Zeitschrift: L'émulation jurassienne : revue mensuelle littéraire et scientifique
Herausgeber: Société jurassienne d'émulation
Band: 2 (1877)

Artikel: Statistique des chemins de fer
Autor: Gentilini, R.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-684337

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

Il y a cinquante ans à peine, dans un comté du nord de l'Angleterre, la *première ligne* de chemin de fer était ouverte au public. Depuis lors, les lignes ferrées se sont multipliées avec une rapidité inouïe, et aujourd'hui elles ont pénétré dans presque toutes les vallées de l'ancien et du nouveau continent.

Nous ne voulons pas insister sur l'importance extrême de ces voies de communication et sur les progrès qu'elles ont permis de réaliser dans toute la sphère des connaissances humaines ; c'est là un thème devenu banal à force d'avoir été rebattu. Mais il peut être intéressant et parfois très utile de connaître la longueur des voies ferrées qui sillonnent actuellement notre planète, et leur distribution dans les différents pays. En nous aidant de renseignements empruntés soit à des rapports de quelques compagnies d'exploitation, soit à des statistiques administratives, soit à des articles techniques de revues scientifiques ou industrielles, nous avons pu dresser — avec une approximation suffisante — le bilan universel des chemins de fer dans les cinq parties du monde.

Cette statistique, que nous soumettons aux lecteurs de l'*Emulation*, leur donnera, par le seul rapprochement des chiffres, ample matière à réflexions.

EUROPE

	Nombre de kilomètres en exploitation à la fin de l'année 1876.
Allemagne	28,120
Autriche-Hongrie	16,400
Belgique	3,460
Danemarck	1,030
Espagne	5,600
France	21,100
Grèce	10
Hollande	1,600
Iles britanniques	27,000
Italie	7,850
Norwège	550
Portugal	900
Roumanie	920
Russie	18,800
Suède	3.650
Suisse	2,110
Turquie	1,250
Total pour l'Europe	140,250

	Nombre de kilomètres en exploitation à la fin de l'année 1876.
ASIE	
Provinces russes du Caucase	360
Inde britannique	10,095
Turquie	580
Chine	15
Japon	60
Java, Ceylan	30
Total pour l'Asie	11,140
AFRIQUE	
Algérie	515
Egypte	1,780
Le Cap, Maurice, Natal	215
Total pour l'Afrique	2,510
AMÉRIQUE	
Canada	6,500
Etats-Unis	122,000
Autres Etats de l'Amérique du Nord et de l'Amérique centrale	8,150
Amérique méridionale (Brésil, Chili, Pérou, etc.	6,850
Total pour l'Amérique	143,500
OCÉANIE	
Australie et Nouvelle-Zélande	2,600
TOTAL GÉNÉRAL *des chemins de fer en exploitation*	300,000 kilomètres.

Voyons maintenant quelques rapprochements curieux que l'on peut tirer de cette statistique approximative.

La circonférence terrestre est de *40,000* kilomètres; la longueur totale des chemins de fer est donc égale à *sept fois et demie* le tour du globe.

Quant à la répartition des voies ferrées dans les différentes parties du monde, voici quelques tableaux qui permettront de l'apprécier.

La superficie	de l'Europe est d'environ	10,327,000	kilomètres carrés.
—	de l'Asie	40.293,000	—
—	de l'Afrique	30,000,000	—
—	de l'Amérique du Nord.	22,413,000	—
—	de l'Amérique du Sud	19,450,000	—
—	de l'Océanie	10,090,000	—

On peut donc établir les relations suivantes entre le nombre de kilomè-

tres de voies ferrées et le nombre de kilomètres superficiels de chacune des parties du monde :

Europe	1 kilomètre ferré par		74 kilomètres carrés.	
Asie	1	—	3,630	—
Afrique	1	—	11,554	—
Amérique du Nord . .	1	—	164	—
Amérique du Sud . .	1	—	2,840	—
Océanie.	1	—	3,880	—

Si l'on établit des relations de même genre pour les principaux pays de l'Europe on trouve que :

La Belgique possède .	1 kilomètre ferré par		9 kilomètres carrés.	
Les Iles britanniques .	1	—	11	—
La Suisse	1	—	20	—
L'Allemagne	1	—	20	—
La France.	1	—	26	—
L'Italie..	1	—	37	—
L'Autriche-Hongrie. .	1	—	38	—
La Russie d'Europe. .	1	—	315	—

Si l'on compare maintenant la longueur des voies ferrées à la population de ces derniers pays on trouve que :

La Belgique possède . .	1 kilomètre ferré par		1,430 habitants.	
Les Iles britanniques. .	1	—	1,110	—
La Suisse	1	—	1,270	—
L'Allemagne . . .	1	—	1,500	—
La France	1	—	1,620	—
L'Italie	1	—	3,180	—
L'Autriche-Hongrie . .	1	—	2,120	—
La Russie d'Europe . .	1	—	4,000	—

Remarquons, en outre, que l'Amérique possède déjà une longueur de voies ferrées *supérieure* à celle de l'Europe. Il est vrai que la superficie du continent américain est quatre fois plus grande que celle du continent européen, mais la population américaine n'est guère supérieure au quart de la population européenne. On compte environ 30 habitants par kilomètre carré en Europe, et seulement 2 habitants par kilomètre carré en Amérique.

Les Etats-Unis sont, malgré leur immense territoire (8 millions de kilomètres carrés), dans une situation comparable — au point de vue des chemins de fer — aux Etats européens que nous venons de citer. Ils possèdent environ 1 kilomètre de voie ferrée par 67 kilomètres carrés de superficie territoriale et par 330 habitants.

Enfin, donnons aussi quelques renseignements sur la somme considérable qui a dû être employée à la construction des voies ferrées.

Il est presque impossible de dire quel est le prix moyen d'un kilomètre de chemin de fer, car ce prix a varié considérablement d'un pays à l'autre,

sous l'influence de diverses causes qu'il serait trop long d'analyser ici, Nous nous bornerons à la citation suivante empruntée au tome II, p. 870 de la *Nouvelle géographie universelle* de notre savant compatriote Elisée Reclus :

Coût du réseau des chemins de fer déjà construits à la fin de 1872 :

France.....	19,852 kilom.	8,386,000,0000 fr.,	soit	450,000 fr.	par	kilom.
Angleterre...	26,803	— 15,755,000,000	—	787,000	—	
Etats-Unis...	128,000	— 23,040,000,000	—	180,000	—	
Allemagne...	27,956	— 10,651,000,000	—	381,000	—	

L'Angleterre est la contrée où le prix moyen du kilomètre s'est élevé à la somme la plus forte, à cause de la grande cherté du sol et de la main-d'œuvre, et des nombreuses lignes urbaines qu'on y a construites.

On peut donc dire, d'une manière tout-à-fait générale que le coût moyen d'un kilomètre de voie ferrée a, dans la plupart des pays, dépassé 300,000 francs, Il en résulte que les 300,000 kilomètres actuellement construits ont dû coûter CENT MILLIARDS DE FRANCS.

De plus, on estime — d'une manière approximative — que tous les chemins de fer réunis possèdent au moins 50,000 locomotives ; 110,000 voitures à voyageurs; 1,500,000 wagons à marchandises.

Terminons en disant que — d'après un renseignement emprunté à un ouvrage manuscrit d'un ingénieur français — la distance parcourue sur le globe, par toutes les locomotives, en l'année 1876, aurait dépassé 900 MILLIONS *de kilomètres*, soit 22,500 fois la circonférence du globe terrestre.

R. GENTILINI.