

Nous terminerons cet ouvrage en donnant ici les vues perspectives de quelques ponts de l'Amérique du Nord dont la description complète ferait double emploi.

La fig. (66) représente le pont de Saint-Joseph ; il comprend cinq travées : une fixe de 24<sup>m</sup>40, une tournante de 111 mètres, et trois fixes de 91<sup>m</sup>50 (c'est une de ces dernières que représente le cliché).

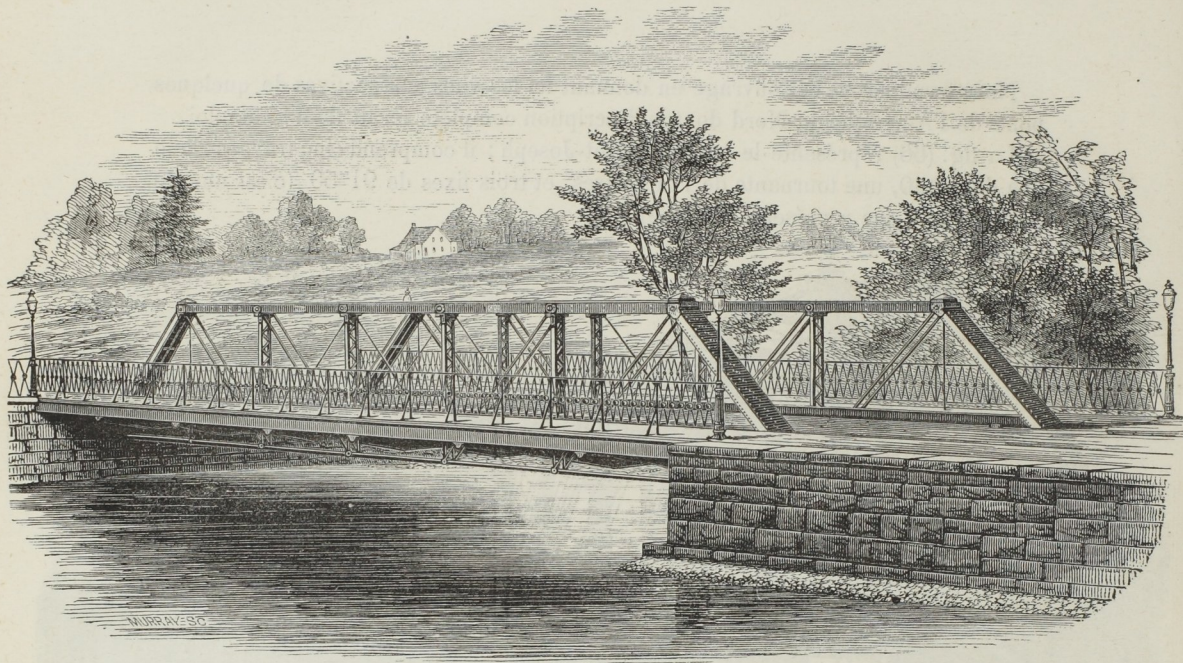


Pont de Saint-Joseph.  
Fig. (66).



La largeur d'axe en axe des poutres est de 6 mètres. La travée fixe de  $24^m40$  à  $2^m45$  de hauteur, la travée mobile a  $7^m90$  aux extrémités, et  $10^m25$  au milieu. Les travées de  $91^m50$  ont  $8^m60$  de hauteur. Le prix de ce pont s'est élevé à 5 millions de francs.

La fig. (67) représente le pont de Plainfield, sa portée est de 34 mètres, sa hauteur de 4 mètres.



Pont de Plainfield.

Fig. (67).

La largeur est de 6 mètres d'axe en axe des poutres, il y a un trottoir de  $2^m70$  de chaque côté du pont.

