

waggon de la voie d'arrivée sur la voie de départ. Cette manœuvre se fait ordinairement avec les machines locomotives, au moyen des changements de voie. Quelquefois aussi les waggon passent d'une voie sur l'autre par les plaques tournantes.

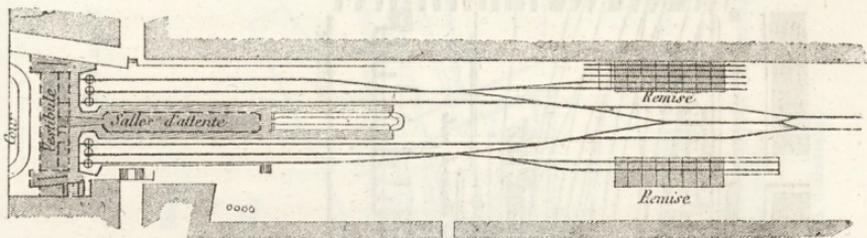


Fig. 256. — Gare du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), à Versailles.

C'est pour éviter cette manœuvre, sur les chemins de Saint-Germain et de Versailles (rive droite), où les départs ont lieu quelquefois de quart d'heure en quart d'heure, qu'on est parti alternativement sur l'une et sur l'autre voie, et qu'on s'est trouvé ainsi amené à construire, sur le chemin de Saint-Germain, deux bâtiments de salles d'attente, un de chaque côté des voies, et, sur le chemin de Versailles (rive droite), un bâtiment entre les trottoirs, au milieu de la gare fig. 256.

*De quelque manière que soient placés le bâtiment des salles d'attente et le bureau, il est convenable qu'il existe du côté du départ, aussi bien que du côté de l'arrivée, une cour fermée par une grille.*

Le nombre, la longueur et la disposition des voies varient avec l'activité du service, sa nature et la forme ou l'étendue du terrain que l'on peut consacrer à la gare.

Au chemin de Londres à Douvres (gare de Londres) et à celui de Londres à Birmingham (gare de Birmingham), au chemin du Nord (gare de Paris), et au chemin de Lyon, le nombre des voies entre les trottoirs est de six. Les quatre voies comprises entre la voie de départ contiguë au trottoir de départ et la voie d'arrivée contiguë au trottoir d'arrivée, sont des voies de remisage ou de service. Toutes ces voies sont terminées par des plaques tournantes.

Au chemin Great-Western (fig. 257), en Angleterre, le nombre des voies entre les trottoirs est de 40 ; au chemin Great-Northern de 14 (fig. 258).