

# LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS



## CHRONIQUE MENSUELLE

**Le chemin de fer du mont Blanc. — Conditions climatiques et météorologiques. — Les trois solutions. — Le tracé de la ligne concédée. — Les hautes études. — Capital et intérêt. — Une nouvelle cure de montagne.**

Lorsqu'en 1787, l'illustre physicien Saussure fit pour la première fois avec son guide Balmat l'ascension du mont Blanc, le célèbre savant aurait été bien étonné si quelque ingénieur était venu lui proposer de gravir, sans fatigue et sans danger, les sommets vertigineux de l'Alpe géante, à l'aide d'un chemin de fer électrique. Mais le temps a marché depuis et ce qui paraissait une utopie à cette époque s'est transformé aujourd'hui en un projet prêt à être réalisé.

On conçoit que le génie humain, malgré son audace, ne se soit pas attaqué de prime abord au géant des Alpes. Les pygmées, que nous sommes, ont commencé à attacher leurs rails et leurs crémaillères aux flancs des pics secondaires; d'abord sur les pentes du Righi jusqu'au terminus situé à 1750 mètres d'altitude, puis sur le rocher de Naye dont le sommet s'élève à 1970 mètres, sur le Rùthorn à 2250 mètres et jusqu'au sommet du Gornergrat qui dépasse 3000 mètres.

Ce résultat semblait ne devoir pas être dépassé de longtemps, mais l'appétit vient en montant; toujours plus haut, telle est la devise de l'humanité. La belle Jungfrau, avec sa tête poudrée à frimas et ses épaules couvertes de son mantelet d'hermine, se dressait majestueusement, immaculée, au-dessus des vertes prairies et des pics hérissés des flèches des sapins, dominant la vallée d'Interlaken. Qui aurait osé penser qu'un jour arriverait où le hideux serpent ferré viendrait dérouler ses anneaux sur les blancheurs de la robe de lis et enlacer le corps auguste de la reine des Alpes. Et cependant cette profanation s'est accomplie; déjà la ligne entreprise depuis plusieurs années atteint la station de l'Eiger qui plane à l'altitude de 3160 mètres et bientôt les wagons viendront émerger sur le glacier qui couronne le front de la Jungfrau, à 4166 mètres au-dessus du niveau de la mer.

La Jungfrau conquise, c'était la dernière étape avant d'aborder le mont Blanc. Son tour est venu aujourd'hui; il s'agit de monter à 4810 mètres maintenant; ce n'est après tout que 650 mètres de plus que pour la Jungfrau.

\*\*\*

Cependant quand on aborde de pareilles altitudes on a non seulement à surmonter des difficultés techniques toute spéciales, mais encore on a à lutter contre les conditions climatiques et météorologiques dont il faut tenir grand compte au point de vue physiologique.

Les voyageurs transportés en un temps relativement court, par un chemin de fer électrique, à 4810 mètres d'altitude seront soumis à des variations de température et de pression barométrique considérables. Ces voyageurs se trouveront dans les mêmes conditions que les ouvriers sortant des caissons à air comprimé. Si

ceux-ci étaient mis brusquement en communication avec l'atmosphère extérieure, il en résulterait des troubles graves dans l'organisme; il est nécessaire, au contraire, que le passage du milieu comprimé à l'extérieur se fasse d'une manière lente et progressive de telle sorte que l'air enfermé dans les organes se mette en équilibre de pression avec l'atmosphère, sans ébullition tumultueuse.

De la station du Fayet, dont la cote est de 580 mètres, au sommet du mont Blanc, on s'élèverait de 4230 mètres et la pression barométrique tomberait de 707 millimètres à 415, soit un vide de 292 millimètres.

Il en est de même pour la température. On admet que l'abaissement thermométrique est en moyenne de 0°50 pour 100 mètres d'élévation, sur le versant sud de la montagne et de 0°60, sur le versant nord. Ce serait donc une chute de température de 25 degrés environ que l'on aurait à subir en s'élevant du Fayet au mont Blanc. On passerait ainsi de la chaleur estivale au froid hivernal en quelques heures, et, parti le matin de la station inférieure avec un complet de coutil, il faudra se vêtir de drap et de fourrures en arrivant à midi au sommet du mont Blanc, où règne en été une température de 8 à 9 degrés au-dessous de zéro.

Ces considérations imposent l'obligation de limiter la vitesse verticale ou ascensionnelle de façon à ménager les transitions pour limiter les chutes horaires de température et de pression. L'expérience acquise sur les chemins de fer de montagne permet de fixer à 1200 mètres à l'heure la vitesse ascensionnelle maximum qui peut être atteinte sans inconvénient pour l'organisme humain. Dans ces conditions, la chute horaire de température ne dépasse pas 8 degrés et la dépression barométrique 80 millimètres environ.

On voit qu'avec une pareille vitesse ascensionnelle il faudra moins de quatre heures pour arriver au sommet du mont Blanc, alors que les intrépides alpinistes qui tentent l'aventure et dont le nombre ne dépasse pas d'ailleurs 2000, à l'heure actuelle, mettent généralement plus de trois jours pour accomplir cette ascension, au prix de dangers sérieux, de fatigues excessives et de dépenses notables qui ne sont guère inférieures à 250 francs par personne.

\*\*\*

Le projet de chemin de fer du mont Blanc, n'est plus un projet en l'air, bien qu'il n'y aurait rien à dire dans la circonstance, car il vient de recevoir la consécration officielle. En effet, un décret du 3 août 1904, a déclaré d'utilité publique la concession faite par le Conseil général de la Haute-Savoie d'une ligne de tramway électrique, ayant son origine inférieure au Fayet et son terminus au sommet du mont Blanc.

Le projet approuvé par le Conseil d'Etat et qui est dû à M. Duportal, inspecteur général des ponts et chaussées, n'est pas le seul qui ait été étudié dans le même but. Si l'on examine, en effet, l'orographie de la région française du mont Blanc, on voit que le colosse jette dans la direction de la vallée de Sallanches un éperon gigantesque, formé des sommets successivement étagés du mont Lachat, du pic des Rognes, de la crête de Tête-Rousse et de l'aiguille du Goûter, voisine du dôme du même nom qui précède immédiatement le sommet du mont Blanc.

Cet éperon qui s'avance jusqu'au Fayet s'étale entre le cours de l'Arve au nord et la vallée de Bionasset au sud, laquelle est parcourue par le Bonnaut, fougueux torrent qui détermina, en 1892,

la terrible catastrophe de Saint-Gervais et des hôtels du Fayet, encore présente à nos mémoires. Dès lors, trois solutions générales s'offrent à l'esprit : ou suivre la crête longitudinale de l'éperon ou s'accrocher aux flancs sud ou nord de la montagne.

La première solution a été envisagée en 1895 par M. Issartier, mais comme il n'est pas possible pratiquement de suivre les dentelures des pics étagés le long de la crête, M. Issartier remplaçait ce trajet impraticable par sa projection sur les ordonnées horizontales et verticales. Le projet comportait donc un tunnel presque horizontal et un puits de 2000 mètres de hauteur.

MM. Joseph et Henri Vallot utilisaient le flanc nord de la montagne ; la ligne prenait son origine au village des Houches desservi déjà par le chemin de fer du Fayet à Chamonix, mais après un parcours de 2000 mètres à ciel ouvert, il entrait en souterrain pour n'émerger à l'air libre que dans le voisinage du mont Blanc.

Les auteurs de ces premiers projets n'oubliaient qu'une chose, c'est que si l'attraction d'une ascension au mont Blanc consiste, pour les alpinistes actuels, principalement dans la gloire d'être parvenu à la hauteur de 4810 mètres, la question se trouve totalement renversée dans le cas de l'ascension funiculaire où la gloire disparaît pour ne plus laisser place qu'à l'agrément que peut procurer le spectacle grandiose des paysages alpestres, tour à tour riant et verdoyants, sombres dans leur majesté sauvage, resplendissants dans les miroirs de leurs glaciers et la blancheur éblouissante des neiges éternelles.

S'enfoncer comme une taupe dans les profondeurs de la terre, y séjourner plusieurs heures sans air et sans lumière et se trouver déposé, sans rime ni raison et sans savoir comment, tout à coup, brutalement, à 4810 mètres d'altitude, c'est une perspective sur laquelle les actionnaires d'une pareille entreprise ne pourraient nullement compter pour toucher quelques dividendes sérieux.

\* \* \*

La ligne tracée par M. Duportal et concédée à MM. Abel Couvreur et H. Deruad par le Conseil d'Etat échappe, dans la mesure du possible à de semblables critiques. Elle part de la gare du chemin de fer P.-L.-M. au Fayet et se déroule sur la plus grande partie de son parcours, à ciel ouvert, sur le flanc sud de la montagne. Elle passe par la station thermale de Saint-Gervais et le chalet de Bellevue situé à 1812 mètres d'altitude. Elle gagne ensuite successivement le mont Lachat (2100 mètres) ; les Rognes (2645 mètres) ; Tête-Rousse (3165 mètres) et l'aiguille du Goûter à la cote 3840. C'est là que doit s'arrêter le premier tronçon de la ligne concédée définitivement. On conçoit, en effet, que l'on n'ait pu terminer les études du premier jet, jusqu'à l'ultime sommet. Le développement de la première section, du Fayet à l'aiguille du Goûter sera de 18 kil. 400 ; ce sera déjà un grand pas de fait puisque la dernière station ne sera plus éloignée que de 4100 mètres du sommet du mont Blanc.

Arrivés frais et dispos à l'aiguille du Goûter par le tramway électrique, ce ne sera plus qu'un jeu d'enfant pour nos intrépides alpinistes que de passer du terminus provisoire au dôme du Goûter et au sommet tant convoité. Les ingénieurs, de leur côté, pourront pousser à fond leurs investigations, entre les cotes 3800 et 4800, pour déterminer le tracé le plus propice jusqu'au sommet et se livrer ainsi, dans les meilleures conditions possibles, à de hautes études, sans contredit.

L'auteur du projet a fixé à 1200 mètres à l'heure la vitesse verticale maximum, d'après les considérations énoncées plus haut. Il n'admet également que des rampes ne dépassant pas 250 millimètres et des rayons de courbures qui ne soient pas inférieurs à 50 mètres.

La largeur choisie pour la voie est de 1 mètre ; il importe, en

effet, que cette largeur soit appropriée à la hauteur des wagons de 2<sup>m</sup>90 au-dessus des rails, afin d'assurer une stabilité suffisante contre l'effort du vent qui, dans la montagne, peut atteindre assez fréquemment 90 kilogrammes par mètre carré.

La voie métallique est composée de rails de 10<sup>m</sup>50 de longueur, pesant 20 kilogrammes au mètre courant ; chaque rail est fixé sur douze traverses métalliques. La crémaillère placée au milieu de la voie est formée de tronçons de 3<sup>m</sup>50 de longueur et pèse 34 kilogrammes au mètre courant.

La construction de la ligne ne nécessitera ni l'ouverture de tranchées profondes ni l'exécution de remblais élevés, car le tracé suit exactement les sinuosités du versant. Elle monte en pente relativement douce de 100 à 194 millimètres, du Fayet au col de Vega, d'où la vue s'étend à la fois sur les vallées de Bionasset et de l'Arve ; elle contourne, toujours à ciel ouvert, le pic des Rognes jusqu'au delà de la Tête-Rousse, où elle atteint, à 3139 mètres, la région des glaciers. Elle entre alors en souterrain, mais le tracé du tunnel suit la paroi rocheuse, à quelques mètres d'épaisseur et la galerie est mise en communication avec l'extérieur par de nombreuses prises d'air latérales, avec balcon, d'où le spectateur suspendu pour ainsi dire à la paroi du rocher, embrassera d'un coup d'œil le plus splendide panorama qui se puisse voir.

