne sera que de quinze kilomètres à l'heure dans l'intérieur des Villes. Le cahier des charges type prévoit et autorise ces vitesses qui constituent évidemment un maximum, mais il est indispensable pour la régularité de service de pourvoir les employer quand besoin sera.

Nombre des trains : Le nombre minimum des trains sera de dix par jour sur la ligne de Bayonne à Biarritz et de quatre par jour sur celle de Bayonne au Lycée.

Fait à Bayonne le vingt-un juin mil huit cent quatre-vingt-deux.

C. S. Salvador

Labedan

J. M. L...

Le Maire James, L. Hermann

