

plus grand que dans les stations de première classe, et se rapproche, pour l'étendue, du bâtiment des stations hors ligne; cela tient encore à la présence d'un buffet.

La partie consacrée aux voyageurs, abstraction faite du buffet, ne s'éloigne pas beaucoup, pour l'étendue, de la partie correspondante dans les stations de première classe.

Le bâtiment des stations de banlieue est généralement petit, eu égard au grand nombre de voyageurs : sa surface ne dépasse pas 455 mètres (Enghien); mais la surface des marquises ou halles couvertes est très-grande (chemins d'Auteuil et de Vincennes, Saint-Mandé).

La surface du bâtiment des voyageurs, pour les stations de première classe, varie de 400 à 450 mètres carrés.

Pour celles de deuxième classe, de 275 à 350 mètres carrés; pour celles de troisième classe, de 200 mètres carrés; celles du dernier ordre sont de moins de 100 mètres carrés.

L'étendue de l'espace consacré au service des marchandises, dans les différentes stations intermédiaires, diffère sensiblement, suivant l'importance très-variable de mouvement et suivant la nature des marchandises manutentionnées.

Il en est de même de la surface couverte. Cette surface varie ordinairement de 5 à 20 mètres par tonne de marchandises.

Une même surface couverte pouvant aisément servir pour un nombre plus ou moins considérable de voyageurs, selon que le nombre des trains desservant la station chaque jour est plus ou moins grand, il ne faudrait pas établir la même proportionnalité entre le nombre des voyageurs et la surface couverte qu'entre la quantité de marchandises.

**Dimensions de la voie.** — Après avoir déterminé l'emplacement et l'étendue des gares, il faut, pour compléter l'étude du chemin telle qu'elle doit être faite avant que l'on commence les travaux, fixer les dimensions de la voie et de ses dépendances.

La largeur de la voie sur tous les chemins de fer servant au transport des voyageurs, en France et en Belgique, ainsi que sur la plupart des chemins anglais, est de 1<sup>m</sup>,50 à 1<sup>m</sup>,51 d'axe en axe des

rails, ou de 1<sup>m</sup>,44 à 1<sup>m</sup>,46 seulement, si on la mesure de la face intérieure des rails.

Au chemin de Londres à Yarmouth, dit *Eastern-Counties-Railway*, la voie a été établie avec 1<sup>m</sup>,52 de largeur; sur les chemins de Dundee à Arbroath, et d'Arbroath à Forfar, cette largeur est de 1<sup>m</sup>,68. Sur les chemins d'Irlande, et sur celui de Saint-Petersbourg à Paulosk, on l'a portée à 1<sup>m</sup>,85; sur ceux de Hollande, à 1<sup>m</sup>,95; enfin, sur le chemin de Bristol, M. Brunel a adopté une voie large de 2<sup>m</sup>,13 de dedans en dedans, ou moitié en sus de la distance usitée de 1<sup>m</sup>,44. En Espagne, on a adopté la largeur de 1<sup>m</sup>,70.

Le tableau suivant indique la longueur des chemins à voies étroites et à voies larges construits en Angleterre, en 1853, ainsi que celle des chemins de fer sur lesquels on a posé trois files de rails, afin de pouvoir marcher sur des voies de deux largeurs différentes.

**Chemins de fer anglais exploités au 31 décembre 1853.**

	VOIE ÉTROITE (1 <sup>m</sup> ,44).	VOIE D'IRLANDE (1 <sup>m</sup> ,70).	VOIE LARGE (2 <sup>m</sup> ,13).	VOIE MIXTE.	TOTAL.
Angleterre. . . . .	8,252 <sup>k</sup>	»	1,007 <sup>k</sup>	153 <sup>k</sup>	9,412 <sup>k</sup>
Écosse. . . . .	1,600	»	»	»	1,600
Irlande. . . . .	15	1,548 <sup>k</sup>	»	»	1,561
TOTAUX. . . . .	9,865 <sup>k</sup>	1,548 <sup>k</sup>	1,007 <sup>k</sup>	153 <sup>k</sup>	12,573 <sup>k</sup>

Le but que l'on s'est proposé principalement en agrandissant l'espace entre les rails est de se ménager la possibilité de construire des machines locomotives plus larges avec des roues d'un plus grand diamètre, munies de chaudières plus puissantes, et, par suite, capables de marcher à des vitesses supérieures.

Quelques fabricants de machines ont aussi demandé que la voie fût élargie, afin, disaient-ils, que, les pièces du mécanisme placées