Pour l'exploitation journalière on a formé des trains dans chaque sens, composés d'une locomotive électrique de 14 tonnes et de deux voitures de 4 tonnes chacune. Le train chargé de quatre-vingts voyageurs pèsera 30 tonnes avec les bagages.

La puissance d'une locomotive sera de 150 chevaux ; les huit trains simultanés exigeraient donc 1200 chevaux, soit 1500 en y comprenant l'éclairage et le chauffage. En comptant un rendement de 60 0/0, il faudra donc disposer sur l'arbre des turbines génératrices de 2000 chevaux ; cette puissance devra être portée à 3000 unités lorsque la ligne aura été prolongée jusqu'au terminus extrême du mont Blanc.

\* \* \*

Les dépenses de premier établissement sont évaluées à 10 millions, soit 540.000 francs par kilomètre, y compris l'établissement de l'usine et des installations électriques estimé à 1.600.000 francs. On peut espérer d'ailleurs un trafic suffisant pour rémunérer amplement le capital engagé, si l'on considère que les diverses exploitations des chemins de fer de montagne, en Suisse notamment, permettent de distribuer en moyenne 5 0/0 d'intérêt et de dividende aux actionnaires, dans des conditions similaires.

Dans quelques années, par conséquent, il deviendra banal de faire l'ascension du mont Blanc. Devons-nous nous indigner, comme les vrais fervents de la nature, de cette *industrialisation* des sites alpestres les plus admirables ? A quoi bon, cela s'appelle le progrès dont la caractéristique est de ne pouvoir être arrêté.

A tout prendre, cela ne fera qu'un sillon de plus sur les flancs de la masse aux dimensions écrasantes et, d'ailleurs, les véritables amoureux de la montagne trouveront toujours quelques replis égarés dans les sapins verts ou les roches alpestres pour y fuir les bruyantes cohortes de Parisiens volages et d'Anglais pharamineux qui envahiront la voie ferrée dans tous les sens.

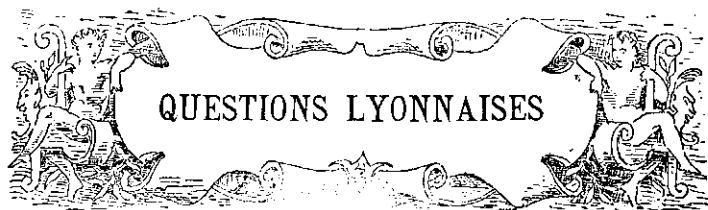
D'autre part, le tracé de la ligne se prête admirablement bien à l'installation de stations intermédiaires, sans compter celle de Saint-Gervais qui est d'avance en plein développement.

On verra donc s'élever des hôtels étagés tous les 500 mètres, au chalet de Bellevue, au mont Lachat, au Rognes, à Tête-Rousse, à l'aiguille du Goûter, jusqu'à l'Hôtel Terminus qui pourra s'appeler, plus justement que jamais, l'Hôtel du mont Blanc.

On verra alors les princes de la science, nos illustres docteurs, préconiser une nouvelle cure, celle des stations progressivement ascensionnelles. Elle durera quatre mois, commencera le 1<sup>er</sup> mai à Saint-Gervais et se terminera au mont Blanc, à raison d'un

séjour de deux semaines dans chaque station intermédiaire, de 500 mètres ou 500 mètres. Tous les clients de nos docteurs deviendront anémiques pour se faire ordonner cette cure merveilleuse; il ne leur restera plus qu'à se procurer 30.000 francs de rente pour suivre convenablement l'ordonnance de la Faculté.

DARYMON.



## QUESTIONS LYONNAISES

### NOUVELLE LIGNE DE PARIS A MARSEILLE

#### La traversée de Lyon.

On prête à la Compagnie P.-L.-M. un projet grandiose, dont la réalisation serait le point de départ d'une transformation complète du régime des chemins de fer et amènerait forcément, en peu d'années, un changement radical des mœurs et habitudes actuelles.

L'idée qui germerait, paraît-il, au sein de cette administration, consisterait en l'établissement, aussi prochain que possible, d'une nouvelle ligne entre Paris et Marseille, ligne où la traction serait faite électriquement pour permettre en service courant des vitesses inconnues jusqu'à ce jour.

Les essais effectués récemment en Allemagne ayant permis de compter sur la possibilité d'une marche soutenue à l'allure de 200 à 220 kilomètres à l'heure, sur des voies d'une stabilité suffisante, et une Compagnie industrielle française se proposant de reprendre ces expériences dans notre pays pour démontrer que l'on peut atteindre sans danger la vitesse de 250 kilomètres, on voit toute l'importance qu'aurait, pour les relations d'affaires entre les principales villes de France, l'établissement de la nouvelle voie ferrée du P.-L.-M. si ce projet était réellement suivi.

En ne comptant que sur 200 kilomètres en 60 minutes, Lyon serait à 2 h. 1/2 de Paris et cette dernière ville à moins de 4 h. 1/2 des rives de la Méditerranée! Quelle révolution grosse de conséquences! Et dire que ces trajets pourraient être encore écourtés dans l'avenir après les tâtonnements inévitables qui marquent les débuts de toute innovation!

Notre ville est d'autant plus intéressée à suivre tout particulièrement les étapes que suivra l'étude du projet de la Compagnie P.-L.-M., qu'il pourrait fort bien entrer dans les vues des ingénieurs de ne pas la desservir directement par la nouvelle ligne, laquelle pourrait être établie assez loin de nous pour éviter la traversée difficile de nos collines et de nos rivières. De la sorte, un simple embranchement perpendiculaire à la périphérie nous reliait à la ligne principale Paris-Marseille, ce qui serait, en tout cas, une complication pour nos concitoyens et détournerait de nos murs une masse importante de visiteurs que la traversée directe inviterait, au contraire, à une visite de notre belle cité.

Il ne faut pas oublier, en effet, que la mise en exploitation de cette ligne électrique où les trains éclairs mettront trois fois moins de temps qu'aujourd'hui pour parcourir la même distance, ligne qui sera très probablement prolongée au delà de Paris en trois tronçons vers Calais, Bruxelles et Liège, ainsi qu'au delà de Marseille vers Nice (quitte à utiliser, en la transformant, la voie actuelle sur ce dernier parcours), aura pour résultat immédiat un prodigieux afflux de voyageurs étrangers et un accroissement notable des déplacements de nos concitoyens.

Londres ne sera plus qu'à 4 h. 1/2 de Paris (ou à 3 h. 1/2 si les Anglais construisaient une ligne électrique à grande vitesse de leur capitale à Douvres, en accroissant également l'allure des paquebots), à 9 heures ou 9 h. 1/2 de Marseille et à 11 heures de Nice, en tenant compte des arrêts forcés dans les grandes gares.

De Bruxelles, on ira à Paris en 1 h. 3/4, en 6 h. 1/2 à Marseille et en 8 heures ou 8 h. 1/2 à Nice. Les mêmes réductions de parcours se feront sur la direction Liège (desservant Cologne et l'Allemagne du Nord) — Namur-Paris-Marseille-Nice.

Ces facilités auront certainement pour conséquence un trafic de voyageurs intense, pour le plus grand bien de notre pays qui profitera de cette invasion continuelle aussi bien dans les grandes villes traversées que dans le Midi, car, l'habitude étant prise de se rendre en hiver aux pays ensoleillés et en été dans nos splendides montagnes alpestres, nul doute que des stations fréquentes seront faites dans les cités intéressantes ayant des points d'arrêt forcés pour les trains éclairs.

Donc, pour les intérêts primordiaux de Lyon, il faudrait, aussi bien pour attirer les étrangers que pour faciliter nos concitoyens dans leurs relations avec la capitale et notre grand port de la Méditerranée, que la nouvelle ligne électrique passât dans la ville même, à la gare de Perrache ou à la gare des Brotteaux ou à une autre gare à créer.

Examinons ce qu'il serait possible de faire dans cet ordre d'idées.

Il ne faut pas oublier que, pour rendre possibles les énormes vitesses prévues, il sera nécessaire, sinon indispensable, aux abords d'une grande agglomération comme la nôtre, où se dirigent une quantité de trains considérable, d'avoir deux voies absolument distinctes pour la ligne électrique, c'est-à-dire que, depuis Saint-Germain-au-Mont-d'Or ou Collonges jusqu'à Chasse, les trains éclairs puissent seuls emprunter d'une façon exclusive deux voies parallèles.

Pour réaliser totalement ou en partie ces conditions, trois solutions peuvent être envisagées :

1° Etablissement d'une nouvelle ligne indépendante entre Saint-Germain-au-Mont-d'Or, point où se raccorderait la ligne nouvelle qui rejoindrait Paris à travers le Morvan ou qui se solderait partiellement à l'ancienne, et Saint-Fons ou Sérézin-Chasse. Le tracé pourrait venir en contact du réseau actuel à la gare de Perrache ou à la gare des Brotteaux ou même à tout autre point du parcours permettant les correspondances avec les autres directions, par exemple à la Mouche;

2° Affecter spécialement et exclusivement la ligne Collonges-Saint-Clair à la traction électrique, ce qui aurait pour conséquence l'emploi de troncs communs entre Saint-Germain-au-Mont-d'Or et Collonges et entre Saint-Clair et la Mouche, les tracés en dehors de ces points, vers Paris et Marseille, pourraient être complètement indépendants du réseau actuel;

3° Affecter spécialement et exclusivement la ligne de Vaise à Perrache aux trains électriques en raccordant, pour les trains de banlieue, la gare de Vaise à la gare Saint-Paul, cette dernière devenant tête de ligne pour ces petits trains à destination de l'Ille-Barbe-Collonges et le Bourbonnais. Dans cette hypothèse, il y aurait encore des troncs communs importants qui généraient la circulation entre Saint-Germain-au-Mont-d'Or et le tunnel de Vaise et entre la gare de Perrache et la Mouche-Saint-Fons-Chasse.

Bien entendu, nous supposons, dans ces trois hypothèses, que Saint-Germain-au-Mont-d'Or serait le point d'aboutissement de la ligne nouvelle « indépendante » qui rejoindrait plus ou moins directement Paris, et que la Mouche, ou Saint-Fons, ou Sérézin-Chasse serait le point de départ de la ligne nouvelle indépendante sur Marseille.

Etudions séparément les trois solutions.

La première serait évidemment la plus commode, mais elle exigerait des dépenses très considérables. Il faudrait un nouveau tunnel voisin de celui de Saint-Clair et deux nouveaux ponts, un sur la Saône en amont de Collonges et un sur le Rhône à côté de celui existant si ce dernier ne pouvait être doublé. Ou bien, on aurait à établir un nouveau tunnel sous Fourvière avec également deux nouveaux ponts; dans ce dernier cas, la ligne électrique rejoindrait et traverserait la gare de Perrache, tandis que dans le premier elle se reliait plus ou moins directement à celle des Brotteaux ou à la gare de la Mouche à transformer comme gare de correspondance s'il lui fallait contourner Lyon du côté de Villeurbanne.

