

Les tubes en fonte ont 2 mètres de diamètre et sont espacés à 5 mètres d'axe en axe; ils sont arasés au niveau des pleines mers de morte eau et sont enfoncés jusqu'à 7^m,30 en contre-bas de la plus basse mer. Vers l'extrémité de la jetée l'enfoncement a atteint 11^m,80.

Les tubes sont remplis en béton et couronnés par des chapiteaux auxquels sont fixés les montants d'une passerelle en fer portant le tillac et servant de pont de service pendant la construction. Ils sont enveloppés d'un massif d'énrochements continu dont le plan supérieur est incliné à 1 centimètre vers le large, de manière qu'à son extrémité il plonge à 3 mètres au-dessous de la basse mer.

Les tubes sont réunis entre eux par deux cours de doubles moises en fer, entre lesquelles on se propose de glisser des vannes afin de pouvoir diminuer au besoin la surface des vides, l'expérience ayant fait reconnaître, dans les anciennes claires-voies, l'inconvénient d'un trop grand excès des vides sur les pleins.

Pour le fonçage, chaque tube, composé d'anneaux superposés, est surmonté d'un sas à air. Le tout est mis en place à l'aide d'un chariot spécial roulant sur le pont de service. La communication avec la machine à comprimer l'air étant établie au moyen d'un long tuyau en fonte reposant sur ce même pont, le fonçage s'effectue par le déblayement dans l'intérieur du tube. Cette opération a rencontré quelques difficultés pour traverser une couche d'énrochements qu'il a fallu tailler au burin, et pour enlever des recoupes de vieux rails, des boulons, d'anciens pieux, etc.; mais elle a été conduite partout à bonne fin.

Commencée en 1869, la jetée métallique a été terminée en 1872. La dépense est revenue à 3,140 francs par mètre courant.

Sous l'influence des jetées à claire-voie, une amélioration sérieuse a été constatée dans la passe de l'embouchure de l'Adour. Le bourrelet de la barre ne s'est pas avancé au large, et la profondeur de la passe a été augmentée de 80 à 90 centimètres.

Le projet des jetées métalliques a été dressé par M. Prompt, ingénieur ordinaire, sous les ordres de M. Daguene, ingénieur en chef. Les travaux ont été exécutés sous la direction du même ingénieur en chef et de M. Stœcklin, ingénieur ordinaire. La maison Cail, et Fives-Lille en participation, a pris une part active à la préparation du projet et a été chargée de sa mise à exécution.

Digue du Socoa et môle de l'Artha dans la baie de Saint-Jean-de-Luz. — La baie au fond de laquelle est situé le port de Saint-Jean-de-Luz est profondément agitée par les vents entre le nord et l'ouest. Le flot y produit