

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS



CHRONIQUE MENSUELLE

Traction sur rails et en route libre. — Les omnibus automobiles. — Pétrole, électricité, vapeur. — La chaudière Serpollet. — Le mécanisme différentiel. — L'automobilisme économique et sans danger.

La ville de Lyon paraît être actuellement la mieux outillée au point de vue des moyens de la locomotion; la cité est sillonnée de voies de tramways dans toutes les directions et partout se développe exclusivement la traction mécanique et spécialement électrique. Les générations actuelles ignorent complètement à Lyon la traction animale et seraient plongées dans la plus grande stupéfaction, s'ils voyaient surgir dans une de nos rues des omnibus trainés par des chevaux et susceptibles de pouvoir dévier des lignes inflexibles des rails de tramways.

Il n'en est pas de même à Paris où la Compagnie générale des omnibus loge et entretient une cavalerie de plus de 10.000 chevaux pour faire circuler chaque jour 418 voitures à deux chevaux et 265 à trois chevaux. Il faut remarquer en effet que la circulation intensive des rues de Paris et des grands boulevards notamment ne se prête pas à l'installation des voies ferrées qui immobilisent pour le service exclusif des voitures de tramways une bande importante de la longueur des voies publiques.

Les omnibus ne présentent pas cet inconvénient et ils ont sur les tramways l'avantage de l'indépendance et de la liberté d'allure. Mais le grand inconvénient de la traction animale, c'est la lenteur relative de la locomotion, surtout dans les rampes et au moment du démarrage et, de fait, la vitesse commerciale des omnibus à chevaux ne dépasse pas 9 kilomètres à l'heure pour les voitures à deux chevaux et 9 kil. 500 pour celles à trois chevaux.

Avec la traction mécanique il est possible de remonter, dans des conditions ordinaires, des rampes relativement fortes à la vitesse de 8 à 10 kilomètres à l'heure. Mais c'est principalement aux démarrages, toujours si fréquents dans la locomotion en commun, que la traction mécanique fait gagner du temps. Les moteurs électriques sont particulièrement remarquables à ce sujet, car ils jouissent de la propriété précieuse de développer l'effort maximum au départ, c'est-à-dire au moment où le véhicule exige justement la plus grande somme de force pour entrer en mouvement. Aussi tout le monde a-t-il pu constater l'instantanéité du démarrage et la rapidité de mise en train des tramways électriques.

La voiture automobile et autonome, libre de se mouvoir comme les véhicules ordinaires, permet de réunir à la fois tous les avantages des autres systèmes. Aussi la Compagnie générale des Omnibus de Paris songe-t-elle déjà, en prévision du renouvellement prochain de sa concession qui expire en 1910, à remplacer ses omnibus et sa cavalerie par des automobiles appelés à rouler sur route libre.

**

Les voitures automobiles, que cette Compagnie a déjà mises à l'essai, sont des omnibus à impériale dont la carrosserie ne diffère pas sensiblement de celle des tramways à traction mécanique. Les moteurs destinés à les actionner sont de la puissance uniforme de quarante chevaux. Elles doivent transporter trente voyageurs, sans compter le mécanicien et le receveur.

Le poids total du véhicule en ordre de marche s'élève à 6.500 kilogrammes; qui se répartissent à peu près par tiers entre le châssis, la caisse et les voyageurs.

Pour le moteur on avait le choix entre les machines à pétrole, les machines électriques et la vapeur. Les premières machines, bien qu'elles ne soient plus à faire leur preuve dans l'automobilisme, ont l'inconvénient de présenter des mécanismes de distribution assez complexes auxquels viennent s'ajouter les trains d'engrenage des changements de vitesse. Il faut bien le reconnaître en effet, la machine à pétrole qui est en définitive une machine à explosion, manque de souplesse et d'élasticité au point de vue des variations d'énergie appropriées aux diverses circonstances.

Pour les machines électriques, elles se trouvent exclues du fait de la liberté d'allure que doit conserver l'automobile, puisqu'un pareil véhicule ne peut être alimenté par le trolley et les rails propres aux voitures de tramways. On a bien imaginé un système de trolley automoteur, destiné à relier le véhicule libre au fil électrique aérien, mais ce procédé d'ailleurs extrêmement ingénieux ne paraît pas avoir reçu d'application industrielle encore définitive. Il faudrait donc recourir aux voitures portant elles-mêmes leur source d'énergie électrique, c'est-à-dire la batterie d'accumulateur, dont la masse toujours trop considérable vient accroître le poids mort du véhicule dans des proportions incompatibles avec l'économie bien entendue de la traction. Les automobiles, comme on les appelle élégamment, ne sont pas encore entrés dans le domaine de la pratique industrielle.

La vapeur conserve encore parmi ses nombreux concurrents en matière de force motrice, des qualités et des avantages qui devaient la faire préférer dans cette application spéciale de la traction mécanique. La vapeur est en effet l'agent de force le plus maniable dont l'industrie peut disposer; en faisant varier la température, on peut modifier, augmenter ou diminuer sa pression à volonté; en agissant sur la détente par la quantité de vapeur admise en plus ou moins grande quantité, on fait varier l'énergie développée, suivant les besoins.

Le seul inconvénient, c'est le combustible nécessaire à la vaporisation de la vapeur; l'emploi de la houille et même du coke est inadmissible aujourd'hui pour la traction de voitures sur la voie publique. Mais on peut tourner la difficulté en faisant appel au concours du pétrole pour cette opération; dans cette combinaison, ce combustible fournira sa chaleur à l'eau pour la transformer en vapeur et l'on utilisera la force élastique de ce dernier fluide pour produire l'énergie mécanique de traction.

**

La plus grande difficulté est relative au générateur de vapeur, c'est-à-dire à la chaudière. Il faut évidemment pouvoir disposer d'un générateur extrêmement peu encombrant et très léger. Heureusement que le type voulu a été établi depuis longtemps; c'est

le générateur Serpollet, qui a déjà été utilisé pour la traction de voitures automobiles.