La seconde solution aurait pour conséquence la suppression du passage des trains de marchandises par Saint-Clair, passage qui se faisait pour décharger les voies principales. Mais il faut dire que, par suite de la mise prochaine en exploitation du tronçon Lozanne-Givors, le trafic des marchandises pourra être reporté en grande partie sur cette dernière ligne.

Une conséquence de la seconde solution serait de faire reporter à la gare des Brotteaux la tête de ligne de la plupart des express de Lyon-Grenoble, Lyon-Saint-Etienne, Lyon-Bourbonnais et ce, afin de faciliter les correspondances. On pourrait, d'ailleurs, installer une gare d'échange à la Mouche, au triangle de croisement des voies, si l'on maintenait Perrache comme tête de ligne des principales directions. (La tête de ligne de Saint-Etienne pourrait être sans inconvénient aux Brotteaux puisque, de toutes façons, les trains pour cette direction passeraient par Perrache.)

La troisième solution serait la moins coûteuse, mais, par contre, elle serait la moins commode pour l'exploitation, car, à partir de Saint-Germain-au-Mont-d'Or ou de Collonges, les trains électriques ne pourraient circuler à 200 kilomètres à l'heure; ils devraient ralentir, d'où perte de temps assez appréciable.

(A suivre.)

SINED.

## LIBRES PROPOS

Dans un précédent article<sup>1</sup>, après avoir rappelé quelle était l'étendue de la profession d'architecte, nous nous élevions contre l'abandon, par ce dernier, de certaines parties essentielles de ses prérogatives, et nous exposions que le meilleur moyen de réagir contre cette restriction des devoirs professionnels était, à notre avis, de créer des cours d'enseignement pratique dans les nouvelles écoles régionales d'architecture.

Nous avons eu, depuis, la double satisfaction d'apprendre que ces idées étaient partagées par notre grand confrère parisien *la Construction moderne*, qui leur consacre, dans son numéro du 28 août dernier, un article pleinement approbateur, et qu'elles étaient aussi celles de l'Administration du Technicum de la ville de Bienne, en Suisse, où elles avaient même déjà reçu un commencement d'application.

Sous le titre : « Enseignement. Architecture à Bienne », le *Moniteur de l'Industrie et de la Construction*, de Genève, rendant compte des travaux de l'année scolaire 1903-1904 exposés dans les salles du Technicum, se félicite, en effet « du progrès énorme accompli depuis quelques années et du changement presque complet survenu dans le mode d'enseignement de la subdivision d'architecture. »

Et plus loin, il ajoute :

« Dans les classes inférieures, l'enseignement est poussé le plus possible du côté pratique, et pour faciliter aux commençants la

compréhension des différentes constructions, on les appelle à relever celles-ci sur le bâtiment même ou sur un modèle fabriqué à cet effet et à les transcrire ensuite sur le papier. Chaque semaine, une course a lieu sur les chantiers les plus voisins, cela afin de rapprocher autant que possible la théorie de la pratique et mettre les futurs techniciens au courant de la surveillance des travaux. »

On nous permettra de déduire de ces deux faits, entre autres, que nos propositions de réformes reposaient sur des idées communément admises et répondaient à des besoins généralement reconnus.

C'est encore de la profession d'architecte que nous nous occuperons aujourd'hui, ou, plus exactement, du diplôme professionnel. Depuis longtemps agitée, cette question du diplôme est toujours très controversée, car, si elle a de fervents partisans, elle compte de non moins zélés détracteurs. Tous sont également ardents à défendre leur cause, aussi n'ont-ils réussi jusqu'à ce jour qu'à coucher sur leurs positions respectives. Ce ne saurait être une solution.

La question reste donc entière, et, si nous la reprenons ici, ce n'est certes pas avec l'intention de rallumer des ardeurs guerrières sans doute encore mal éteintes — nous ne nourrissons point d'aussi noirs desseins — c'est uniquement dans la pensée de rechercher si les raisons données de part et d'autre, pour ou contre l'institution du diplôme, ne fournissent pas elles-mêmes, en écartant ce qu'elles ont chacune de trop absolu, des indications suffisantes pour trancher le différend à la satisfaction des deux parties belligérantes.

Les partisans d'un titre voient plus spécialement dans cette création, tout à la fois une mesure de sécurité publique et un moyen de relever le prestige de la profession d'architecte, qui de jour en jour tendrait à disparaître.

Nous ne croyons pas la profession à ce point ravalée qu'il faille jeter un cri d'alarme; nombre d'architectes encore jouissent d'une très grande et très légitime réputation. Mais il est bien certain que cette qualité est trop souvent prise par des gens qui n'ont de l'architecte que le nom. Inconscients de leur ignorance ils s'aventurent audacieusement à édifier des constructions rarement bien conçues, généralement mal exécutées, toujours onéreuses pour le propriétaire, et qui trop souvent finissent par une catastrophe, coûtant la vie aux ouvriers qui y travaillent.

Et avec cette tendance inconsciente à toujours généraliser, la déconsidération qui atteint ces pseudo-architectes ne laisse pas que de rejaillir peu à peu sur la corporation tout entière.

Il y a là incontestablement un inconvénient et un réel danger. Le diplôme pourrait-il y remédier?

Non, répondent ses adversaires, car un parchemin n'a jamais rien prouvé. D'autre part, il porterait atteinte au principe si heureusement proclamé de la liberté du travail. Nous ne nions point, ajoutent-ils, qu'il y ait de bons et de mauvais architectes, mais il appartient au public de les discerner.

C'est certainement faire trop d'honneur au jugement du public, dont la sagacité, croyons-nous, serait souvent mise en défaut, et pour cause.

Nous ferons remarquer, d'autre part, que, si le travail a été déclaré libre, c'est sous la réserve expresse que l'intérêt qui s'attache au maintien de cette liberté ne fût pas lui-même primé par d'autres intérêts d'une importance supérieure. De là d'assez nombreuses restrictions apportées au principe de la liberté du travail. C'est ainsi notamment, pour ne citer que les exemples comparables, que les professions de médecin, de pharmacien et même de dentiste ne sont accessibles qu'aux personnes munies d'un diplôme, en raison des intérêts de l'hygiène et de la sécurité publique.

Ces raisons d'ordre supérieur paraîtront sans doute s'imposer avec autant de force au regard de l'art de bâtir, si l'on veut bien considérer que des ouvriers peuvent être tués, des maisons insa-

<sup>1</sup> Voir *la Construction lyonnaise* du 16 août 1904.

lubres édifiées par suite de l'impéritie ou de l'ineurie de soi-disant architectes. Le principe de la liberté du travail ne se porterait pas plus mal, ce nous semble, de cette exception de plus, si justement motivée par l'intérêt général.

Examinons maintenant quelle serait la nature du titre à décerner, et les conditions dans lesquelles il pourrait être délivré.

D'une façon générale et, en particulier dans le cas qui nous occupe, la valeur des diplômes est assez diversement appréciée; alors qu'aux uns ces titres ne disent rien qui vaille, pour d'autres, ils sont synonymes de mérite professionnel. La vérité nous paraît être entre ces deux opinions contradictoires.

De toute évidence, un titre universitaire ne confère point la maîtrise, et il est bien certain que ceux qui ont à faire choix d'un avocat, d'un médecin, d'un professeur, par exemple, ne se déterminent pas d'après son diplôme. Mais si ce dernier prouve peu en faveur de la capacité professionnelle, il affirme, tout au moins, de sérieuses études faites avec profit. On conviendra qu'à ce point de vue il a bien sa valeur.

Toutefois, avec le nouveau régime, le diplôme actuellement délivré aux élèves des classes d'architecture de l'École des Beaux-Arts de Paris deviendrait manifestement insuffisant. Ce ne serait plus, en effet, un certificat d'études spéciales qu'il s'agirait de décerner, mais un véritable brevet de capacité.

Voici, au surplus, comme nous le comprendrions.

Il serait institué annuellement, dans chaque région ou grande ville, un examen auquel seraient admises à se présenter toutes les personnes, sortant des écoles spéciales ou non, qui désireraient embrasser la profession d'architecte.

Le programme de cet examen, le même pour toute la France, porterait sur toutes les connaissances indispensables à l'exercice de la profession. Il comprendrait tout à la fois des épreuves théoriques et des épreuves pratiques, avec des notes d'égale valeur pour chacun de ces deux catégories d'épreuves.

Les élèves architectes diplômés pourraient être dispensés des épreuves théoriques.

Le jury d'examen serait composé de professeurs, d'architectes et de praticiens spéciaux.

Un titre constatant leurs capacités professionnelles serait délivré aux candidats qui auraient subi l'examen avec succès.

Nul ne pourrait prendre la qualification d'architecte, ni exercer cette profession sans être pourvu du titre de capacité.

En résumé, la carrière architecturale resterait ouverte à tout le monde, sous la seule condition de justifier préalablement qu'on est apte à la remplir de façon satisfaisante, c'est-à-dire au mieux des intérêts généraux et de ceux opposés du propriétaire et des entrepreneurs, que l'architecte a également mission de respecter et de défendre.

Ainsi débarrassée des parasites qui l'encombrent et la déconsidèrent aujourd'hui, la profession d'architecte recouvrerait bientôt son ancien prestige, pour le plus grand profit de tous et particulièrement de l'architecte.

Nous ne pensons pas qu'un tel projet, ou tout autre analogue, puisse paraître révolutionnaire. En tout cas, nous venons de dire ce que l'architecte gagnerait à son adoption, nous ne voyons pas ce qu'il aurait à y perdre.

HENRI.

## L'ART DES JARDINS

— SUITE —

Le parc de la Tête-d'Or contribua pour la plus large part à la régénération de l'art des jardins et de l'horticulture en général dans toute la région, en mettant à la portée de toutes les classes de la Société la faculté de jouir d'un parc superbe

et d'admirer toutes les richesses végétales qui s'y trouvent réunies.

L'adjonction du jardin botanique et des cultures de la ville rend le parc de la Tête-d'Or excessivement intéressant à divers points de vue : soit comme sujet d'étude pour les sciences naturelles, soit encore pour les peintres de fleurs ou dessinateurs de la Fabrique lyonnaise, qui peuvent y trouver ample moisson de modèles ou motifs de décoration.

Mais le côté par lequel il brille du plus vif éclat, c'est incontestablement dans l'aspect de ses serres monumentales, si remarquables comme constructions et comme dispositions intérieures.

On est vraiment émerveillé, en entrant, à la vue de cette végétation exotique, aux feuillages si amples et si gracieux, et l'on se croirait transporté dans quelque site enchanteur du nouveau monde, en contournant ces tapis de Lycopodes coupés par des eaux et ombragés par des végétaux si différents de ceux de nos pays : ici, les majestueux palmiers et les fougères arborescentes, avec leurs luxuriantes frondaisons ; là, le Pandanus détachant de son tronc des racines adventives allant plonger dans le sol comme autant d'étais pour le soutenir. Plus loin, les Cycas, Bambous et toute une succession de plantes diverses : grimpances, aquatiques ou parasitaires concourent à l'ornementation générale.

Nous ne croyons pas qu'il existe en France un groupe de serres produisant un ensemble décoratif plus imposant.

Les autres serres aux cultures et collections spéciales, toutes reconstruites sur un plan d'ensemble, sont également très remarquables et renferment de nombreuses espèces ou variétés dont chaque genre demanderait une monographie spéciale, que ne comporte pas le sujet de notre étude.

