

geur des accotements, c'est-à-dire celle entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin est de 1 mètre 50 centimètres dans les portions en remblais ou levées, et de 1 mètre dans les tranchées et les rochers, indépendamment des fossés.

La ligne a des gares de stationnement et des gares d'évitement. Aux termes du cahier des charges homologué et arrêté par M. Magne, ministre des travaux publics, le 5 janvier 1852, la Compagnie concessionnaire n'était tenue de livrer la section de Lyon à Chalon-sur-Saône à la circulation publique, que le 5 janvier 1856. Grâce à l'activité féconde de M. l'Inspecteur-général de première classe des Ponts-et-Chaussées, directeur du chemin de Paris à Lyon, à l'intelligent concours des ingénieurs placés sous les ordres de M. Ad. Jullien, la partie de la ligne comprise entre Lyon et Chalon a été mise en jonction plus de dix-sept mois avant l'époque fixée par l'acte de concession. La plupart des gares, toutefois, sont encore à l'état provisoire.

Dans le parcours de Vaise à Chalon, on ne remarque aucun de ces ouvrages romains qui impriment sur le tracé, entre Dijon et Tonnerre et entre Montereau et Villeneuve-Saint-Georges, un sceau ineffaçable de grandeur. Les travaux ont principalement consisté en remblais, tranchées, courbes à grand rayon, ponts, ponceaux, aqueducs, viaducs, terrassements. Toutefois, les ponts et viaducs sur l'Azergues, le Morgon, la Vauxonne, l'Ardière (Rhône), sur la Mauvaise, l'Arlois et la Petite-Grosne, entre la limite du Rhône et Mâcon, sur la Mouge et la Bourbonne, entre cette dernière ville et Tournus, sur la Grande-Grosne et la Corne après Tournus, sont des ouvrages très-notables. — Le viaduc du Morgon à Villefranche-sur-Saône est composé de treize arches de 6 mètres, dont la hauteur *maxima* atteint 12 mètres. Le pont de l'Azergues offre cinq arches de 12 mètres l'une.