Cette chaudière réalise le type du générateur instantané; elle ne présente aucun réservoir d'eau ou de vapeur, tel que ceux en usage dans les locomotives. L'ensemble du générateur est simplement composé d'une série d'éléments superposés et formés chacun d'un tube d'acier contourné de manière à constituer une sorte de grillage; ces divers éléments sont réunis par des raccords en acier brasés, de manière à former un serpentín placé dans le corps du foyer. Le brûleur se compose uniquement d'un certain nombre de brûleurs à pétrole disposés à la partie inférieure du serpentín. Les gaz de la combustion s'élèvent en chauffant les tubes vaporisateurs et s'échappent à la partie supérieure.

L'appareil ne comprenant aucune provision d'eau, ce liquide est vaporisé au fur et à mesure de son introduction dans le serpentín. En définitive, il doit y avoir une alimentation d'eau continue, ce liquide pénétrant à la partie supérieure du serpentín et en sortant à la partie inférieure, transformé en vapeur à la pression de 20 kilogrammes.

Il est évident que la puissance de vaporisation de la chaudière doit être proportionnée à chaque instant à l'énergie mécanique demandée, et l'on voit justement que le système se prête admirablement à une pareille régulation. Il suffira en effet de faire varier le débit d'introduction d'eau et parallèlement l'intensité de combustion des brûleurs pour proportionner constamment le travail moteur à la valeur du travail résistant.

A cet effet, la voiture est pourvue, indépendamment du moteur principal, d'un petit moteur spécial désigné sous le nom de petit cheval et qui sert à actionner en même temps la pompe d'alimentation d'eau du serpentín et la pompe d'alimentation de pétrole du brûleur. Les deux pompes sont conjuguées de telle sorte que leurs débits sont toujours dans le rapport constant d'un dixième. Si, par exemple, le débit de la pompe à eau devient deux fois plus grand, celui de la pompe à pétrole augmente dans la même proportion, de manière à assurer une vaporisation double et à augmenter l'énergie produite dans la même proportion.

Il est néanmoins indispensable que la pression dans la chaudière ne dépasse pas le maximum imposé. A cet effet, la vapeur alimentant le petit cheval agit sur le piston d'un cylindre régulateur qui commande la valve d'admission de vapeur et la ferme plus ou moins, de manière à ramener la pression au taux normal si pour une raison quelconque elle vient à s'abaisser ou à s'élever par rapport au niveau convenu.

Le moteur principal du type Serpollet comprend quatre cylindres horizontaux à simple effet, opposés deux à deux; chaque paire de cylindres agit par deux bielles sur un coude de l'arbre moteur. De cette façon, les efforts sont plus régulièrement répartis et les pièces en mouvement sont équilibrées de manière à amortir les chocs et les trépidations inhérents à l'emploi d'un cylindre unique.

*
**

Le châssis de la voiture a 1^m30 de largeur et une longueur de 5^m10; il est suspendu par des ressorts à lames sur les deux essieux dont l'empattement ou distance entre les axes est de 3^m75; les roues garnies d'un bandage en caoutchouc plein ont respectivement 0^m90 de diamètre à l'avant et 1 mètre à l'arrière. Le siège du mécanicien est sur le côté gauche; celui-ci a sous la main le volant de direction et sous les pieds, à gauche, le pédale commandant l'admission de vapeur; à droite, le pédale du frein régissant sur un tambour calé sur l'axe des roues.

Le mouvement du moteur est transmis à l'essieu moteur placé à l'arrière, par l'intermédiaire d'un arbre placé dans l'axe de la voiture et qui commande le mécanisme connu sous le nom de dif-

férentiel porté lui-même par un arbre secondaire parallèle à l'essieu moteur.

Ce mécanisme qui est inhérent à tout automobile a pour but de permettre aux roues de tourner indépendamment à des vitesses inégales et, par suite, de faciliter les virages en supprimant tout glissement des roues sur le sol. A cet effet, l'arbre secondaire est coupé en deux. Chacune de ces parties se termine par un engrenage conique et supporte les essieux d'une boîte mobile contenant deux pignons intercalés entre les roues d'engrenage précitées. Cette boîte est elle-même pourvue extérieurement d'un pignon actionné par l'arbre moteur. Si l'on suppose le cas spécial où l'une des roues est immobile, son demi-axe secondaire et le pignon conique qui le termine restent fixes, les pignons de la boîte viendront rouler sur l'engrenage conique et feront tourner le pignon du second demi-axe avec la roue opérant le virage; si au contraire la première roue n'est pas absolument fixe, on comprend que le mouvement de la seconde roue résultera de la différence des mouvements relatifs des deux pignons coniques, de là, le nom de différentiel donné à ce mécanisme.

On voit que toutes les parties de la nouvelle voiture automobile sont étudiées avec le plus grand soin. Ce système permet donc d'espérer de bons résultats d'exploitation tant au point de vue du fonctionnement que de l'économie afférente à tout procédé mécanique, par rapport à la traction animale. On estime que la dépense journalière ne dépassera pas sensiblement une quinzaine de francs pour un parcours de 120 kilomètres correspondant au transport de 1200 voyageurs. Dès lors, l'automobilisme ne sera pas l'apanage de quelques gens privilégiés et, pour une modique somme de vingt centimes, on pourra se payer une course en automobile, comme les plus fervents chauffeurs des coupes Gordon-Bennett, sans moins de risques pour soi et les autres.

DARYMON.

A PROPOS DU SIMPLON

LE REMANIEMENT RATIONNEL DES VOIES FERRÉES

On parle beaucoup en ce moment des conséquences de la prochaine mise en service de la ligne du Simplon et, quoiqu'il soit déjà bien tard pour agir, les pouvoirs publics s'occupent très sérieusement de parer à la concurrence redoutable qui va être faite aux lignes françaises.

Nous avons indiqué à nos lecteurs quels sont les différents projets mis en avant pour raccourcir les parcours d'accès et retenir, sur le sol national, les transports des pays du nord-ouest à destination de l'Italie.

Ces projets, qui seraient fort coûteux à exécuter, ne donneraient peut-être aucun résultat appréciable, car, malgré les avis de certains gens de bon sens, toute la question se résume, pour certains, à des considérations de clocher et, au point de vue exploitation proprement dit, à réduire la distance entre Paris et le Simplon, sans se rendre compte que ce qu'il faut surtout faire, c'est le drainage des marchandises du nord de la France, de la Belgique, de l'Angleterre et même de la Hollande et de quelques provinces allemandes de la rive gauche du Rhin, par nos chemins de fer français.

