

nable. La raison d'économie, puissante pour une Compagnie dont le capital est épuisé, a seul fait donner la préférence au plâtre.



Fig. 345. — Facade extrême du chemin de Versailles (rive gauche), à Versailles.

La façade extrême de la gare de Metz (sud) a une grande analogie avec celle que nous venons de décrire; seulement elle est fermée dans toute sa hauteur par un vitrage et toute la décoration consiste en bois découpé.

La façade de la gare extrême du chemin de Versailles, rive droite, à Versailles (fig. 346), est simple, mais d'un goût très-pur.

La fig. 347 représente une espèce d'arc de triomphe qui sert de point de départ au chemin de Londres à Birmingham, l'un des premiers construits en Angleterre et que l'on pourrait appeler le grand chemin du Nord anglais. Nous ne saurions approuver ce monument, dont l'architecture n'est nullement en rapport avec la destination de la grande voie ferrée dont il forme la tête.

L'architecture des stations intermédiaires placées dans de grandes villes doit être en rapport avec celle des édifices principaux de la ville. Ainsi à Nancy, ville toute monumentale, l'architecture de la station rappelle celle des belles créations de Stanislas.

Les petites stations isolées dans les campagnes doivent être con-