

Lorsque les tubes sont arrivés à leur position définitive, on enlève les chambres à air, puis on les remplit de béton.

Ces fondations n'ont pas encore fait leurs preuves; quelle doit être la durée de l'enveloppe métallique des tubes? Comment résisteront-ils au choc des corps flottants? Quelle consistance prendra le béton dans l'intérieur?

A ces questions fort incertaines, l'expérience seule peut répondre.

Ce procédé n'étant donc pas tout à fait satisfaisant, on a cherché, et l'on a trouvé mieux.

CAISSONS PNEUMATIQUES

Dans ces dernières années, on vient d'employer un mode de fondation nouveau, qui paraît avoir complètement résolu le problème.

Pour la première fois, il a été appliqué au pont alors international de Kehl sur le Rhin, pour mettre en communication le chemin de fer de l'Est, avec les chemins allemands. Puis il a été perfectionné pour le pont de La Voulte sur le Rhône à l'embranchement de Privas, dont j'avais le contrôle.

Les fondations du pont de Kehl ont été faites sous la direction de M. Fleur-Saint-Denis, et celles du pont de La Voulte, par M. Dombre, tous deux ingénieurs au corps des Ponts et Chaussées, et tous deux enlevés trop tôt à l'affection de leurs camarades.