Les Parisiens ou les étrangers qui, étant à Paris, auront à se rendre en Italie, ne pourront forcément employer que des lignes nationales, et ce sera toujours la même chose lorsque l'on aura mis notre capitale à 30 ou 50 kilomètres de moins de Milan, avec cette différence pourtant que le coût du voyage sera légèrement diminué. Par contre, l'on obtiendrait la clientèle à peu près exclusive des Anglais, des Belges et des Hollandais, si, de Calais à Longwy, les voyageurs entrant en France pouvaient aller plus vite et à moins de frais en Italie qu'en prenant les voies ferrées d'accès par l'Allemagne.



Le même raisonnement s'applique aux marchandises de transit, et toute la question est là.

Donc, ce n'est pas parce que l'on aura dépensé 30 à 40 millions pour le raccourci Frasnès-Vallorbes et 100 millions pour la ligne de la Faucille que nos intérêts présents et futurs seront sauvegardés. D'ailleurs, de tels travaux demanderont une dizaine d'années en ne nous procurant qu'un remaniement incomplet et nous risquons de nous retrouver gros Jean comme devant, car, pendant la période, les Suisses auront percé les Alpes bernoises pour conserver au parcours germano-belge l'avantage du trajet minimum.

Il faut envisager le problème d'une façon plus grandiose et considérer dès maintenant la probabilité de construction du futur tunnel de la Suisse centrale; agir autrement n'apporterait aucune solution définitive et tout serait à recommencer ou à compléter.

Or, que faudrait-il pour nous donner, pour de longues années, un avantage incontestable ?

Il s'agirait de tout mettre en œuvre pour arriver à créer, par le trajet le plus court, en utilisant autant que possible les lignes existantes, les nouvelles lignes directes suivantes :

De Calais à Pontarlier.

De Calais à Bellegarde.

De Calais à Culoz-Modane.

De Aulnoye ou Maubeuge à Pontarlier.

De Maubeuge à Bellegarde.

De Aulnoye ou Maubeuge à Culoz-Modane.

Et de Montmédy-Nancy à Pontarlier.

Si nous réunissons en ligne droite, sur la carte des chemins de fer, ces différents points pour avoir les directions fictives des futurs parcours, nous voyons que l'on peut utiliser en grande partie des tronçons existants et que plusieurs de ces directions pourront avoir ultérieurement de futurs tronçons communs à créer.

Ainsi, les trois premières peuvent conserver les parcours existants: Calais, Boulogne, Amiens, Montdidier, Compiègne, puis de ce point il faudrait une nouvelle ligne Compiègne-Troyes (laquelle serait éminemment stratégique). De Troyes on conserve les voies actuelles jusqu'à Chalindrey et Gray; de là il faudrait en partie une nouvelle ligne pour raccourcir la distance sur Mouchard et le raccordement Frasnès Vallorbe raccourcirait encore le trajet jusqu'à Lausanne. Sur Culoz, on aurait le tronçon actuel Gray-Dôle, puis un à créer entre la ligne Dôle-Poligny, Saint-Amour et la Cluse-Culoz.

(A suivre.)

SINED.

L'HOTEL DE LA SOCIÉTÉ LYONNAISE

DE DÉPÔTS

DE COMPTE COURANT ET DE CRÉDIT INDUSTRIEL

A LYON

— SUITE —

Le rez-de-chaussée, surélevé de quelques marches, se compose, ainsi que nous le savons déjà, d'un hall vitré autour duquel rayonnent les bureaux en contact avec le public. Sur le hall s'ouvre le grand escalier, au limon grésé, non encore pourvu de balustrade, il conduit d'une part à la vaste salle du Conseil, située au deuxième étage, sur la rue Mulet et, d'autre part, au sous sol que je me suis proposé de visiter.

C'est dans le sous-sol que d'importants travaux ont été exécutés. Pendant un certain temps, en effet, on a pu voir au fond du trou béant, pratiqué par l'extraction des matériaux provenant de la démolition de l'établissement Casati, des équipes d'ouvriers s'empressez autour d'une bétonnière mue par un moteur électrique. La curiosité

des plus indifférents était attirée à la fois par ce bruit et par ces allées et venues de fourmilière; la machine à mélanger les ciments intriguait fort les personnes s'intéressant aux choses du bâtiment, aussi bien que celles qui professent le plus grand dédain pour tout ce qui est étranger à leurs affaires. *La Construction Lyonnaise* a fait paraître, dans son numéro du 1^{er} juin 1904, une description avec figures du nouveau malaxeur dont le concessionnaire à Lyon est M. L.-E. Lachat, ingénieur. Nous savons donc que MM. Héraud et Cie, les successeurs de la maison Thorrand, ont employé cette nouvelle machine, qu'ils avaient déjà expérimentée avec plein succès dans les entrepôts d'un moulin de Vaise. Bientôt les coffres-forts Bauche vont être descendus par une trappe dans ce vaste sous-sol, où tout est aménagé pour les y loger.

Par suite des crues du Rhône et de la Saône, il arrive presque chaque année que l'eau envahit sous-sols et caves d'une façon si brusque qu'on ne peut se défendre des dégâts. Les grands magasins de la presqu'île ont à subir des pertes occasionnées par le défraîchissement des marchandises, et dans les caves sont à déplorer d'autres pertes plus nombreuses et plus variées. Il fallait donc à tout prix empêcher ici cette irruption, qui aurait été d'une part une cause d'interruption de service fort préjudiciable et, d'autre part, de dégâts matériels plus importants qu'ailleurs. Les titres et es valeurs! Cela ne doit-il pas être déposé en un lieu parfaitement sûr ?

Tout ce que l'expérience et la science ont fourni, on a su en profiter, c'est là une affirmation rassurante. Afin d'obvier aux graves inconvénients signalés plus haut, le sol a été imperméabilisé dans toute son étendue, une ceinture protectrice à une hauteur convenable entoure les murs du périmètre; si bien qu'on peut dire qu'en cas d'inondation l'édifice flottera indemne sur un bac en ciment.

