

nière. Il convient de les réunir, autant que faire se peut, d'un même côté, afin d'éviter le passage trop fréquent au travers des voies principales.

Au chemin de l'Est, on avait établi dans l'origine une remise de locomotives tout près de la gare des voyageurs et une seconde à la distance d'un kilomètre, dans la gare des marchandises. On a démoli la première pour concentrer le service dans la seconde.

Il importe que les grands réservoirs d'eau pour l'alimentation des locomotives soient en communication avec tous les bâtiments, afin de pouvoir, en cas d'incendie, en utiliser presque instantanément le contenu.

*Composition de la partie de la gare consacrée à la grande vitesse considérée dans ses détails.*

**Bâtiments des voyageurs et annexes.** — Nous n'avons jusqu'à présent étudié la composition des gares extrêmes que dans leur ensemble.

Si l'on cherche à se rendre compte de la composition des bâtiments consacrés au service des voyageurs dans une gare extrême, on trouve que ces bâtiments renferment généralement, dans la partie spécialement consacrée au départ :

- Un vestibule plus ou moins vaste ;
- Des bureaux pour la distribution des billets aux voyageurs ;
- Un bureau d'inscription des bagages et une salle pour le service des bagages au départ ;
- Un bureau pour l'inscription des marchandises, dites *de messagerie* (marchandises transportées avec les voyageurs par les trains de grande vitesse) et une salle pour les déposer ;
- Un bureau de correspondance ;
- Un local pour le télégraphe ;
- Un local pour le service de la poste ;
- Une ou plusieurs salles d'attente plus ou moins grandes avec dépendances ;
- Des salles ou bureaux pour le chef de gare, pour les sous-chefs et pour les gardes, gens de service, etc., etc. ;