

côté de l'arrivée et du côté du départ. L'ancienne gare de Paris-Lyon-Méditerranée (fig. 879) en était peut-être l'exemple le plus typique : la grande gare vitrée arrivant jusqu'à la façade : d'un côté les services du départ, de l'autre ceux de l'arrivée. Telle

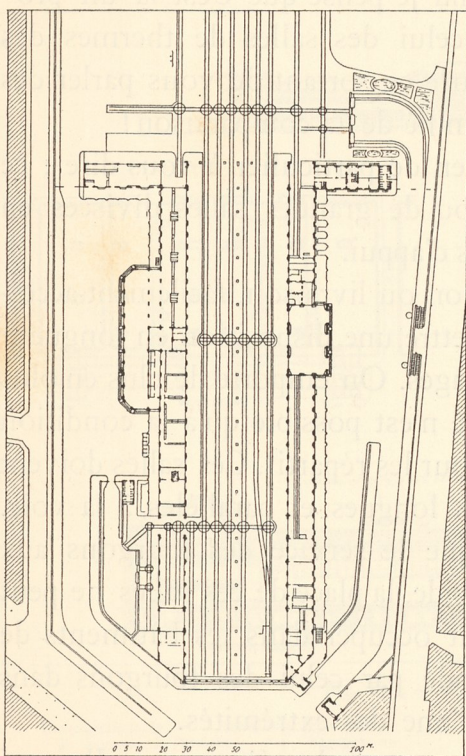


Fig. 879. — Ancienne gare du chemin de fer de Lyon, à Paris.

était encore récemment la gare de Paris-Orléans, dite d'Austerlitz, ou celle de Montparnasse, et telles sont, hors Paris, celles de la plupart des têtes de lignes.

Cela était en effet très judicieux lorsque les voies étaient peu nombreuses, et qu'il y avait véritablement un côté de l'arrivée et un côté du départ. Mais les besoins de la circulation et la multiplicité des trains ont nécessité des voies en très grand nombre : entre ces voies, il faut nécessairement de nombreux quais de pénétration : impossible d'y accéder par le travers, soit en tra-

versant de plain-pied les voies, ce qui est dangereux, soit en les traversant souterrainement, ce qui est peu praticable sur de grandes longueurs. Il faut donc les aborder en tête. Et dès lors, le plan nécessaire de la gare devient un vaste quai en tête, donnant accès par leurs extrémités aux nombreux quais de pénétration et de sortie entre les trains : la tête et les dents d'un rateau. C'est la même disposition que dans les ports de mer,