La construction possède la toiture-terrasse de M. Brousse, composée de quatre couches d'un papier spécial, d'une couche de carton feutre asphalté et de quatre couches de ciment ligneux interposées. Cette application est recouverte d'une couche de sable fin de 3 centimètres d'épaisseur, sur laquelle a été exécutée une chape en ciment pour former revêtement protecteur et sol, où l'on peut aisément se promener. Certes, ce n'est pas là le bit qu'on s'est proposé en adoptant l'*aerium moderne*, une réhabilitation des *solaria romains*, tant critiqués par Sénèque, au temps de Néron, peut-être parce que ces jardins suspendus possédaient alors une végétation plus touffue que ceux de Ninive et de Babylone, et parce qu'ils étaient plutôt des forêts couvrant les maisons; cette innovation d'une terrasse, largement exposée aux rayons du soleil, que réclament aujourd'hui les hygiénistes, a été imposée, dans le cas présent, par l'esthétique et par la nécessité d'isoler des maisons voisines cette Banque, à qui un emplacement meilleur n'a pas pu être procuré dans le centre de la ville. Quand je pense quelle élévation il aurait fallu donner au toit pour qu'il eût une pente convenable, vu la longueur de 34 mètres du Nord au Sud et surtout que le lanterneau devait le dominer, je me reporte par la pensée aux grotesques *gratte-ciel* ou *gratte-nuages* des Etats-Unis. Ah! je ne saurais assez louer l'élégante terrasse, plus légère qu'une autre toiture et infiniment plus commode pour la surveillance et l'entretien du lanterneau vitré.

Au risque d'encourir le reproche de ne pas accomplir le programme annoncé dans mon premier article, je réserve pour une autre occasion la description de l'escalier de verre, parce que je n'ai pas pu apprécier une œuvre non terminée. Je cite avec empressement les collaborateurs de M. Pascalon, dont la tâche est achevée.

M. Soly pour le terrassement, M. Fessetaud pour la maçonnerie, M. Lagarde pour la charpente en fer, MM. Gouverne et Chrétien pour la charpente en bois, MM. Gouverne et Chrétien et Grimonet pour la menuiserie. La pierre blanche a été fournie par M. Serin,

les dalles en mâchefer par M. Delastre. L'entreprise de la peinture et de la plâtrerie a été adjugée à MM. Bardey, Labasse et Bavoizat, celle de la zinguerie à M. Boussat, enfin celle de la plomberie à M. Berlie.

(A suivre.)

A. BOURGEOIS.

IMPERMÉABILISATION DES PLANCHERS

La cire de pétrole est un produit résiduel de la distillation du pétrole brut. C'est une substance de teinte jaunâtre, de consistance variable, qui se ramollit vers 25 à 35 degrés, qui est collante et remarquablement adhésive.

Si on la fait fondre et si on la projette sur du bois, elle y adhère au point qu'il est presque impossible de l'en détacher.

La cire de pétrole est la substance fondamentale d'une nouvelle méthode d'imperméabilisation des parquets.

L'imperméabilisation comporte plusieurs opérations successives.

1° *L'appropriation du parquet.*

2° *Le bouchage préalable* dans leur profondeur des rainures très larges, des rainures sans fond, des trous du parquet, par lesquels la substance oblitérante liquide s'échapperait dans l'entrevous. Ce bouchage est obtenu avec un mastic solide à la cire de pétrole.

Par-dessus, on coulera la substance oblitérante.

3° *L'oblitération des rainures* est obtenue avec un mastic solidifiable à la cire de pétrole qui est coulé liquide dans les rainures du parquet.

4° *L'imperméabilisation des lames de parquet*, qui est obtenue au moyen d'une cire ayant pour formule :

Cire de pétrole	20
Paraffine	100

Cette cire est très adhérente au bois. Il suffit d'en passer une fois par mois ou même tous les deux mois.

Le nettoyage journalier se fait à la serpillière humide. Le parquet est ensuite frotté avec un tampon de laine, et il présente un bel aspect brillant, tel qu'on l'exige habituellement.

Par cette méthode, on oblitére les rainures et on imperméabilise la surface du parquet.

C'est la réalisation du parquet ciré sans le balayage à sec, lequel a le très grave inconvénient de soulever dans l'atmosphère des flots de poussières qui véhiculent les germes des maladies et propagent la contagion.

SERVITUDE D'ALIGNEMENT¹

— suite —

Il faut l'ajouter, si les règles à suivre maintenant sont si souvent méconnues dans les grandes villes, où cependant il y a d'ordinaire des chefs de service très compétents, on aperçoit tout de suite ce qu'il doit en être dans les petites villes, dans les communes ordinaires, où les maires ne sont que trop souvent réduits à leurs propres lumières et privés des éléments d'informations indispensables.

Ce qui n'est surtout pas su, ce qui est généralement inconnu, c'est qu'il n'existe aucune distinction entre les alignements *anciens* et les alignements *nouveaux*, c'est-à-dire ceux qui sont arrêtés depuis la récente jurisprudence. Tous sont régis par la même règle ; cette jurisprudence est applicable à tous ; elle a eu pour effet d'affranchir *ipso facto* des servitudes de voirie, même les immeubles que d'anciens plans y soumettaient. Cette exonération est *de droit* pour ces pro-

priétés, avons-nous déjà dit au cours de ce rapport, et ce toutes les fois, — et c'est le cas le plus fréquent, — que l'emprise dont ces propriétés sont frappées, excède les limites dans lesquelles le Conseil d'Etat réstreint maintenant la servitude de reculement.

Mais qui, dans le monde ordinaire des propriétaires, connaît cette règle, sur laquelle nous nous sommes déjà suffisamment étendu, pour ne pas être obligé d'y revenir ? Qui connaît cette jurisprudence et ses effets ? Peu de personnes assurément, et la situation est telle, que des centaines de mille d'immeubles en France, qui se trouvent en réalité exonérés de la servitude de reculement ou *non œdificandi*, y sont toujours astreints dans l'esprit de ceux qui les détiennent. Et alors, c'est comme si cette jurisprudence n'existait pas.