Serait-ce émettre une opinion subversive que de demander à l'Administration actuelle de la Ville de Lyon d'inscrire au moins sur une plaque, à l'entrée principale du parc, la date de sa création et le nom de l'architecte qui en a conçu le plan et dirigé l'exécution.

Ce vœu renseignerait les étrangers, et même la nouvelle génération lyonnaise, qui ignorent l'origine du parc.

Il est aussi un embellissement que nous aimerions voir apporter au parc ; c'est l'établissement d'une grotte-cascade dans le genre de celle de Longchamps au bois de Boulogne.

Le seul point où cette cascade pourrait s'établir est la pointe de la grande île terminant le lac ; elle serait ainsi adossée et comme soutenant les terres du rond-point culminant où est situé le socle dont nous avons déjà parlé. Cette cascade, située sur une pointe s'avancant en promontoire vers le lac, offrirait un coup-d'œil superbe, vue d'un grand nombre de côtés, et aurait l'air d'alimenter à elle seule le lac, l'œil ne pouvant suivre en effet l'étroit canal d'arrivée contournant l'île, qui n'apparaît en réalité que comme une presqu'île.

Du rond-point établi au-dessus de la cascade, on dominerait toute l'étendue du lac, comme du haut d'une falaise, et, en pratiquant quelques légers dégagements d'arbres, on pourrait obtenir de différents côtés de jolis effets de perspective, en choisissant les plus beaux points de vue.

La difficulté de réalisation de ce projet réside dans les moyens pratiques d'alimenter d'un volume d'eau suffisant une cascade d'assez grande dimension, placée à un niveau bien supérieur à la prise d'eau du Rhône alimentant actuellement le lac.

Cette difficulté ne semble pas insurmontable aujourd'hui : le canal de Jonage pourrait parfaitement, par une conduite spéciale prise au-dessus de ses chutes, alimenter directement la cascade. Il est certain que si le niveau du sol permettait

d'avoir un réservoir en charge derrière la cascade, cela vaudrait mieux ; mais, à défaut de réservoir, on pourrait toujours régler le débit en le limitant à certaines heures de la journée.

## 2° L'Architecte des jardins.

L'art de dessiner et embellir les jardins a obéi au même mouvement que les autres branches de l'horticulture et si, au point de vue commercial, il n'atteint pas les mêmes proportions, cela tient à la nature moins éphémère de ses créations.

C'est qu'en effet, on ne change pas les dispositions d'un parc ou d'un jardin comme on renouvelle les plantes d'un massif ou d'une garniture d'appartement ; de là nécessairement un besoin beaucoup plus limité d'architectes paysagistes. Ce nom nous étant revenu assez souvent sous la plume, nous allons en dire quelques mots.

Au début du siècle dernier, l'art de dessiner les jardins n'était point encore une profession spéciale. Des amateurs, des architectes, des peintres même s'en sont occupés avec succès, mais plutôt par goût particulier que par profession.

Plus tard, quand quelques pépiniéristes s'en occupant plus spécialement se furent créés une certaine renommée, pour se distinguer de leurs confrères, ils prirent la dénomination de dessinateurs, ou architectes de jardins. Cette désignation suffisamment prétentieuse ne l'a, paraît-il, pas paru assez, puisqu'on y a substitué celle « d'architecte-paysagiste ».

Nous avouons, pour notre part, qu'elle n'est vraiment pas heureuse, et que l'assemblage de ces deux noms est un barbarisme au point de vue de l'art !

Qu'est-ce, en effet, que l'architecture ? Un art jouissant d'une certaine latitude de conception, quant au style, mais soumis à des règles et formules sur les conditions de proportions, charges, poussées, résistances des matériaux, etc., basées sur des données scientifiques exactes et enseignées dans les écoles d'architecture ou des beaux-arts.

L'architecture de jardins paysagers ne comporte rien de semblable ; en dehors des opérations topographiques indispensables pour les levés de plans et le tracé sur le sol, tout le reste n'est soumis à aucune règle architecturale et ne dépend absolument que du goût individuel du dessinateur, par conséquent ne s'enseigne dans aucune école d'architecture.

L'accouplement du mot paysagiste n'est guère plus heureux. Si tout le monde connaît le peintre-paysagiste, beaucoup ignorent encore ce que c'est qu'un « architecte de paysages » et sont assez perplexes pour savoir à quel genre hybride il peut bien appartenir.

Eh bien, l'architecte-paysagiste appartient et appartiendra toujours à la classe des jardiniers, et personne ne lui appartient avec tant de vérité que le créateur de jardins ! c'est-à-dire que le *jardinier-paysagiste*. Aussi, nous ne nous expliquons pas pourquoi cette profession pèse si lourdement à ceux précisément qui s'y sont fait les plus belles situations.

Au temps où florissait le style français, les jardins étaient généralement dessinés par les architectes de bâtiments, le côté architectural primant le côté horticole. Il ne saurait en être de même pour le style paysager, qui emprunte presque toute son ornementation au règne végétal et exige, par conséquent, des connaissances horticoles indispensables pour pouvoir choisir et disposer judicieusement les essences végétales, d'après les multiples convenances du sol, d'exposition, d'altitude ou de climat, qui peuvent varier à l'infini.

Aussi, est-ce de la corporation des jardiniers que sont sortis les paysagistes qui ont obtenu les plus grands succès.

Le côté artistique n'est pas moins important que le côté

horticole, car les plus beaux végétaux du monde sont loin de produire tout leur effet si l'art de les grouper suivant différents aspects de tons, d'homogénéité ou d'opposition de feuillage est mal compris, le tracé défectueux ou les conditions de perspective mal observées.

Ces connaissances multiples à acquérir exigent une pratique assez longue et ne se rencontrent pas toujours réunies à un égal degré chez le même sujet. Les uns excellent à dresser des plans aux brillants effets d'ombre et de lumière qui captivent le regard — aujourd'hui surtout que fleurit l'industrie des « peintres en jardins », mais l'exécution ne répond pas toujours aux séductions de « l'image ».

D'autres, moins habiles coloristes, sont des praticiens plus consommés, et, entre les deux, nous n'hésitons pas à donner la préférence aux seconds, car le coloris n'ajoute rien à la bonne ou la mauvaise disposition d'un jardin, pas plus que les beaux sachets colorés n'ajoutent à la qualité de la graine qu'ils contiennent.

Toute cette chromolithographie ne sert bien souvent qu'à dissimuler la médiocrité de l'idée, ou de la marchandise.

(A suivre.)

A. ET F. ROULLARD

## CONGRÈS DES ENTREPRENEURS DE FRANCE A LYON

Du 7 au 9 novembre 1904

La date du Congrès, décidé par l'Assemblée générale de la Fédération nationale des Chambres syndicales patronales françaises de l'Industrie du bâtiment et des travaux publics, a été définitivement fixée par le Comité directeur, dans sa dernière séance, aux 7, 8 et 9 novembre prochain.

Le Congrès se réunira à Lyon. Toutes les Chambres syndicales patronales et tous les entrepreneurs français sont invités à y prendre part. L'ordre du jour provisoire comprend :

### Questions législatives et économiques.

I. Loi sur les retraites ; — Loi sur l'invalidité ; — Maladies professionnelles.

II. Modifications à la loi sur les Syndicats professionnels.

III. Réglementation et conditions du travail.

### Questions professionnelles.

IV. Adjudications ; — Cahiers des charges ; — Séries de prix.

V. Règlement des mémoires et des décomptes.

VI. Privilège du constructeur.



ASSOCIATION PROVINCIALE DES ARCHITECTES FRANÇAIS

CONCOURS ENTRE ÉLÈVES-ARCHITECTES

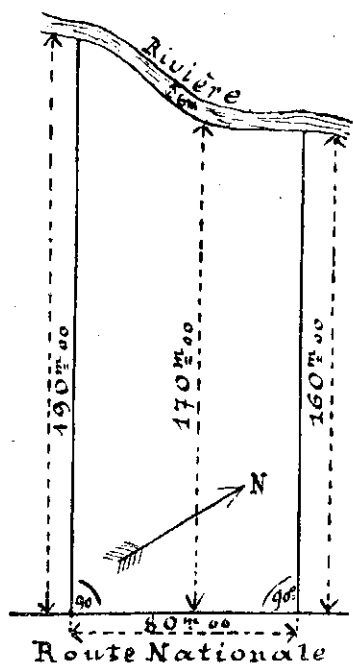
HOSPICE CANTONAL

Destiné à recevoir trente vieillards (15 hommes et 15 femmes), dont vingt hospitalisés par le canton et dix pensionnaires payants.

Cet hospice serait édifié dans un petit chef-lieu de canton.

Le terrain en façade sur une route nationale traversant le pays

aurait la forme indiquée au plan ci-dessous, il serait limité postérieurement par une petite rivière de 6 mètres de large.



Les constructions, sans aucun luxe, comprendraient un bâtiment principal pour les vieillards et des bâtiments séparés pour divers services accessoires. Le bâtiment principal serait composé d'un rez-de-chaussée, d'un premier étage et d'un sous-sol.

Au rez-de-chaussée seraient aménagés un vestibule d'entrée, un bureau, un parloir pouvant servir aux réunions de la Commission administrative, une salle de garde, un chauffoir ou salle commune pour les hospitalisés des deux sexes, un réfectoire, une salle à manger pour les pensionnaires payants, deux petits dortoirs de chacun quatre lits pour les vieillards infirmes ; enfin le service de la cuisine, économat, magasin, laverie,

etc., des chambres pour la surveillance seront établies à proximité des différents locaux, ainsi que les lavabos nécessaires et bains.

Au premier étage deux dortoirs avec lavabos, hommes et femmes, de chacun six lits et le complément des chambres des pensionnaires, toujours avec chambres de surveillance. Lingerie, couture et repasserie, vestiaire et chaussures.

Des cabinets water-closets seront prévus pour tous les services et établis avec tout le soin possible.

Le sous-sol sera aménagé en caves pour les provisions et le calorifère. L'emplacement du calorifère devra être séparé des caves à vins, cidre ou bière.

Dans les combles seront établies les chambres de domestiques. Les escaliers devront être étudiés de manière à permettre un prompt sauvetage en cas d'incendie.

Les bâtiments séparés comprendront l'habitation du concierge, du jardinier, la buanderie, la salle des morts, avec chambre de veille, une écurie pour un cheval, une remise pour deux voitures et une réserve pour les instruments de jardinage.

Les dispositions d'hygiène les plus récentes devront être appliquées tant pour la ventilation et l'aération des pièces que pour l'évacuation des eaux vannes. L'eau devra être distribuée en grande abondance.

Le surplus du terrain non occupé par les bâtiments sera utilisé partie comme jardin d'agrément pour la promenade et partie comme potager.

Le rendu comprendra :

Un plan général à 0<sup>m</sup>,005 par mètre.

Les plans de chaque étage à 0<sup>m</sup>,02 par mètre.

Une façade principale et générale sur la route à 0<sup>m</sup>,01, une façade latérale et une coupe longitudinale du bâtiment principal à 0<sup>m</sup>,02.

Détails au gré des concurrents.

Un mémoire descriptif des dispositions et matériaux employés.

Les projets devront être rendus au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 1905, à Blois (Loir-et-Cher) à l'adresse de M. BEAU, architecte du département.

Pour obtenir le Règlement du Concours, s'adresser à M. RENÉ MARTIN, architecte, secrétaire général de l'Association provinciale des Architectes français, 57, rue Saint-Patrice à Rouen.