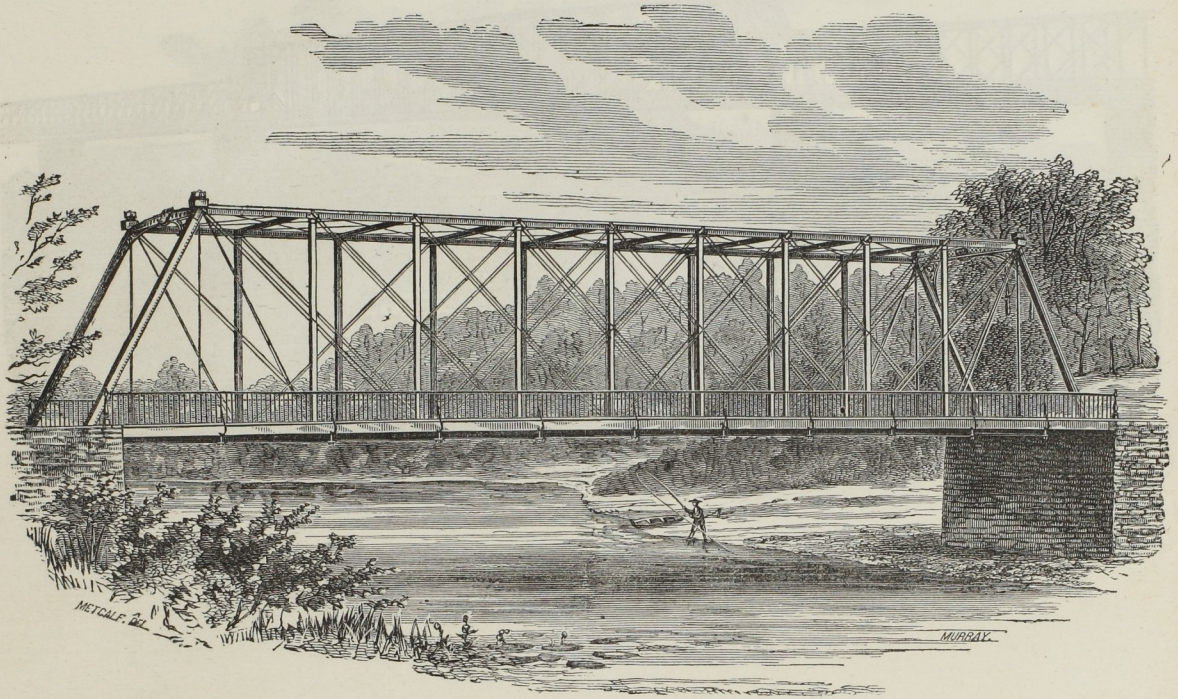
La fig. (68) donne l'aspect d'un pont routier pour route importante.

C'est un pont de grandes mailles, du système Linville, d'un aspect très-léger.

La fig. (69) est la travée principale, portée  $158^m49$ , du grand pont de Cincinnati,



dont nous avons donné la description, page 60, 2<sup>e</sup> partie, et dont les planches XXVII et XXVIII donnent les détails.



Pont routier.

Fig. (68).

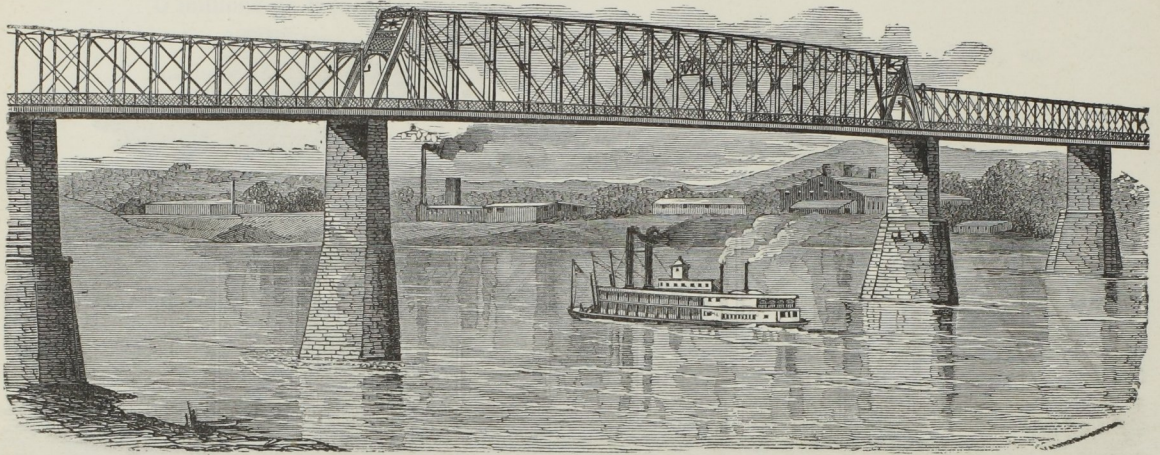
On voit, d'après ces quelques exemples, que c'est à tort que certains critiques ont reproché à ces constructions d'être peu accessibles à la décoration et peu élégantes.

Ce reproche, pas plus que celui relatif à leur faible résistance, n'est fondé raisonnablement, et ceux qui l'ont avancé n'ont certainement pas connaissance de la majorité des ouvrages d'art américains.

Ce sont aussi des idées fausses et d'injustes préventions que celles si répandues et qui veulent que les ponts américains s'écroulent chaque jour sous les charges qu'ils ont à supporter. Ce n'est pas au prix de sacrifices de la vie humaine que les



Américains paient l'économie de leurs constructions. Bien au contraire, la solidité de leurs travaux est à toute épreuve et les critiques ignorent la proportion des



Travée principale du pont de Cincinnati.

Fig. (69)

ruptures de ponts en Europe et en Amérique, proportion qui n'est pas au désavantage de celle-ci, en égard à la quantité innombrable de ses ponts.

FIN.