

Les bâtiments de voyageurs, pour les stations intermédiaires de 1^{re} classe, couvrant un espace d'environ 400 mètres carrés, ont coûté, dans le voisinage de Paris, de 80,000 à 90,000 fr.; pour les stations intermédiaires de 2^e classe couvrant un espace de 270 mètres carrés. 50,000 fr.
 de 3^e cl. 250 — 40,000 fr.
 de 4^e cl. 200 — 55,000 fr.
 de 5^e cl. 140 — 25,000 fr.
 de 6^e cl. 100 — 18,000 fr.

Nous n'avons compris dans cette dépense ni celle pour bâtiments affectés au service des marchandises, ni la dépense pour marquises couvrant les trottoirs ou pour abri.

L'auteur des documents statistiques compte, pour la dépense des bâtiments des stations de 1^{re} classe correspondant à nos stations hors ligne, 400,000 fr. en moyenne; pour celle des bâtiments des stations de 2^e classe correspondant à nos stations de 1^{re} classe, 100,000 fr., et pour celle des bâtiments des stations de 3^e classe correspondant à nos stations de même classe, 40,000 fr.

La dépense par kilomètre pour ces bâtiments, sur un chemin comme celui de Mulhouse, où les stations sont assez éloignées, où celles d'une grande importance sont rares, et où il n'y a pas de stations terminales proprement dites, varie de 12,000 à 14,000 fr. Sur des chemins comme ceux de Strasbourg et du Nord, où les stations sont plus rapprochées, plus grandes, et où l'on trouve de magnifiques stations terminales, elle atteint le chiffre de 52,000 fr.

Les bâtiments de grands ateliers, comme ceux établis à Épernay, y compris deux rotondes, bâtiments couvrant une surface de 20,500 mètres, coûtent 850,000 fr.

L'erreur que l'on commet souvent dans les devis des gares d'un chemin de fer provient de ce que l'on se méprend sur les dimensions qu'il convient de leur donner. Nous avons traité la question au chapitre du tracé et à celui des stations, et fourni des renseignements qui permettent de déterminer l'étendue totale de la gare et celle des différents bâtiments.

Ateliers. — La dépense faite pour l'outillage actuellement exis-

tant des grands ateliers d'Épernay s'élève à 476,015 fr., et se subdivise de la manière suivante¹ :

Atelier d'ajustage.	336,440 fr.
— des bandages de roues et forges.	67,825 »
— de ressorts et de la chaudronnerie.	25,200 »
— de montage.	46,650 »

Le chiffre de 476,015 fr. ne comprend que l'acquisition des outils; il faut ajouter environ 16 pour 100 pour l'installation comprenant les transmissions de mouvement, les fondations et la pose des machines-outils.

Les voies de fer et grandes plaques tournantes ne sont pas comprises dans cette dépense.

Pour compléter cet outillage, il faudrait dépenser encore 25,000 fr.

L'outillage actuellement existant des ateliers de Montigny, plus spécialement consacré à la réparation des waggons, a coûté 170,568 fr., se divisant de la manière suivante :

Outillage de l'atelier d'ajustage.	126,298 fr.
— des forges et montages.	28,750 »
— des waggons.	15,520 »

Il faut ajouter 16 pour 100 pour l'installation.

Pour compléter cet outillage, la dépense serait d'environ 16,000 fr.

L'outillage des ateliers de la Villette, affectés à la carrosserie, a coûté, abstraction faite des frais d'installation, 126,000 fr. Il faudrait dépenser 22,000 fr. pour le compléter.

En résumé, la dépense d'outillage des ateliers d'Épernay serait	
de.	501,000 fr.
De Montigny, de.	186,000
De la Villette, de.	148,000
Total pour les trois ateliers.	<u>835,000 fr.</u>

¹ L'outillage des ateliers d'Épernay, de Montigny et de la Villette, est resté sensiblement le même depuis la publication de la première édition, fin de 1855.

	REPORT.	835,000 fr.
Ajoutant 16 pour 100 pour frais d'installation, etc.		133,000
TOTAL définitif.		968,000 fr.

soit en nombres ronds : 1,000,000 fr.¹.

D'après les documents statistiques :

Les dépenses pour mobilier, qui comprennent le mobilier des gares et stations et l'outillage des ateliers, subissent l'influence de l'importance même des stations et ateliers. Il convient donc, pour rapprocher des chiffres comparables, de s'attacher, comme pour l'article précédent, à des lignes dépourvues de gares hors classes.

En opérant de même sur un ensemble de lignes ou sections de lignes comprenant plus de 2,000 kilomètres, on arrive à une moyenne de prix de revient par kilomètre de 2,540 fr., comprise généralement entre 1,500 fr. et 3,800 fr. Nous adopterons les moyennes approximatives de 2,700 fr. pour les lignes à deux voies, et 2,400 fr. pour les lignes à une voie.

Les chiffres constatés sur quatre lignes, comprenant ensemble plus de 1,000 kilomètres, font en outre ressortir la proportion des dépenses pour mobiliers des gares et stations à 35 pour 100 en moyenne; elle est respectivement de 30, 36, 37 et 46 pour 100 pour les lignes de Frouard à Saarbruck, du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes.

Matériel roulant. — Le matériel d'exécution pour les terrassements ou les ouvrages d'art des chemins de fer, à l'exception des rails prêtés ou loués par la Compagnie, doit être, en général, fourni par les entrepreneurs, comme il l'a été au chemin de Strasbourg.

Mais, si l'on construisait des chemins de fer dans un pays où l'on ne trouverait pas d'entrepreneur outillé convenablement pour des travaux de ce genre, il ne faudrait pas oublier de porter au devis une certaine somme pour fourniture du matériel d'exécution.

La dépense pour le matériel d'exploitation des chemins est encore de la nature de celles que l'on peut aisément apprécier d'a-

¹ Voir les documents pour le détail de l'outillage.