## SOCIÉTÉ NATIONALE DES ARCHITECTES FRANÇAIS

### RÉSULTATS

Le sujet du Concours était : « Un projet de construction d'un établissement de bains et d'hydrothérapie dans une ville de 80.000 habitants, un faubourg ou un arrondissement d'une grande ville ».

Le jury était composé de neuf membres, dont cinq désignés par la Société Nationale : MM. Fernoux, Christie, Alinot, G. Lefèvre, Marchand, et quatre nommés par les concurrents : MM. Génuys, Vogt, Beitz et Despeyroux.

Sous la présidence de M. Génuys, avec M. Despeyroux comme secrétaire rapporteur, le jury a attribué les récompenses suivantes :

1<sup>er</sup> prix : MM. Eugène CHAULIAT (21 ans) et Marcel OUDIN (22 ans) ;

2<sup>e</sup> prix : M. Alfred SCHNEIDER (23 ans) ;

3<sup>e</sup> prix : M. Jules PIN (24 ans) ;

4<sup>e</sup> prix : M. Emmanuel SÉLONIER (23 ans) ;

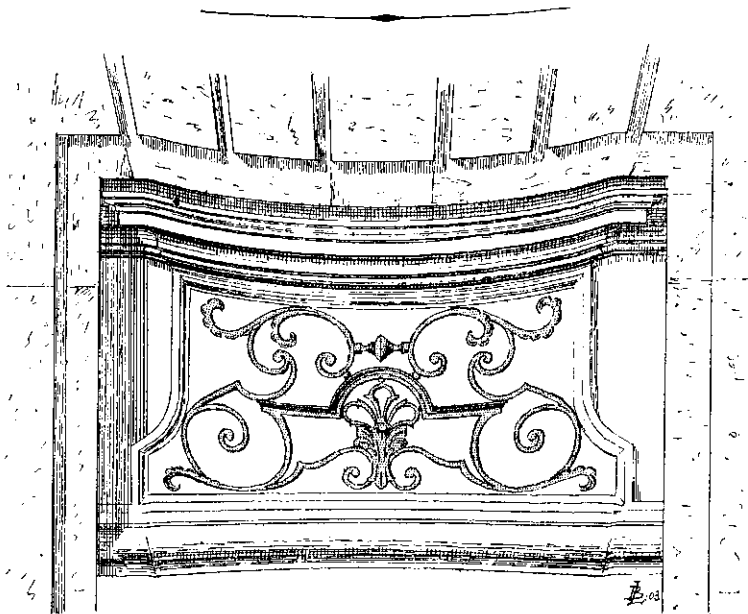
5<sup>e</sup> prix : M. Charles RAYMOND (21 ans) ;

6<sup>e</sup> prix : M. Eugène BELON (21 ans) ;

1<sup>re</sup> mention : M. Marcel SOIN (18 ans) ;

2<sup>e</sup> mention : M. Albert DEPOUDT (20 ans) ;

3<sup>e</sup> mention : M. Maurice CHAGNIAT (22 ans).



IMPOSTE EN FER FORGÉ  
1, rue Émile-Zola (anciennement rue Saint-Dominique) à Lyon.

## JURISPRUDENCE

I. Obligations de faire. — Exécution. — Architecte. — Pouvoirs du Juge. — Art. 1444 C. C.

II. Jugements et arrêts. — Défaut de motifs. — Conclusions non répondues.

I. Les termes de l'article 1444 C. C. impliquent, pour les juges, la faculté d'apprécier souverainement si les ouvrages construits par contravention à un contrat doivent ou non être détruits.

Par suite et spécialement, s'ils constatent que les modifications apportées par un architecte dans le mode de construction du plancher haut d'une cave, par rapport aux indications du devis, n'ont causé aucune espèce de préjudice à l'immeuble ni à son propriétaire, pour lequel, au contraire, il en est résulté une économie, ils n'ont pu violer le texte susvisé en

refusant d'ordonner la démolition du plancher litigieux et sa réfection aux frais de l'architecte dans les termes du devis.

II. Doit être cassé l'arrêt qui laisse sans aucune réponse un chef spécial de conclusions (relatif, dans l'espèce, à la restitution des plans et devis).

Cassation partielle, sur ce dernier point, au rapport de M. le conseiller Fauconneau-Dufresne, sur les plaidoiries de MM. Chaudé et Morillot, avocats, et conformément aux conclusions de M. l'avocat général Melcot, d'un arrêt de la Cour de Paris, du 5 juillet 1903, rendu entre M. Boulanger et M. Robin.

(Arrêt du 2 février 1904. — Chambre civile. Présidence de M. Ballot-Beaupré, premier président.)

(Gazette des Tribunaux.)

## AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

### Travaux de la Région.

✦ AIN. — Les travaux de construction des abattoirs de Trévoux vont être sous peu mis en adjudication.

✦ ALLIER. — La ville de Vichy va être dotée d'un nouvel hôtel des postes et télégraphes : l'hôtel Membrun, qui a été acquis à cet effet, va subir les travaux nécessaires à cette affectation et qui feront l'objet d'une adjudication publicque; le crédit prévu est de 400.000 francs; la ville est autorisée à contracter l'emprunt nécessaire. Les travaux devront être terminés le 15 mai 1905 au plus tard.

✦ ARDÈCHE. — D'importants travaux vont être entrepris pour l'adduction d'eau potable à Privas, dans les quartiers de Mocet, Jullien, Grattenas et des Trois-Chemins.

✦ GARD. — Un nouvel hospice, dont le projet prévoit une dépense de 71.000 francs, va être prochainement construit à Beaucaire. Les travaux seront mis prochainement en adjudication.

✦ HAUTE-LOIRE. — Une somme de 5.100 francs est affectée, au Puy, à l'édification de la fontaine Chassaing, et 7.000 francs à l'aménagement d'un dortoir au lycée de jeunes filles de la même ville.

✦ HAUTE-SAONE. — La construction de la rue des Promenades à Vesoul comporte 5.135 francs de travaux. — La ville de Gray, va faire construire une Caisse d'épargne dont les travaux sont évalués à 25.000 francs.

✦ ISÈRE. — Un crédit de 17.546 francs est affecté à l'amélioration de la canalisation alimentant les quartiers des Postes et à l'établissement d'une pompe à Vienne. — La construction d'un égout a été décidée à l'arsenal d'Estressin.

✦ JURA. — Des travaux s'élevant à 60.000 francs, pour la construction d'une école de garçons seront prochainement adjugés à Poligny. — M. Braud, architecte à Arbois, a présenté un projet d'adduction d'eau pour la ville de Salins, qui vient d'être adopté à l'unanimité par le Conseil municipal et qui s'élève à 211.000 francs.

✦ LOIRE. — Un projet de travaux sera mis à exécution à Saint-Etienne pour la construction d'un aqueduc de jonction du réservoir du Pas-de-Riot à l'aqueduc des Fontaines. — Des réparations sont décidées à l'Ecole normale de Saint-Etienne, ainsi qu'à la sous-préfecture et à la gendarmerie de Montbrison. — Des travaux de voirie importants vont être entrepris à Saint-Etienne, ils comportent le prolongement de la rue Nord du Lycée, modifications d'alignement rue de l'Éternité, construction d'égout rue Bel-Air. Dans la même ville, des travaux vont être exécutés à l'Hospice et feront l'objet d'adjudications; ils consistent en :

construction d'un pavillon de concierge, évalué 70.000 francs, et réfection du bâtiment de la Charité évaluée 11.350 francs.

✦ SAONE-ET-LOIRE. — Des travaux vont être entrepris, évalués à 7.699 fr. 78, pour la réfection du bâtiment de la chapelle de l'hôpital de Chalon-sur-Saône; et à 2.700 francs pour la construction de cabinets et d'urinoirs à l'Ecole de l'Ouest.

✦ SAVOIE. — Des travaux vont être entrepris, après adjudication, pour l'adduction d'eau potable à Doucy-en-Tarentaise.

✦ VAUCLUSE. — L'ancienne chapelle Sainte-Garde à Avignon va être aménagée en bourse du travail. Les travaux nécessaires qui seront prochainement adjugés sont évalués à 10.000 francs. — La construction d'un groupe scolaire à Sault a été récemment décidée; l'exécution des travaux fera l'objet d'une adjudication dans la première quinzaine de ce mois.

### Distinctions honorifiques.

Le *Journal Officiel* du 19 septembre publie une liste de nominations d'officiers d'Académie dans laquelle nous relevons les noms suivants : M. Georges-Antoine FERRER, architecte à Bourg; M. Joseph-Henri-Désiré PARENT, ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Mâcon; M. François-Marie-Agathonze TOURNÉRY, agent-voyer à Izermore (Ain).

### Rentrée des classes à l'Ecole nationale des Beaux-Arts.

La rentrée des classes de l'Ecole nationale des Beaux-Arts de Lyon est fixée au lundi 10 octobre 1904, à 8 heures précises du matin.

La rentrée des cours préparatoires, place Morel, 4, est fixée au même jour, 10 octobre, à 8 h. 1/2 du matin.

L'inscription des nouveaux élèves est reçue au secrétariat de l'Ecole des Beaux-Arts (Palais des Arts, place des Terreaux) tous les jours, à partir du 24 septembre, de 9 à 11 heures du matin et de 2 à 4 heures du soir.

Les élèves doivent être âgés de 13 ans pour l'Ecole préparatoire et de 14 ans pour l'Ecole des Beaux-Arts proprement dite.

Des épreuves pour l'admission à l'Ecole des Beaux-Arts proprement dite commenceront à la rentrée. Elles seront communes aux élèves de l'Ecole préparatoire et aux jeunes gens qui ont commencé ailleurs l'étude du dessin.

### Rentrée des classes aux Ecoles municipales de Dessin.

La rentrée des classes des Ecoles municipales de Dessin, pour les adultes des deux sexes, aura lieu le mardi 11 octobre, et le lundi 10 octobre pour le cours municipal de broderie.

#### ADULTES HOMMES

1° Ecole du Petit-Collège, Mairie du V<sup>e</sup> arrondissement. Directeur : M. Laurent Cahuzac, architecte. — Les mardis, jeudis et vendredis, de 8 à 10 heures du soir.

2° Ecole de la Guillotière, rue de Vendôme, 320. Directeur ; M. Dubuisson, architecte. — Les mardis, mercredis et vendredis, de 8 à 10 heures du soir.

3° Ecole des Brotteaux, angle des rues Tête-d'Or et Tronchet. Directeur : M. A. Duret, architecte. — Les mardis, jeudis et vendredis, de 8 à 10 heures du soir.

4° Ecole de la Croix-Rousse, rue Vaucanson, 2 bis. Directeur : M. Repelin, peintre. — Les mardis, jeudis et vendredis, de 8 à 10 heures du soir.

Les inscriptions, de 3 francs par élève, seront reçues par MM. les Directeurs, à l'ouverture des cours.

#### DAMES ET DEMOISELLES

1° Ecole de dessin, au Palais des Arts, rue de l'Hôtel-de-Ville. Directrice : M<sup>lle</sup> Rozier. — Les mardis, jeudis et samedis, de 1 à 4 heures l'hiver, et de 1 à 5 heures l'été.

2° Cours de broderie artistique, au Palais des Arts, rue de l'Hôtel-de-Ville. Directeur artistique : M. Repelin, peintre; pro-

fesseur technique : M<sup>lle</sup> Gaillard. — Les lundis, mercredis et vendredis, de midi à 4 heures l'hiver ; de 1 à 5 heures l'été.