Les propriétaires se croient toujours non autorisés à disposer à leur gré de leurs bâtiments pour les embellir, les reconforter, les réparer, et, quand une transaction se fait, quand une vente se consomme, les immeubles se vendent à vil prix, faute par leurs possesseurs d'être éclairés sur un état de choses qu'ils méconnaissent complètement. Et cependant, on ne saurait trop insister sur ce point, la différence est des plus grandes entre l'éventualité d'une expropriation pour cause d'utilité publique — c'est la seule à laquelle ils sont effectivement soumis, et cette sorte d'expropriation à long terme et sans indemnité qui résulte de l'application des servitudes de voirie. Dans le premier cas, s'il peut y avoir dépréciation par suite de la menace d'expropriation, elle est beaucoup moins considérable que dans le second cas, les propriétaires conservent, en effet, la pleine disposition de leurs propriétés qu'ils peuvent modifier à leur gré ; de plus, si l'Administration s'en empare (après une déclaration d'utilité publique, elles leur seront payées en entier (bâtiment et sol). Dans la seconde hypothèse, au contraire, c'est le sol nu seulement qui sera payé au moment de la démolition des constructions, et cette sorte d'interdit qui frappe la propriété du jour où les servitudes existent, paralyse autrement plus les chances de vente ou rend les ventes beaucoup moins dommageables. Un acquéreur ou un locataire qui se proposent de fonder un établissement sérieux et durable ne traiteront jamais avec un propriétaire qui ne peut empêcher sa maison de tomber en ruine.

L'intérêt des milliers de propriétaires possesseurs d'immeubles riverains de voies publiques dont les plans d'alignement sont *anciens*, c'est-à-dire remontent à vingt, trente, quarante ou soixante ans, est donc de toute évidence. — Il faut qu'ils sortent d'une situation dangereuse et onéreuse pour eux ; il faut qu'ils aient une entière connaissance de la valeur véritable de leur propriété et de l'étendue de leurs droits. — Oh ! le procédé à suivre est bien plus simple qu'ils ne le pensent. — S'ils se croient tant soit peu fondés à invoquer les principes de la jurisprudence indiquée plus haut, qu'ils n'hésitent pas : *Ils n'ont qu'à solliciter de l'autorité compétente l'autorisation de faire exécuter des travaux CONFORTATIFS* quelconques.

S'ils ont déjà tenté une demande et s'ils se sont inclinés, dans le temps, devant une décision de refus du Maire ou du Préfet, suivant qu'il s'agit de la petite ou de la grande voirie, qu'ils recommencent, qu'ils renouvellent leur réclamation ; le recours hiérarchique et, en cas d'insuccès, le recours au Conseil d'Etat pour excès de pouvoir leur sont ouverts (1). Et il est bien évident que tel ou tel acquéreur qui aura pu hésiter à reconnaître *de plano* qu'un immeuble est exonéré

(1) Rappelons le, les recours pour excès de pouvoir peuvent être formés sans intervention d'un avocat au Conseil d'Etat, et ils sont jugés sans frais autres que ceux de timbre et d'enregistrement.

de droit des servitudes de voirie du fait de la jurisprudence, s'inclinera toujours devant une décision formelle et expresse de l'autorité compétente.

Nous avons insisté longuement sur le caractère libéral de la jurisprudence actuelle. Nous avons montré qu'elle s'inspire toujours dans ses décisions du respect de la propriété, affirmé dans les lois de 1810, 1833 et 1841 sur l'expropriation ; et qu'elle a resserré l'exercice de la servitude de reculement dans les limites les plus étroites, ne voulant pas qu'il soit exigé des propriétaires riverains des voies publiques des sacrifices en opposition avec les ménagements dont elle entend qu'il soit usé à leur égard.

De cette jurisprudence découle donc, pour les propriétaires en général, la certitude que leurs prétentions seront accueillies toutes les fois qu'elles se trouveront compatibles avec les nouveaux principes admis, et surtout avec l'esprit qui les inspire.

L'Assemblée constituante avait posé, dans l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme, cette règle que « la propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ».

Ce principe fondamental a été reproduit par le Code civil, dans son article 545, et sert de base et de limite à l'expropriation ; et s'il est vrai que l'expropriation pour cause d'utilité publique constitue déjà une dérogation, nécessaire, il faut le reconnaître, à l'inviolabilité de la propriété, la servitude d'alignement est une dérogation autrement grave à ce principe supérieur. Aussi, le Conseil d'Etat s'est-il attaché à en écarter le plus possible l'exercice, quand il s'agit de l'amélioration des voies publiques existantes, pour y substituer l'application de la loi sur l'expropriation, qui offre aux intéressés la double garantie de l'intervention des deux pouvoirs, l'autorité administrative et l'autorité judiciaire, et ne fait fléchir le droit de propriété dans l'intérêt public que « moyennant une juste et préalable indemnité ».

Pour achever ce point, nous donnons ci-après un résumé des règles principales qu'il importe de connaître :

Les propriétés atteintes en totalité ou dans une grande profondeur par le nouveau tracé d'une voie existante sont affranchies de la servitude de reculement ou *non edificandi*.

Le principe est applicable aussi bien aux alignements anciens qu'aux nouveaux.

D'autre part, la servitude est restreinte aux simples élargissements ou régularisations. Elle est inapplicable à une opération qui aurait le caractère de l'ouverture ou du redressement d'une voie publique, c'est-à-dire à une opération qui consiste à déplacer et à rectifier l'axe de la voie et à réunir à la voie publique des parcelles de terrain d'une importance comparable à celle du sol occupé par l'ancienne voie.

Même en cas de simple élargissement, les servitudes de voirie sont inapplicables lorsqu'il s'agit de constructions récentes ou que les rescindements sont tels que les bâtiments entamés ne pourraient être reconstruits, sur le même emplacement, dans des conditions convenables.

SECTION II. — Conclusions tirées de l'exposé qui précède. Examen des propositions à soumettre au Congrès.

Quelles sont les conclusions qui se dégagent de ce long rapport et quelles propositions avons-nous à soumettre à la sanction du Congrès ?

Ces propositions doivent-elles tendre au renouvellement du vœu émis par le Congrès de Rouen en 1896 ou de celui formulé

par le Congrès de Nantes en 1899 ? C'est ce qu'il nous reste à examiner.

Le Congrès de Rouen, après le rapport de la Commission de la IV^e Section, présidée par M. Gouault, avait nettement contesté la légalité même de la servitude de reculement et conclu à ce qu'une loi interprétative « fût votée par les Chambres pour déclarer ou rendre ladite servitude inapplicable aux immeubles frappés de retranchement par les plans d'alignement ».

