

*Nous recommandons de faire, autant que possible, descendre les voyageurs de voiture ou de les y faire monter à couvert.*

*Il convient aussi d'abriter, comme aux chemins de Lyon et de l'Ouest, les voitures qui attendent les voyageurs.*

Les chevaux et les voitures, même dans le cas contraire, souffrent beaucoup des intempéries de l'air.

En Belgique, il y a quelques années, les voies étaient rarement couvertes, les bâtiments des salles d'attente étaient souvent éloignés de la voie, et, comme les voitures sont très-basses, on n'avait pas établi de trottoirs.

Des travaux importants ont été exécutés depuis lors pour améliorer cet état de choses.

En Allemagne, les voies sont bordées de trottoirs et couvertes ; mais le bâtiment des salles d'attente y est quelquefois séparé des trottoirs par un espace découvert.

*Le service des marchandises, dans toutes les nouvelles gares anglaises et françaises, se fait dans un emplacement tout à fait distinct de celui qui est consacré aux voyageurs.*

Les voies principales du service des marchandises se détachent alors, à une petite distance de la gare ou dans la gare elle-même, de celles du service des voyageurs. (Gares de Lyon, d'Orléans, de l'Est, de Bristol, de Birmingham, etc., etc.)

Les bâtiments contenant les salles d'attente et les bureaux pour la distribution des billets ou l'inscription des bagages sont tantôt placés sur le côté des voies (chemins d'Orléans ; de Versailles, rive

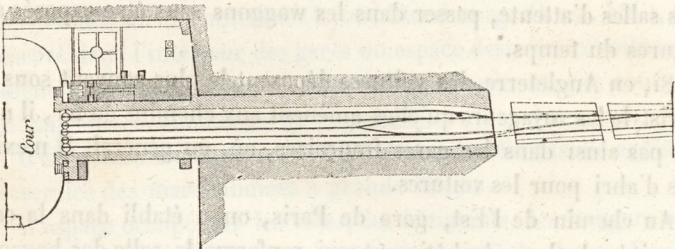


Fig. 252. — Gare du chemin de fer de Versailles (rive gauche), à Versailles.

gauche, à Versailles, plan fig. 252 ; de Lyon, de l'Est, de Londres