Les inscriptions sont de 5 francs par élève ; elles seront reçues à l'école par les soins des directrices, à l'ouverture des cours.

**Cours municipal de dessin industriel pour les mécaniciens, serruriers, chaudronniers et autres ouvriers constructeurs, rue Tissot, 6, à Vaise (groupe scolaire).**

Des cours de dessin géométrique, de géométrie descriptive et de perspective appliqués aux dessins de machines, de chaudronnerie, de serrurerie et autres sont donnés régulièrement, chaque année, d'octobre à juillet, le soir, de 8 à 10 heures, trois fois par semaine.

La rentrée de ces cours est fixée au 10 octobre prochain.

Les cours de la première classe (professeur : M. Buis) ont lieu les lundis, mercredis et vendredis (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> année).

Ceux de la seconde classe (professeur : M. Moine) ont lieu les mardis, jeudis et samedis (1<sup>re</sup> année).

Les inscriptions sont gratuites.

Le classement des élèves nouveaux et anciens pour les deux classes aura lieu le même jour, lundi 10 octobre, à 8 heures du soir.

Pour être admis à suivre les cours, l'âge de douze ans est exigé.

#### **École spéciale de travaux publics.**

La rentrée des cours de l'Externat de l'École spéciale de Travaux publics, 12, rue Sommerard, à Paris, est fixée au lundi 10 octobre. Les examens d'admission auront lieu du 3 au 8 octobre.

La nouvelle École d'application d'Arcueil, la première de ce genre en France, sera mise en service dès la rentrée.

#### **Société d'Agriculture de Lyon.**

La *Société d'Agriculture, Sciences et Industrie de Lyon* vient de changer de siège social : le local de ses séances et sa bibliothèque sont actuellement transférés : **30, quai Saint-Antoine**, où toutes correspondances et communications devront lui être adressées à l'avenir.

La Société d'Agriculture, Histoire naturelle et Arts utiles de Lyon, fondée en 1761, et la Société des Sciences industrielles, fondée en 1862, ont fusionné le 15 décembre 1893 sous la dénomination de *Société d'Agriculture, Sciences et Industrie de Lyon*, approuvée par arrêté préfectoral du 28 mars 1894.

#### **Enseignement professionnel du Rhône.**

Les différents cours de l'enseignement professionnel du Rhône pour l'exercice 1904-1905 s'ouvriront le lundi 3 octobre.

Pour tous renseignements s'adresser au secrétariat de la Société, 1, place des Terreaux, tous les jours non fériés, de midi à 4 heures, et de 7 heures à 9 h. 1/2 du soir, et le dimanche de 9 heures à midi.

## DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Du 16 au 22 Septembre

### LYON

*Rue Turbil, 6.* — Immeuble. — Prop., M. Louis Tauty. — Arch., M. Pras.

*Chemin de Serin, à la Croix-Rousse.* — Bâtiment d'usine. — Prop., MM. Gillet et fils.

*Cours Vitton, entre les rues Louis Guérin et du Diorama.* — Bâtiment. — Prop., M. Delaigue.

### SAINT-ÉTIENNE

*Villeboeuf.* — Maisons ouvrières. — Prop., Caisse d'épargne.

*Rue Marthonnay, 12.* — Maison. — Prop., M. Darne, même adresse.

*Rue Louis-Blanc, 8.* — Maison. — Prop., M. Joseph Undu, rue de la Vierge, 6.

*Rue de Tardy.* — Maison. — Prop., M. Bernard, même adresse.

*Rue de Champagne, 25.* — Maison. — Prop., M. Champagnat, même adresse.

*Place des Carrières.* — Maison. — Prop., M. Charreiron, même adresse.

*Rue Coste, à Bellevue, 3.* — Maison. — Prop., M. Surrel, même adresse.

*Rue Basse-des-Rives, 25.* — Prop., M. Dupé, grande rue Saint-Roch, 1.

## LISTE DES BREVETS

### Concernant la CONSTRUCTION et l'ARCHITECTURE

Délivrés depuis le 18 Décembre 1903

Pour tous renseignements concernant ces brevets, s'adresser à M. J. GERMAIN, Ingénieur-Censsil, successeur de MM. FREYDIER-DUBREUIL et JANICOT, 31, rue de l'Hôtel-de-Ville, à Lyon.

336125. — 19 octobre 1903. — RENARD. Système perfectionné de poutres armées.
336135. — 20 octobre 1903. — BLONDEEL. Perfectionnements apportés aux sièges des water-closets.
336148. — 6 janvier 1903. — BLIVET. Nouveaux genres de hourdis extensibles.
336159. — 23 septembre 1903. — SCULLY. Perfectionnements aux appareils et dispositifs de sauvetage.
336167. — 7 octobre 1903. — KNORRE. Appareil à soutirage de liquides.
336189. — 15 octobre 1903. — STEPHAN. Procédé pour l'établissement d'arcs de grande portée pour toitures, etc.
336099. — 17 octobre 1903. — Société anonyme des Usines du PIED-SELLE. Système de bouton de serrure.
336246. — 24 octobre 1903. — SCHAETZKE. Fenêtre à coulisse avec joints en forme de coin.
336284. — 28 octobre 1903. — GILLET. Perfectionnements apportés aux constructions démontables.
336285. — 28 octobre 1903. — BERNIER. Perfectionnements aux trappes.
336293. — 29 octobre 1903. — POIRIER. Plancher fer et bois.
336365. — 20 octobre 1903. — BRICE. Plateau de fondation.
336377. — 31 octobre 1903. — MAROT. Procédé et appareil pour l'extinction des incendies, la désinfection des locaux quelconques et la destruction des vermines et de tous organismes nuisibles.
336300. — 29 octobre 1903. — KEELER. Perfectionnements aux montures de rideaux.
336392. — 31 octobre 1903. — NIVERT. Système d'avertisseur électrique contre le vol, pour portes, fenêtres, etc.
336402. — 2 novembre 1903. — MOREAUX. Perfectionnements aux paumelles dites va-et-vient appliquées aux portes à trois ou quatre vantaux.
332778. — 21 octobre 1903. — CHARISSI. Premier certificat d'addition au brevet pris, le 4 juin 1903, pour bouton de contact applicable aux sonneries électriques.
328379. — 31 octobre 1903. — JETON. Premier certificat d'addition au brevet pris, le 10 janvier 1903, pour système perfectionné pour maintenir ouverts à un angle quelconque les vasistas, fenêtres, portes, etc.
336432. — 17 octobre 1903. — HENN. Avertisseur d'incendie.
336475. — 7 novembre 1903. — DOBBINS. Verres distributeurs de lumière pour fenêtres.
336489. — 9 novembre 1903. — SCHMITT. Siphon d'évier à paroi latérale démontable.
336524. — 11 novembre 1903. — PRANGEMEIER. Appareil servant à l'enlèvement de la suie des tuyaux de cheminée.
336525. — 11 novembre 1903. — PRANGEMEIER. Fermeture de cheminée.
336556. — 13 novembre 1903. — COSSMANN. Réflecteur à lames.
336574. — 19 octobre 1903. — BALTZLEY. Escalier roulant.
336583. — Société BUHLER frères. Charpente en fer pour broyeurs multiples.
336429. — 25 septembre 1903. — SMITH. Serrure à combinaison.

336458. — 5 novembre 1903. — Société anonyme des Etablissements BAUCHE. Serrure.
336463. — 6 novembre 1903. — MANDROUX. Système l'avertisseur électrique.
336547. — 12 novembre 1903. — PIPON. Système d'assemblage de tubes métalliques applicable dans la fabrication des jalousies, fermetures métalliques.
336553. — 13 novembre 1903. — Société HARLES et Cie. Nouveau système de butoirs à pompe pour portes.
336649. — 12 novembre 1903. — MUIR. Plaque de fondation ou de support.

## RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

**Ain.** — 18 septembre. — *Mairie de Mionnay.* — Restauration des écoles communales. Mont. des travaux, 2.653 fr. 95. Soumissionnaires : M. Dury, prix du devis. — M. Valée, 2 p. 100. — Adjudic., M. Savy, à Rillieux, 12 p. 100 de rabais.

**Drôme.** — 18 septembre. — *Mairie de Saint-Marcel-les-Valence.* — Agrandissement et clôture du cimetière. Montant des travaux, 1.532 fr. 29. Soumissionnaires : MM. Dard Gustave, 2 p. 100. — Larouzière Jean, 1 p. 100. — Sibeud frères, 2 p. 100. — Adjud., M. Colombet Louis, à Valence, 3 p. 100 de rabais.

**Jura.** — 24 septembre. — *Sous-préfecture de Saint-Claude.* — Bois-d'Amont. Chemin vicinal ordinaire n° 2. Construction. Montant des travaux, 6.800 fr. Adjud., M. Di Léna François, à Morcuz, 8 p. 100 de rabais.

**Loire.** — 24 septembre. — *Mairie de Saint-Etienne.* — Pavage de rues en pavés d'échantillon. Rue de l'Eglise. Montant des travaux, 14.000 fr. Adjud., M. Milamant, 13, rue d'Annonay, 23 p. 100 de rabais. — Rue d'Urfé. Montant des travaux, 8.060 fr. Adjud., M. Chauvet, à Bellevue, Saint-Etienne, 22 p. 100 de rabais.

**Loire.** — 25 septembre. — *Mairie de Noiretable.* — Construction d'un groupe scolaire. Montant des travaux, 75.471 fr. 70. Soumissionnaires : M. Perret-Girard, prix du devis. — MM. Adrien Fauché, 1 p. 100. — Petit et Chatagnon, 3 p. 100. — Dubois, 2 p. 100. — Emonet, 3 p. 100. — Rix, 2 p. 100. — Nénot, 3 p. 100. — Brunel, 1 p. 100. — Georges, 2 p. 100. — Verrier, 3 p. 100. — Bellot, 2 p. 100. — Adjudic., M. Gatier, à Boën, 4 p. 100 de rabais.

**Ministère de la Guerre.** — 23 septembre. — *Mairie de Lyon.* — Chef-ferie du génie de Lyon. Déplacement et réinstallation de deux cantines et de deux salles d'escrime au quartier de la Part-Dieu. — 1<sup>er</sup> lot. Terrassements, chargements, transports, maçonneries, pavages. Mont. des travaux, 12.200 fr. Soumissionnaires : MM. Lecomte, 24,70 p. 100. — Fauvigue, 22,50 p. 100. — Richard, 22,20 p. 100. — Andrieux, 22 p. 100. — Bruo, 18,50 p. 100. — Legros, 18,40 p. 100. — Bourbon, 18 p. 100. — Védrine, 18 p. 100. — Fauché, 16,10 p. 100. — Pérol, 12,60 p. 100. — Adjud., M. Boursier, 86, rue Ney, à Lyon, 25,60 p. 100 de rabais. — 2<sup>e</sup> lot. Charpente, menuiserie. Mont. des travaux, 3.600 fr. Soumissionnaires : MM. Lelarge, 13,50 p. 100. — Chauvet, 12,20 p. 100. — Lafosse, 10,20 p. 100. — Bernet, 10,10 p. 100. — Fauché, 6 p. 100. — Maigre, 5 p. 100. — Bourguignon, 4 p. 100. — Adjud., M. Richard, 301, rue de Créqui, à Lyon, 19 p. 100 de rabais. — 3<sup>e</sup> lot. Ferronnerie, plomberie, zinguerie. Montant des travaux, 2.700 fr. Soumissionnaires : MM. Duret, 14,70 p. 100. — Fauché, 7 p. 100. — Perron, 6,50 p. 100. — Adjud., M. Bajard, 44, rue des Remparts-d'Ainay, à Lyon, 14,80 p. 100 de rabais. — 4<sup>e</sup> lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant des travaux, 3.500 fr. Soumissionnaires : MM. Cerutti, 26,10 p. 100. — Paré, 18 p. 100. — Fauché, 16 p. 100. — Juilien, 5 p. 100. — Adjud., M. Lachaud, 37, Grande-Rue de la Croix-Rousse, à Lyon, 30 p. 100 de rabais.