M. Gouault a toujours soutenu qu'il n'existe aucun texte légal qui puisse servir de base à la servitude d'alignement, et que, s'il en avait existé avant la Révolution, ces textes ont été abrogés par les décrets antérieurs ou postérieurs à la loi du 22 juillet 1791, qui ont défini les principes constitutionnels de la police et affirmé l'inviolabilité de la propriété privée.

A ses yeux, cette servitude est une légende, et cette légende disparaîtra lorsque des efforts bien coordonnés auront contraint les Tribunaux à reconnaître la vanité des textes législatifs.

C'est la thèse qu'il a soutenue, avec beaucoup de talent, devant le Congrès de Rouen, devant la Société des architectes de la Seine-Inférieure ; c'est celle, enfin, qui a été défendue, sur le vu de ses rapports, devant la Société centrale des architectes français, par M. Duchâtelet, au nom de la Commission spécialement désignée dans cette Société pour l'étude de la question (1).

Sans entrer dans le fond d'une discussion qui nous entraînerait trop loin, nous nous bornerons à dire qu'il nous paraît bien difficile de contester la légalité d'une servitude qui, pour remonter à l'ancien régime, n'en est pas moins entrée dans le droit moderne avec la loi de 1791 et celle du 16 septembre 1807, et dont la Cour de Cassation et le Conseil d'Etat ont, par de multiples décisions, consacré depuis plus d'un siècle l'application.

Depuis 1807, le législateur a d'ailleurs reconnu lui-même le fondement légal sur lequel elle repose. Nous nous contenterons de citer le décret-loi du 26 mars 1852 sur la décentralisation administrative, et une loi plus récente, celle du 30 mars 1887, relative à la conservation des monuments et objets d'art. Cette loi, en exemptant formellement des servitudes de voirie tous les édifices classés comme ayant un caractère historique et artistique, a, par cela même, reconnu l'existence de ces servitudes.

Enfin, il nous sera permis de mentionner l'avis même du Conseil judiciaire de la Société Centrale des architectes, consulté ensuite du rapport de M. Duchâtelet.

L'avis de ce Conseil, composé de jurisconsultes, tels que MM. Bétolaud, Gosset, Aimé Martin, etc., a été formel : La législation relative à la servitude de reculement repose sur une base légale résultant de l'enchaînement des écrits et ordonnances antérieures à la Révolution ; elle a été maintenue en vigueur par la loi des 17-22 juillet 1791, par l'article 484 du Code pénal et par les articles 50 à 54 de la loi du 16 septembre 1807. « En conséquence, le Conseil judiciaire a estimé qu'il n'y a pas lieu de tenter un effort sur le terrain judiciaire, mais qu'il appartenait à la Société Centrale de poursuivre sur le terrain législatif les efforts intelligents et utiles qu'elle a entrepris... »

Ce qu'il y a de certain, nous l'avons déjà établi dans la première partie de notre rapport, c'est que la confirmation des anciens règlements par la loi de 1791 n'avait été que provisoire, mais qu'elle dure encore. Une fois de plus, se trouve vérifiée cette maxime que, chez nous, le provisoire dure long-

(1) Voir les numéros de *l'Architecture*, journal de la Société centrale des Architectes français, des 7 et 21 juillet 1900, 11 et 18 janvier 1902.

temps (1). Ce qu'il y a de certain également, c'est que cette législation — comme l'a très bien démontré M. Gouault — est loin d'être conciliable avec les principes de notre droit moderne. Ce qu'il y a de certain aussi, c'est qu'il n'existe pas, dans nos lois administratives, de règles plus obscures, plus incomplètes ; les textes sur lesquels elles s'appuient sont d'une insuffisance, d'un laconisme, d'un vague désespérants. — Elles sont bien archaïques, bien surannées. « Notre législation est ici arriérée de deux siècles et demi, écrivait, il y a plus de cinquante ans, un éminent jurisconsulte, M. Serrigny ; elle produit sur mon esprit, ajoutait-il spirituellement, le même effet que produirait sur celui de nos ingénieurs la vue du territoire français sillonné uniquement par les voies de communication qui existaient du temps du roi Henri IV, entremêlées de quelques lambeaux de nos voies modernes. » On a même fait remarquer que l'Administration n'arrivait qu'avec une grande lenteur à atteindre son but et qu'elle imposait aux riverains des sacrifices tout à fait disproportionnés aux avantages qu'elle obtenait pour le public. Dès 1865, M. Sabadel, chef de division de la Préfecture de l'Hérault, en faisait une vive critique dans une brochure où il demandait que l'Administration renoncât à l'application de règles dont la rigueur n'était plus atténuée par la nécessité. — Il faisait ressortir que la servitude d'alignement, si onéreuse pour la propriété, est, dans bien des cas, un obstacle à l'assainissement et à l'embellissement des villes.

En interdisant, disait M. Sabadel, presque tous les travaux à faire à la partie retranchable des maisons frappées de reculement, l'Administration met obstacle à la plupart des réparations extérieures ; il en résulte que les façades détériorées par la vétusté ou par les intempéries restent dans un état de dégradation souvent très avancé, qui attriste les yeux et donne à certains quartiers un aspect vraiment repoussant.

(A suivre.)

E. CHARRASSE.

FÊTE D'ÉTÉ DU DOUBLE-MÈTRE

Dimanche, 18 juin, au restaurant Gonichon, à Vaugneray, la Société amicale *le Double-Mètre* donnait sa grande fête annuelle. Cette brillante Société des contremaitres et employés d'entreprises de maçonnerie et similaires, dont la création remonte au lendemain de la grève de 1897, est bien connue à Lyon dans le monde du bâtiment où sont appréciés les services qu'elle rend à ses sociétaires en leur facilitant la recherche d'un emploi, aux entrepreneurs en leur procurant des employés munis de sérieuses références.

À la table d'honneur avaient pris place :

M. Mazet, président actif, et Mme Mazet ; M. Aillaud, vice-président, et Mme ; Mme et M. Cachard, trésorier ; M. Paul Gilbert, trésorier-adjoint ; Mme et M. Brossard, secrétaire-général ; M. Chavanat, premier assesseur ; la Commission du contrôle, Mme et M. Gire, MM. Redondeau, Macheboeuf, Fazille ; la Commission de la fête et, à sa tête, le boute-en-train de la réunion, M. Kemler, secrétaire général de l'Alliance des chambres syndicales patronales, Mme et M. Masson, MM. Rodembourg, président de la 130^e, Benassy, Forest, de la maison Birchet ; Bioletti, Brun, Duperret, de la maison Allard et Nicolet ; Duclos, Bérard, Chaix, de la maison Granger ; Mme et M. Pauly, Mme et M. Beau, Mme et M. Lambert, Mme et M. Albert, Mme et M. Darfeuille, MM. Cachard,

Leclerc, Tauty, Lelarge, Charvet, Néolier, Grandrieux, Delon, Chaize, Barny, Fazille, Memery, Boulenger, Garnier, Bourdeau.

