en contrebas de la gare permet plus que toute autre disposition le facile accès aux quais longitudinaux aussi nombreux qu'ils puissent être.

Cette gare, d'un aspect très monumental, appelle encore notre attention par une conception exceptionnelle, qui est peut-être la généralité de demain. Dans toutes nos gares, un ennemi gênant est la fumée : si énergiquement qu'on puisse l'évacuer, elle noircit et obscurcit les vitrages, et ne permet guère autre chose que le hangar, plus ou moins vaste, de proportions plus ou moins heureuses. Or, sur la ligne d'Orléans et pour la traversée de Paris, la locomotion est électrique : plus de vapeur, plus de fumée, et dès lors la gare proprement dite peut être une salle, je dirais presque un salon. Tout ce que l'architecture permet pour des salles à grandes portées, pourvu qu'elles soient claires et aérées, devient possible, et c'est ainsi que cette gare a pu recevoir une décoration et présenter un caractère qui la distingue absolument de toutes celles où stationnent des locomotives à vapeur (fig. 882). Il y a donc là le point de départ d'une transformation qui ne s'arrêtera plus, et qui d'autre part a motivé une façade latérale qui est en fait la véritable façade principale (fig. 883).

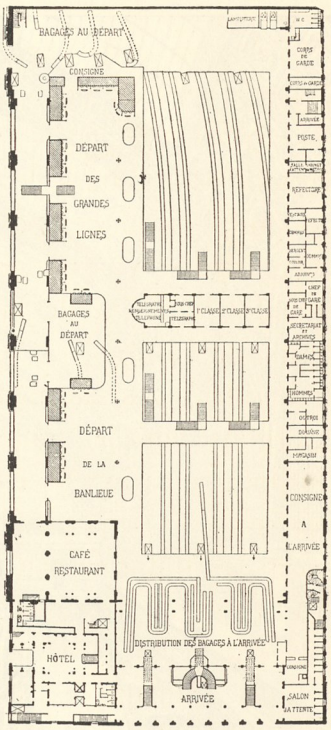

Fig. 881. — Nouvelle gare d'Orléans, à Paris.

Autrement, et sauf une différence très sensible de composition, la gare de tête de ligne ne diffère pas dans ses éléments de