

teur de la compagnie, par MM. Sevène, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et Louis Raynaud, architecte principal.

Une description de cette gare monumentale est donnée dans les *Annales des ponts et chaussées* (1871, 1^{er} volume).

Remise de locomotives de la gare de Montrouge sur le chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours. — Cette remise est construite pour seize machines. On lui a donné la forme de rotonde, à cause du défaut d'espace, qui n'aurait pas permis d'adopter une disposition différente.

La toiture est formée d'une pyramide tronquée à seize pans, embrassant à sa base un polygone dont le cercle inscrit a 45 mètres de diamètre, et surmontée d'une lanterne de 7^m,68 de hauteur; la charpente, entièrement en fer, se compose principalement de 16 arbalétriers, dont la poussée est équilibrée par la tension d'une forte chaîne qui relie leurs pieds, sans le secours d'aucun tirant intérieur. A leurs bouts supérieurs, les arbalétriers s'appuient sur le cadre polygonal portant la lanterne, et ils sont reliés par neuf cours d'entretoises ou pannes.

Ce système de couverture de remise circulaire a déjà été appliqué, il y a plus de 25 ans, sur le chemin de fer d'Orléans, dans la gare de Tours, mais avec des dimensions moindres, le diamètre intérieur de la remise de Tours n'ayant que 20 mètres. Nous trouverons, au contraire, une application du même système, sur une échelle bien autrement grande, lorsque nous nous occuperons du Palais de l'Industrie de l'Exposition de Vienne dont la rotonde centrale a un diamètre inférieur de 101 mètres.

La charpente métallique de la remise de Montrouge a coûté 68,276 fr. 83 cent. pour 113,437 kilogrammes de fer et 3,550 kilogrammes de fonte, ensemble pour 116,987 kilogrammes de métal.

Les travaux dont il s'agit ici ont été exécutés sous la direction de M. Didion, délégué général du conseil d'administration, de M. Solacroup, directeur de la compagnie, et de M. Morandière, directeur des travaux neufs, par M. Malibron, ingénieur des ponts et chaussées, qui a rédigé le projet, et par M. Édouard Morandière, ancien élève de l'école polytechnique, qui a dirigé l'exécution et l'achèvement des travaux.

L'entreprise était confiée à la maison Boigues Rambourg et C^{ie}, représentée par M. Ivon Flachet, son ingénieur.

Viaduc de la Bouble sur le chemin de fer de Comentry à Gonnas. — Le viaduc de la Bouble a une longueur de 395 mètres, et se compose de six travées métalliques de 50 mètres d'ouverture, mesurée entre les axes des piles. Celles-ci sont formées d'une charpente en fer et en fonte,