

bureaux pour la distribution des billets aux voyageurs de la ligne de Mulhouse et la salle pour le dépôt des bagages se trouvent les uns et les autres sur le côté du trottoir dans la gare définitive représentée fig. 254 ; mais, dans la gare provisoire telle qu'elle existe aujourd'hui, la salle d'attente du chemin de Strasbourg, élargie et convenablement distribuée, sert pour les deux lignes, et les trottoirs de la ligne de Mulhouse sont en dehors de la grande halle.

Sur le chemin de Paris à Auteuil, les salles d'attente ont été placées au-dessus des voies, et, au chemin de Montpellier à Nîmes, au-dessous ; mais, comme ces dernières dispositions s'appliquent plutôt aux stations intermédiaires qu'aux stations extrêmes, nous n'en parlerons que plus loin.

*Le plus généralement, les convois partent toujours de la même voie, qui est la voie de départ, et arrivent aussi sur une même voie, qui est la voie d'arrivée.*

*Ces deux voies, séparées par les voies de remisage, sont bordées, l'une par le trottoir de départ, l'autre par le trottoir d'arrivée (gares parisiennes).*

*Quelquefois, cependant, la voie de départ et la voie d'arrivée sont contiguës, et un seul et même trottoir échancré sert en même temps pour le départ et pour l'arrivée (gare de Derby, plan fig. 255).*

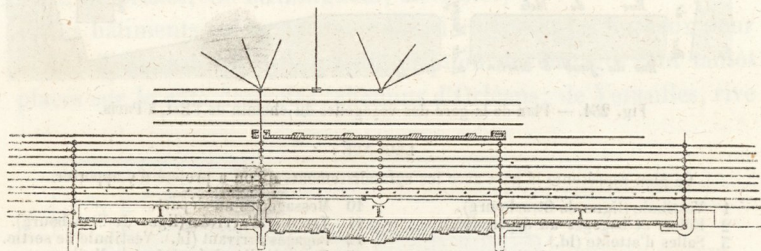


Fig. 255. — Gare du chemin de fer de Londres à Derby.

*Enfin il arrive aussi que les mêmes voies et les mêmes trottoirs servent alternativement pour le départ et pour l'arrivée (chemin de Versailles, rive droite, fig. 256; chemin de Saint-Germain).*

Lorsque les convois arrivent et partent toujours sur la même voie, il faut nécessairement, à chaque voyage, faire passer les