## MISES EN ADJUDICATION

**Rhône.** — Lundi 10 octobre, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Services municipaux. Service municipal des cultures. Travaux de terrassements à exécuter pendant l'année 1905, évalués à la somme de 2.500 fr.

Les cahiers des charges et bordereau des prix relatifs auxdits travaux sont déposés à la Mairie de Lyon (Bureau des Renseignements).

**Rhône.** — Lundi 10 octobre, 3 h. — *Mairie de Lyon.* — Services municipaux. Adjudication des fournitures de fers, tôles, outils et articles de quincaillerie, nécessaires au service municipal des cultures, pendant les années 1905, 1906, 1907 et 1908, évaluées à la somme de 3 000 fr. par an.

Le cahier des charges et bordereau des prix, relatifs auxdits travaux, sont déposés à la Mairie de Lyon (Bureau des Renseignements).

**Rhône.** — Samedi 15 octobre, 2 h. — *Préfecture.* — Service vicinal. 1<sup>er</sup> lot. Chemin de grande communication n° 7. Canalisation de l'avenue de la gare d'Écully-la-Demi-Lune, entre la route nationale n° 7 et le chemin rural n° 30, sur la commune de Tassin-la-Demi-Lune. Montant des travaux, 3.128 fr. 86. A valoir, 371 fr. 14. Total, 3 500 fr. Cautionnement, 120 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Chemin d'intérêt commun n° 5. Redressement et raccordement avec la montée de Cusset, à Villeurbanne, sur une longueur de 350 mètres, comprenant terrassements, établissement de la chaussée, des trottoirs et rigoles, murs et aqueducs. Montant des travaux, 9.864 fr. 89. A valoir, 835 fr. 11.

Total, 10.700 fr. Cautionnement, 340 fr. — 3<sup>e</sup> lot. Chemin d'intérêt commun n° 7. Construction d'un égout ovoïde de 1 m. 80 de hauteur, sur une longueur de 1.269 mètres, dans la traverse du bourg de Vénissieux. Montant des travaux, 39.381 fr. 42. A valoir, 2 118 fr. 58. Total, 41.500 fr. Cautionnement, 1.250 fr.

Les devis et cahier des charges relatifs auxdits travaux sont déposés à la préfecture du Rhône (3<sup>e</sup> division, 1<sup>er</sup> bureau), où chacun pourra en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à midi et de 2 heures à 5 heures.

**Rhône.** — Vendredi 7 octobre, 10 h. — *Gare de l'Est de Lyon.* — Vente judiciaire aux enchères publiques par le Ministère de Me O. Testenoire, courtier inscrit près la Bourse de Lyon, d'un lot de 5.449 kilos environ fer Feuillard. Cette vente a lieu à la requête de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon conformément à l'article 106 du Code de Commerce et en vertu de l'ordonnance de M. le Président du Tribunal de commerce de Bourgoin en date du 29 août 1904, enregistrée le 29 août 1904.

La vente aura lieu au comptant en un seul lot. L'adjudicataire sera tenu de prendre de suite livraison de la marchandise. Les acheteurs pouvant se rendre préalablement compte de la qualité de la marchandise, aucune réclamation ne sera admise après l'adjudication pour quelque cause que ce soit. Faute par l'acheteur de payer comptant et de prendre livraison de la marchandise comme il est indiqué à l'article 2, elle sera revendue immédiatement à la folle-enchère, à ses risques et périls, sans qu'il soit besoin d'aucune formalité judiciaire. Les frais d'enchère à raison de 3 p. 100 seront à la charge de l'acheteur.

Pour renseignements s'adresser à M<sup>e</sup> Octave Testenoire, courtier inscrit, demeurant, 29, rue Puits-Gaillot.

**Ain.** — Samedi 8 octobre, 10 h. — *Mairie de Rignat.* — Réfection de la canalisation. Montant des travaux, 7.286 fr. 12. Cautionnement, 350 fr.

Renseignements à la mairie ou dans les bureaux de M. Abel Rochet, architecte diplômé à Bourg.

**Ain.** — Dimanche 16 octobre, 10 h. — *Mairie de Domsure.* — Construction d'un magasin de pompe à incendie avec logement du gardien. Montant des travaux, 5.954 fr. 57. Cautionnement, 300 fr.

Renseignements à la mairie ou dans les bureaux de M. F. Coppé, architecte à Bourg.

**Ain.** — Dimanche 23 octobre, 9 h. — *Mairie de Ceyseriat.* — Bail à ferme de la carrière communale de Chenaval, pour une durée de neuf années. Mise à prix, 500 francs.

Renseignements à la mairie.

**Allier.** — Dimanche 9 octobre, 3 h. — *Hôtel de ville de Commentry.* — Reconstruction d'un barrage sur le ruisseau « le Banny ». La dépense est évaluée à la somme de 441.013 fr. 32, non compris la somme à valoir pour travaux imprévus. Le cautionnement provisoire est fixé à 10.000 fr. et sera payé le jour de l'adjudication. Le cautionnement définitif sera de 30.000 fr. et devra être acquitté aussitôt après l'approbation du procès-verbal de l'adjudication.

Les certificats de capacité prévus à l'article 3 des clauses et conditions, devront être présentés huit jours au moins avant l'adjudication à M. Doerr, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Moulins, qui les visera à titre de communication. Ces certificats, qui seront accompagnés d'une note indiquant les travaux exécutés par les soumissionnaires depuis qu'ils ont été délivrés, devront s'appliquer à des travaux ayant le caractère de travaux publics, n'ayant pas plus de trois ans de date au moment de l'adjudication, et parmi lesquels figurera au moins une entreprise, dans laquelle sera entré, pour une somme au moins égale à la moitié du montant du détail estimatif du présent projet, un ouvrage d'art en maçonnerie (barrage, viaduc, réservoir, etc.), de difficulté comparable à celle du barrage à exécuter.

Tout certificat qui ne s'appliquerait qu'à des travaux de terrassement ou à des travaux comportant des ouvrages d'art de moindre importance que celle ci-dessus définie, ou à des entreprises dont l'importance cumulée remplirait la condition ci-dessus définie, mais dont l'une d'elles au moins ne le remplirait pas, sera insuffisant pour permettre l'admission de son titulaire à l'adjudication. La date du certificat ne devra pas être antérieure de plus de trois mois à la date qui sera fixée pour l'adjudication.

Toutes les pièces du projet sont déposées au secrétariat de la mairie où on peut en prendre connaissance.

**Allier.** — Dimanche 9 octobre, 10 h. — *Mairie de Saint-Pourçain-sur-Sioule.* — Travaux d'agrandissement et d'appropriation à l'hôpital-hospice de Saint-Pourçain. — 1<sup>er</sup> lot. Maçonneries. Montant des travaux, 9.500 fr. Cautionnement, 300 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Charpentes, couverture, plomberie. Montant des travaux, 7.600 fr. Cautionnement, 250 fr. — 3<sup>e</sup> lot. Menuiserie, quincaillerie. Montant des travaux, 5.400 fr. Cautionnement, 180 fr. — 4<sup>e</sup> lot. Plâtrerie, peinture. Montant des travaux, 6.750 fr. Cautionnement, 200 fr. Montant total, 29.250 fr. Chaque entrepreneur devra présenter un certificat visé par l'architecte, auteur du projet, M. Besson, demeurant à Moulins.

On peut prendre connaissance des pièces du projet, au secrétariat de la mairie de Saint-Pourçain, tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés de 9 à 11 heures du matin et de 1 à 4 heures du soir.

**Doubs.** — Mercredi 12 octobre, 10 h. — *Préfecture.* — 1<sup>er</sup> lot. Chemin de grande communication n° 15. Redressement de la partie comprise entre les p. k. 23.753 et 23.922, lieu dit « à Sanle » au territoire d'Éternoz. Auteur du projet, le Service vicinal. Montant des travaux, 2.482 fr. 83. Cautionnement, 100 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Labergement-du-Navois. Construction du chemin rural dit du « Mont Serin ». Auteur du projet, le service vicinal. Montant des travaux, 7.705 fr. 73. Cautionnement, 280 fr. — 3<sup>e</sup> lot. Busy. Construction d'un réservoir, établissement de conduites d'eau et de bornes-fontaines. Au-

teur du projet, le Service hydraulique. Montant des travaux, 21.789 fr. 43. Cautionnement, 720 fr. — 4<sup>e</sup> lot. Vaux-les-Prés. Construction d'un lavoir couvert. Auteur du projet, M. Métin, architecte à Besançon. Montant des travaux, 4.736 fr. 66. Cautionnement, 155 fr. — 5<sup>e</sup> lot. Devevey. Réfection du clocher et reconstruction du beffroi. Auteur du projet, M. Boutterin, architecte, à Besançon. Montant des travaux, 674 fr. 10. Cautionnement, 25 fr. — 6<sup>e</sup> lot. Serre-les-Sapins. Réparations aux bâtiments communaux et construction d'une citerne. Auteur du projet, M. Boutterin, architecte, à Besançon. Montant des travaux, 3.935 fr. 89. Cautionnement, 130 fr.

On pourra prendre connaissance des projets, des clauses et conditions du cahier des charges, à la préfecture (2<sup>e</sup> division), tous les jours, de 8 heures à midi et de 2 heures à 5 heures, sauf les jours fériés. L'adjudicataire paiera comptant les droits de timbre, d'enregistrement et autres frais relatifs à l'adjudication.

**Doubs.** — Vendredi 14 octobre, 10 h. 1/2. — *Sous-préfecture de Baume-les-Dames.* — Entretien des routes nationales de 1905 à 1909.

Renseignements à la sous-préfecture.

**Doubs.** — Mardi 18 octobre, 11 h. — *Sous-préfecture de Montbéliard.* — Entretien des routes nationales de 1905 à 1909.

Renseignements à la sous-préfecture.

**Doubs.** — Mardi 25 octobre, 10 h. 1/2. — *Sous-préfecture de Pontarlier.* — Entretien des routes nationales de 1905 à 1909.

Renseignements à la sous-préfecture.

**Doubs.** — Mardi 25 octobre, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Entretien des routes nationales pendant les années 1905 à 1909.

Visa pour l'entretien des pavés, huit jours avant l'adjudication, par M. Mouret, ingénieur en chef des ponts et chaussées, rue du Perron, 22, à Besançon.

Renseignements à la préfecture, 2<sup>e</sup> division, et dans les bureaux des ingénieurs ordinaires, à Besançon.

**Loire.** — Prochainement. — *Préfecture.* — Construction d'un barrage mobile sur la Loire à Roanne. — 1<sup>er</sup> lot. Terrassement. Montant des travaux, 70.180 fr. 64. — 2<sup>e</sup> lot. Maçonnerie. Montant des travaux, 831.290 fr. 37. — 3<sup>e</sup> lot. Charpente, menuiserie. Montant des travaux, 58.549 fr. 69. — 4<sup>e</sup> lot. Métaux. Montant des travaux, 84.236 fr. 58. A valoir, 105.738 fr. 72. Cautionnement provisoire, 18.000 fr., définitif, 36.000 fr.