M. Martial Paufigue, président d'honneur, retenu hors de Lyon, s'était fait excuser, M. Brédy, vice-président d'honneur, était empêché par un deuil.

Malgré ces absences regrettées, le banquet a été de la plus franche gaieté. Au dessert, M. Mazet prend le premier la parole. Il remercie les dames d'être venues égayer de leur présence cette fête charmante. Il adresse un cordial salut aux membres fondateurs, à la presse, à M. Kemler, à l'Alliance des Chambres syndicales. Il remet, aux applaudissements de tous, les mentions honorifiques de la mutualité à MM. Cachard, Paul Gilbert et Lefort.

Un bal plein d'entrain a succédé au banquet et c'est en emportant le meilleur souvenir de cette journée charmante que les amis et les sociétaires du *Double-Mètre* ont repris la route de Lyon.

LA MAISON DES CHANTEURS A STRASBOURG

— SUITE —

La grande salle de concert contient une nef principale de 13 mètres de hauteur, qui mesure 32 m. 50 sur 19 m. 85, non compris la scène et les deux bas-côtés, formant galeries sur une partie des longs côtés et mesurant chacun 18 m. 40 de longueur et 3 m. 40 de largeur. Les retombées du plafond, en forme de voûte, de la nef centrale, sont soutenues par des groupes de colonnes accouplées. Enfin, les nefs latérales sont divisées dans leur hauteur par un plancher en amphithéâtre qui se prolonge par un balcon formant un porte-à-faux de 2 mètres sur la salle. La décoration est traitée dans le style appelé par l'auteur « modern-baroque Architektur », désignation dont la traduction littérale pourrait paraître ironique et serait peu exacte.

Cette salle, avec la galerie supérieure, contient 1476 places assises et pourrait recevoir, éventuellement, 1750 spectateurs.

La scène, disposée uniquement pour un orchestre ou des chœurs, sans dessous ni cintres, a 12 m. 60 de largeur et 9 mètres de profondeur, y compris le proscenium.

Au second étage, qui est celui des galeries entourant la salle de concert, on a disposé, à côté de la scène et sur la rue de Phalsbourg, une petite salle servant aux répétitions des chœurs et contenant 200 places rangées en hémicycle. Sur la même rue, et superposées au restaurant, nous trouvons encore : une salle de buffet, une salle de cercle, un billard et, enfin, dans la tourelle, le bureau de la direction. Le retour d'équerre sur la Jullianstrasse est occupé par une galerie servant de foyer aux spectateurs du balcon.

Afin de compléter cette énumération, il conviendrait de mentionner un certain nombre de locaux de service, salle d'accord et de repos des solistes, magasins d'accessoires et d'instruments, bibliothèque, et même, au rez-de-chaussée, des magasins en location.

Pour vaste qu'il soit, l'espace a été, comme on le voit, complètement utilisé.

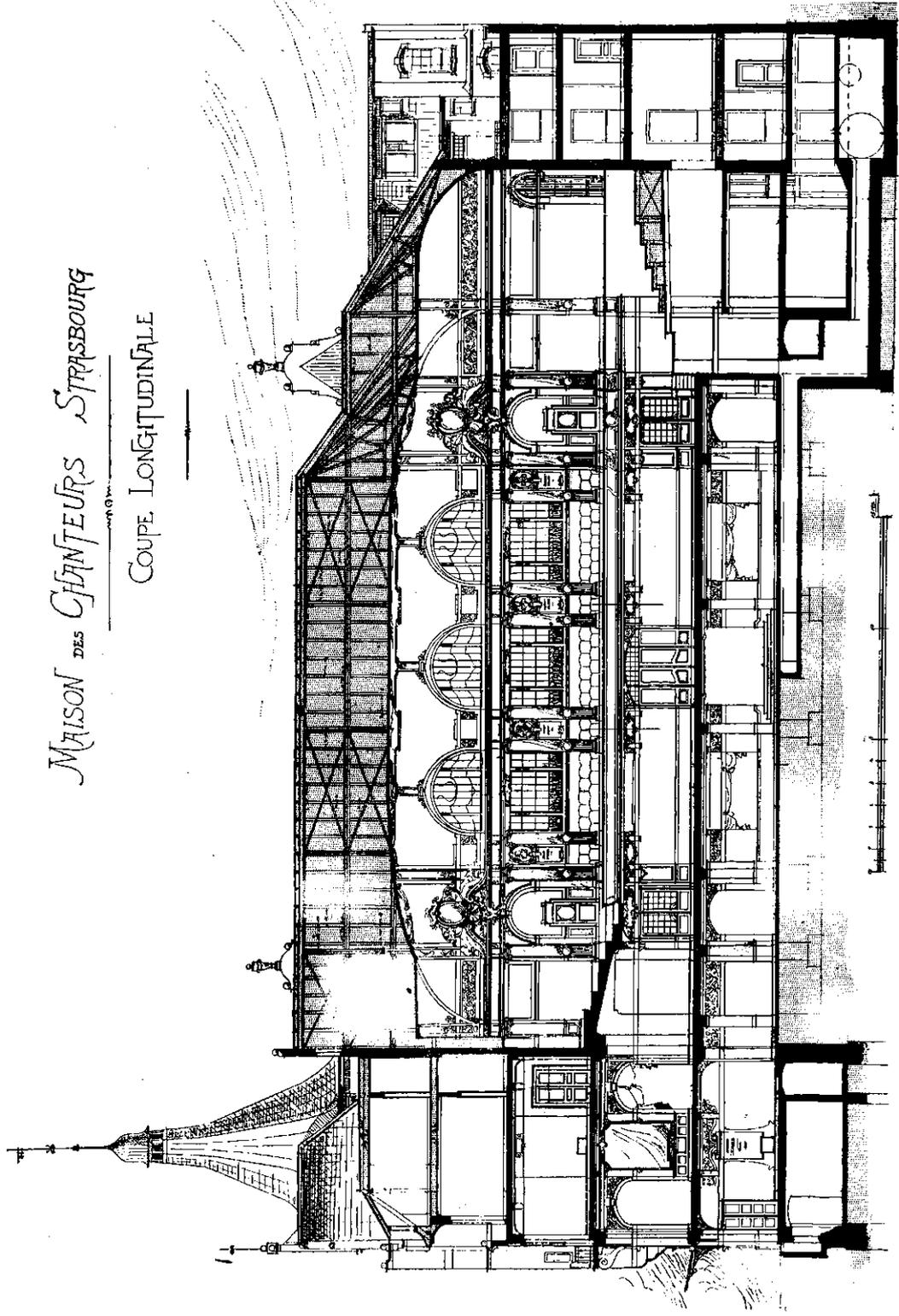
La question des dégagements n'a pas été négligée. Quatre larges volées d'escaliers conduisent du vestiaire au parterre de la grande salle, et quatre autres escaliers montent jusqu'à l'étage des galeries, permettant une évacuation rapide de la salle.

