

d'un souterrain de 800 mètres de longueur, passe derrière Cannes où il établit une station et vient aboutir au Var qu'il franchit sur un viaduc de 300 mètres, et arrive enfin à Nice après un parcours de 159 kilomètres depuis Toulon.

Les travaux de construction de la première section, du chemin de fer de Toulon aux Arcs ont été exécutés en moins de quinze mois, ceux de la seconde partie de la ligne des Arcs à Nice se poursuivent avec une très grande activité. La Compagnie a toujours eue sur ses ateliers de sept à huit mille ouvriers. Des Arcs à Cannes tous les travaux d'art sont entrepris et hors de l'atteinte des eaux; le souterrain de l'Estérel qui offrait de grandes difficultés à cause des roches granitiques qu'il a fallu percer, a été entrepris en petite section à la fin de l'année 1861; les grandes tranchées sur la ligne sont très avancées.

De Cannes au Var, les travaux commencés seulement depuis quelques mois, sont poussés avec activité, les travaux d'art sont fondés. Le projet du pont sur le Vara reçu l'approbation du gouvernement; le pont aura 300 mètres de longueur et sera formé de six arches en fonte de 50 mètres d'ouverture chacune; de cinq piles et de deux culées fondées dans des caissons en tôle par les procédés de l'air comprimé. Au viaduc du chemin de fer sera accolé un pont semblable pour le service de la route impériale; ce dernier remplacera

le pont actuel dont la longueur est de plus de 700 mètres. Avec l'ancien, il est arrivé assez souvent qu'à la suite des pluies d'automne, plusieurs palées ont été emportées, malgré le soin qu'on prend de les entretenir en bon état en renouvelant les bois hors de service. La circulation, alors, se trouvait interrompue pendant la construction d'un pont provisoire. Avec le nouveau, de semblables inconvénients ne se renouveleront plus. Le Ministre des travaux publics a décidé qu'une subvention de 960,000 francs serait accordée à la Compagnie, savoir: 800,000 fr. pour le pont et 160,800 fr. pour la rectification de la route impériale aux abords.

La construction du pont du Var malgré toute l'activité que l'on déploie ne pourra être terminée qu'en 1863. Il en est de même du chemin de fer depuis le Var jusqu'à Nice. Ce retard provient des réclamations des habitants de Nice qui ont demandé que la gare soit reportée à un kilomètre de distance du torrent de Paillon. Quant à la ligne entière des Arcs au Var, non compris le pont, elle ne pourra être livrée à la circulation qu'au mois de mars 1863.

Une seule voie dessert la ligne en exploitation, mais on a ménagé l'espace nécessaire pour pouvoir en établir une deuxième. Il existe dans chaque station des voies d'évitement et de garage pour le service.

Les travaux d'art tant sur la ligne achevée que sur

celle en cours d'exécution, sont très nombreux. Indépendamment d'une grande quantité de passages à niveaux, d'ouvrages biais en maçonnerie, on peut citer parmi les plus remarquables, dans la section de Toulon aux Arcs:

Le viaduc surbaissé en maçonnerie de 15 mètres d'ouverture établi sur la rivière du Gapeau, à environ 500 mètres avant d'arriver à la station de Solliès-Pont.

Le pont surbaissé en maçonnerie de 10 mètres sur le Meypan, en-deçà de la station de Cuers.

Les grandes tranchées de Gonfaron et le pont de St-Quinis qui relie les deux parois de la plus haute coupure, à environ 20 mètres au-dessus de la voie, au moyen d'une arche en maçonnerie d'une grande hardiesse.

Sur l'Argens, au-delà de Vidauban, le pont viaduc en maçonnerie, de trois arches, de 30 mètres d'ouverture chacune, élevées à 13 mètres au-dessus de l'étiage de la rivière. Sous le rapport de l'exécution c'est l'ouvrage le plus important de la première section.

Tous ces travaux font honneur aux ingénieurs et aux entrepreneurs qui ont été chargés de les exécuter. On ne saurait aussi donner trop d'attention à la bonne disposition tant intérieure qu'extérieure de chaque station. En les plaçant auprès de tous les chefs-lieux et sur les points les plus accessibles de la ligne, on a

donné une satisfaction complète aux communes traversées par la voie. Pour arriver à ce résultat il a fallu de longues études sur le terrain, et c'est un véritable bienfait pour les localités industrielles du département situées, la plupart, dans de hautes montagnes, dans des ravins profonds, sur des collines escarpées, au milieu de cours d'eau plus ou moins importants, en un mot placées dans un pays où les difficultés incessantes du terrain, mettaient des entraves continuelles à la circulation de leurs produits en la rendant lente et difficile.

La seconde section des Arcs à Nice présentera des travaux plus importants, mais comme ils ne sont pas encore achevés nous n'en parlerons que pour mémoire.

Considéré sous le point de vue pittoresque l'achèvement de cette ligne est une conquête pour le touriste, car peu de contrées offrent des sites plus impressionnants, des paysages plus sévères ou plus riants que ceux que la voie parcourt depuis Marseille jusqu'à Nice.