Renseignements à la préfecture.

**Saône-et-Loire.** — Dimanche 9 octobre, 10 h. — *Mairie de Charolles.* — Reconstruction de l'escalier de la place du Marché. Montant des travaux, 2.900 fr. Cautionnement, 150 fr. Renseignements à la mairie.

**Saône-et-Loire.** — Jeudi 13 octobre, 2 h. — *Sous-préfecture de Chalon-sur-Saône.* — Travaux sur chemins de grande communication. Givry. Chemin de grande communication n° 72. Construction de trottoirs et demi-caniveaux; établissement de chaussée en pavés de grès, entre le chemin vicinal ordinaire n° 19 et le chemin de grande communication n° 69, sur 311 m. 80. Montant des travaux, 5.006 fr. 40. A valoir, 393 fr. 60. Total, 5.400 fr. Cautionnement, 160 fr. Frais, 60 fr.

Visa, huit jours avant l'adjudication, par M. Pariset, ingénieur à Chalon, rue aux Fèvres. Dépôt des soumissions, la veille de l'adjudication.

Renseignements à la sous-préfecture.

**Saône-et-Loire.** — Dimanche 23 octobre, 2 h. — *Mairie de Vergisson.* — Travaux communaux : 1<sup>o</sup> démolition de la maison Corsin, transport et évacuation des matériaux. Montant des travaux, 1.187 fr. 70; 2<sup>o</sup> Déblaiement des décombres de la vieille église, emploi en remblai, transport des déblais en excès et fouilles. Montant des travaux, 427 fr. 63; 3<sup>o</sup> Construction d'une place publique, maçonnerie des murs de soutènement et pose des marches du perron. Montant des travaux, 441 fr. 75. Total, 2.057 fr. 08; 4<sup>o</sup> Remise à l'entrepreneur des matériaux provenant de la démolition de la maison Corsin, défalcation faite des tailles et moellons employés dans la construction des murs de la place publique. Montant des travaux, 1.506 fr. 32. Reste, 750 fr. 76. Cautionnement, 68 fr. 57.

Seront seules admises les soumissions déposées la veille de l'adjudication à la mairie de Vergisson, ou arrivées par la poste, sous pli recommandé, par le premier courrier du jour de l'adjudication. Visa par l'architecte, huit jours avant l'adjudication.

Renseignements à la mairie.

**Savoie (Haute).** — Mercredi 5 octobre, 10 h. — *Hospices civils d'Annecy.* — Restauration d'un bâtiment de la Ferme d'Héry-sur-Alby. Montant des travaux, 8.584 fr. 03. A valoir, 858 fr. 40. Total, 9.442 fr. 43. Cautionnement, 450 fr.

Renseignements au secrétariat des Hospices.

**Ministère de la Guerre.** — Mercredi 5 octobre. — *Mairie de Toulon.* — Service du génie. Chefferie de Toulon. Fourniture de poutrelles et colonnes métalliques pour l'aménagement du hangar 19 du Mourillon. Poutrelles métalliques à profil normal. Montant, 8.488 fr. Colonnes en fonte. Montant, 710 fr. 88. Imprévu, 301 fr. 12. Total, 9.500 fr.

Le cahier des charges et les pièces du marché sont déposés à la Chefferie du génie.

**Ministère de la Guerre.** — Samedi 8 octobre, 3 h. — *Mairie d'Antibes.* — Service du génie. Chefferie de Nice. Travaux à exécuter dans la place annexe d'Antibes pour la construction d'une infirmerie régimentaire dans la cour de la caserne Gazan. — 1<sup>er</sup> lot. Terrassements, maçonneries, pavages, carrelages, dallages, travaux en ciment, couvertures en tuiles et en ardoises. — 2<sup>e</sup> lot. Charpente, menuiserie et objets mobiliers en bois. — 3<sup>e</sup> lot. Ferronnerie, serrurerie, zingage, cuivrerie, plomberie, conduite d'eau, fumisterie, poélerie et objets mobiliers métalliques. Cautionnement exigé pour les travaux du 1<sup>er</sup> lot, 2.500 fr.

Le cahier des charges et les pièces du marché sont déposés à la chefferie du Génie de Nice, rue Ségurand, 1, où on peut en prendre connaissance. Les pièces nécessaires pour être admis à concourir devront être fournies au plus tard le 20 septembre 1904. — Pour tous autres renseignements consulter les affiches

L'Imprimeur-Gérant: ALEXANDRE REY.

Lyon - Imprimerie A. Rey, 4 rue Gentil. - 37211

Tirage : 15 Décembre 1904

**LOTTERIE**

Priz du Billet 1 franc

pour la Construction d'un Musée à Valenciennes (Nord)

**150.000 fr. DEUX GROS LOTS 10.000 fr.**

Plus de 115 autres lots de 1000, 500 et 100 fr.

117 Lots faisant **180.000 fr.** tous payables en argent.

On trouve des Billets dans toutes la France et débits de tabac, librairies. Pour recevoir à domicile, s'adresser : Agence Fournier, rue Confort, 14, Lyon, concessionnaire général. — Joindre au montant du mandat enveloppe affranchie à 0,15 pour 4 billets pour réponse.

## FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

### CARREAUX EN CIMENT

**VEVE A. DEMOLINS.** Fabrique de Carreaux en Ciment, Usine, 35, rue Claudia, Montchat, station Cours Eugénie, tramway de Bron.

### ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

**ARDOISES** pour toitures, dalles, urinoirs, tablettes, tableaux, etc. Entrepôt J. GUICHARD fils, seul représentant de la Commission des Ardoisières d'Angers, chemin de Vacques, 30 bis, LYON

**FAVRE FRERES,** quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne. Plâtres. Chaux hydrauliques et ciments. Carreaux de Verdun. Tuyaux Grès et Boisseaux. Ardoises.

### CIMENTS, CHAUX, PLATRE, BITUME & PAVES

**FAVRE FRERES,** quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Ciments de Grenoble. Chaux hydrauliques et plâtres. Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne. Carreaux de Verdun.

### PEINTURE & PLATRERIE

**FAVRE FRERES,** quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. — Fabrique de plâtre de Lyon, entrepôt général des Tuileries de Bourgogne, chaux hydrauliques et ciments. Carreaux de Verdun. Ardoises.

### CÉRAMIQUE

**PRODUITS CÉRAMIQUES, PROST FRERES,** fabricants Jean-Claude PROST, succés, à la Tou-de-Salvagny (Rhône). Magasins et bureaux à Lyon, quai de Bondy, 16. Spécialité de tuyaux en terre cuite et tuyaux en grès pour conduites d'eau et pour bâtiments. Appareils pour sièges inodores, panneaux et carreaux en faïences etc. — Succursale à Saint-Etienne, rue de la Préfecture 22.

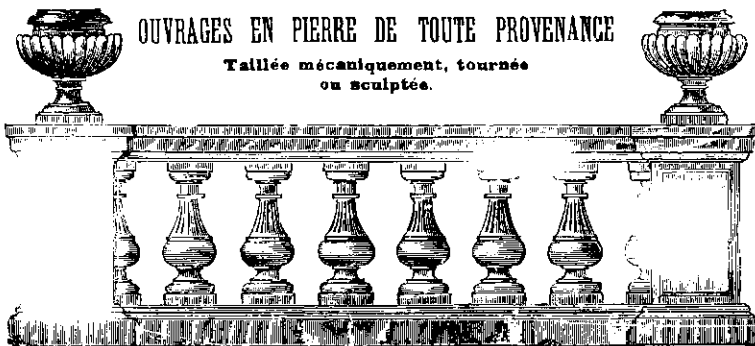
**FAVRE FRERES,** quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne. Plâtres. Tuyaux Grès et Boisseaux, Ardoises.

# F. LAUZUN & C<sup>IE</sup>

**BOURG-SAINT-ANDÉOL (Ardèche)**

CARRELAGES MOSAIQUES, GRANITÉS ET INCRUSTÉS DE MARBRE

BALUSTRADES  
à partir de 10 francs le mètre courant



BALUSTRADES  
à partir de 10 francs le mètre courant

OUVRAGES EN PIERRE DE TOUTE PROVENANCE

Taillée mécaniquement, tournée ou sculptée.

Envoi franco de l'Album

## Victor DUPRÉ

Rue Tronchet, 69, LYON

### FABRIQUE D'ABAT-JOUR

POSE DE CORDES, FOURNITURE DE LAMES ET BATONS

Réparations à prix très réduits

### VENTE DE STORES

ORDINAIRES ET FANTAISIE

Store vert ordinaire, monté et placé depuis 2 francs le mètre carré  
Spécialité de stores coutil monture italienne

ABAT-JOUR D'OCCASION A VENDRE

Prix exceptionnels de Bon Marché

Boîte rue de l'Hôtel-de-Ville, 29

## LE THÉ

DES

## MANDARINS

QUALITÉ EXTRA-SUPÉRIEURE

BIEN EXIGER LA MARQUE

se trouve dans toutes les bonnes Epiceries  
et Maisons de comestibles

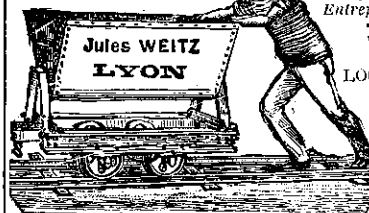
Le kilog . . . . .	9.50	250 grammes. . . . .	2.50
500 grammes. . . . .	4.75	150 grammes. . . . .	4.50
50 grammes. . . . .		50 grammes. . . . .	0.60

DÉPOT GÉNÉRAL : M<sup>on</sup> Isaac CASATI, 32, rue Ferrandière, LYON

## CHEMINS de FER PORTATIFS

Jules WEITZ, Constructeur Breveté S. G. D. G.  
LYON - CHEMIN DES CULATTES - LYON

Matériel POUR TRAVAUX PUBLICS Mines, Plantations  
Matériel MATÉRIAUX pour Entrepreneurs



Vente LOCATION avec faculté d'achat  
Paris 1889 : 2 Médailles d'Or, St-Etienne 1891 et  
Beziers 1892 : deux 1<sup>ers</sup> Prix, Médailles d'Or.  
Lyon 1894 : deux premiers Prix, Médailles d'Or.  
Bordeaux 1895 : HORS CONCOURS, Membre du Jury.  
PARIS 1900 : Médailles Or et ARGENT  
Lyon 1902 : GRAND PRIX

## J. EULER & FILS

24 Rue de la Part-Dieu, LYON.

Constructions Métalliques



Installations industrielles  
Plans et Devis à demande Téléphone 1104  
Grilles, Balcons, Croisées en fer.  
Charpentes en fer, Serrurerie.

## Ascenseurs Stigler

SUCCURSALE DE LYON

### L. PALLORDET

Ingénieur

Rue Centrale, 46, LYON

### ASCENSEURS & MONTE-CHARGES

DE TOUS SYSTÈMES

PLUS DE 5.000 INSTALLATIONS  
EN EUROPE

IMPRIMERIE COMMERCIALE ET ADMINISTRATIVE  
ANCIENNE MAISON PITRAT AINÉ

Alexandre REY, Successeur

4, rue Gentil, Lyon