

montée sur un socle en maçonnerie. Les rails sont à 66 mètres au-dessus du niveau de la rivière.

Les trois piles centrales ont 55^m,80 de hauteur, depuis leur socle jusqu'au chapiteau qui supporte les poutres longitudinales des travées.

La charpente métallique d'une pile se compose de quatre colonnes en fonte de 50 centimètres de diamètre intérieur, inclinées avec un fruit de 25 millièmes suivant l'axe de la voie, et un fruit de 35 millièmes dans le sens transversal. Ces colonnes, remplies en béton, sont reliées horizontalement et verticalement par un système de barres formant des croix de Saint-André réparties en onze étages de 5 mètres. A leur partie inférieure les colonnes sont contrebutées par des arcs-boutants courbes. Dans l'axe vertical de la pile s'élève une colonne en fonte qui sert à soutenir les contreventements des divers étages, et autour de laquelle s'enroule une échelle hélicoïdale.

Le viaduc est à une voie. Les poutres longitudinales placées au-dessous des rails ont 4^m,54 de hauteur, et sont espacées à 3^m,50 d'axe en axe. Elles sont à treillis croisé ordinaire à grandes mailles de 2 mètres en diagonale, avec montants verticaux de 2 mètres en 2 mètres. Elles sont continues et ont été lancées en une seule pièce à partir de la culée de rive gauche.

Ce lancement s'est effectué successivement, de manière que, le bout étant arrêté chaque fois à l'aplomb d'une pile, on a élevé les sept étages supérieurs de sa charpente en faisant descendre du tablier leurs diverses pièces, d'après le procédé employé pour la première fois au viaduc de Fribourg (Suisse), et depuis lors à d'autres ouvrages du même genre.

Le poids du métal employé à chacune des trois piles à onze étages se compose de 151,000 kilogrammes de fonte et de 44,600 kilogrammes de fer. Chaque travée de 50 mètres pèse 120,000 kilogrammes.

La dépense totale se décompose comme il suit :

Cinq piles.....	399,670 francs.
Six travées de 300 mètres de longueur, ensemble...	809,653
Maçonneries et abords.....	<u>290,347</u>
TOTAL.....	<u>1,100,000</u>

Les travaux ont été exécutés de 1868 à 1870, sous la direction supérieure de M. Didion, délégué général du conseil d'administration de la compagnie d'Orléans, et de M. Thirion, directeur du réseau central, par MM. Nordling, ingénieur en chef, Delom et Geoffroy, ingénieurs ordi-