La plus grande difficulté que présentait la réalisation du plan général provenait de la diversité de la distribution aux différents étages, en sorte que les murs et cloisons sont loin de se superposer les uns aux autres. Il importait donc de constituer chaque plancher comme une vaste table capable

(1) M. Enou. Rapport au Congrès de Lyon (1894) sur les servitudes de Voirie.

MAISON DES CHANTEURS STRASBOURG

COUPE LONGITUDINALE



de supporter en chaque point la charge des appuis des étages supérieurs, et le béton armé se prête peut-être mieux que tout autre système de construction à la solution de ce problème.

Dans un pareil genre d'édifice, l'économie est de règle, en effet. Il ne s'agit pas d'un luxueux théâtre, mais d'un établissement essentiellement populaire. L'ensemble de la construction n'a coûté que 737.500 francs.

La rapidité de l'exécution est aussi un élément qui n'est pas négligeable : la « Maison des Chanteurs », commencée à la fin de 1901, était terminée le 1^{er} février 1903.

Notre meilleure Société chorale, « l'Harmonie Lyonnaise », a eu, il y a quelques années, l'occasion de pouvoir se rendre un compte très exact de cette salle de concert, au point de vue de l'aménagement et de l'acoustique. Elle y a donné, en compagnie d'autres Sociétés alsaciennes, une grande fête au profit des « Enfants à la Montagne » de Strasbourg. Ceux de nos lecteurs qui faisaient partie de l'excursion auront donc plaisir à en retrouver ici le souvenir.

ALAMBERT.

TRAVAUX DE LA RÉGION

PROJETÉS

OU DEVANT FAIRE L'OBJET D'ADJUDICATIONS PUBLIQUES

* AIN. — Réparations à l'église de *Groslee*, évaluées 3.400 francs. — Les écoles de *Proulieu* vont faire l'objet de travaux d'appropriation pour lesquels une subvention de 5.780 francs a été accordée.

* ALLIER. — Des travaux s'élevant à 42.500 francs sont entrepris à *Creuzier-le-Vieux*, pour la restauration de l'église.

* ARDÈCHE. — La reconstitution du presbytère de *Saint-Alban-d'Ay* est prévue pour 10.300 francs.

* DOUBS. — On va entreprendre à *Montbéliard* la couverture du ruisseau des Môles et la construction d'aqueducs.

* HAUTE-LOIRE. — 6.000 francs sont inscrits au budget de *Mezères*, pour la restauration de l'église.

* ISÈRE. — On va procéder à l'adduction à la *Côte-Saint-André* des eaux de Champier. — Un groupe scolaire nouvellement créé va être construit à *Nivolas Vermelle*. — Le ministère des travaux publics a reçu, avec avis favorable, le dossier d'adduction d'eau à *Saint-Marcellin*. — Un projet est à l'étude pour créer à *Echirolles* une place publique et un champ de foire. — A *Grenoble*, la Commission des travaux présente au Conseil le programme des travaux suivants :

1° Achèvement de la distribution de l'éclairage électrique, 800.000 francs ;

2° Améliorations scolaires (transfert des écoles de la Halle ; construction du groupe de la rue Nicolas-Chorier ; amélioration de l'école supérieure de filles ; reconstruction de l'école Vaucanson, etc.), 2.131.500 fr.

4° Transfert de l'hôpital civil et de l'hôpital militaire à la Tronche, 772.000 francs ;

4° Aménagement du quartier des Halles avec transfert de la Bourse du Travail et des justices de paix, 750.000 francs ;

5° Dégagement du Jardin de ville, 950.000 francs.

6° Reconstruction du gymnase, etc, 170.000 francs.

Soit, au total une somme de 5.730.000 francs.

Le Conseil décide de contracter un emprunt pour faire face à ces dépenses.

* JURA. — L'église de *Peseux* va être restaurée, les travaux sont évalués à 4.500 francs.

* LOIRE. — Les travaux de construction des écoles de *Lavieu*, près *Saint-Chamond* comportent un devis de 56.000 francs.

* RHÔNE. — On va entreprendre la réfection de la première infirmerie de la *Maternité de Lyon*, dont le devis s'élève à 42.268 francs.

* SAÔNE-ET-LOIRE. — Un crédit de 6.500 francs est affecté à la reconstruction de l'église de *Chaudenay*.

AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

Le Diplôme d'architecte.

A la suite du concours, jugé les 15 et 16 juin, le diplôme d'architecte a été concédé à :

MM. Morguet, élève de M. Pascal; Aubin (Laloux); Bosquet, (Deglane); Leprince-Ringuet (Laloux); Homberg (Pascal); Matras (Esquié); Shaw (Pascal); Gomez (Paulin); Unkrant (Paulin); Maucarré (Esquié); Moynat (Redon); Lawrence (Deglane); Georges Rouyrre (Raulin et Héraud); Upton (Deglane); Ventre (Moyaux); de Bosset (Defrasse); Bozon (Esquié); Philipps (Paulin); Rigaut (Esquié); Naflyan (Paulin); Danis (Deglane); Chamont (Redon); Gervais (Redon); Pater (Paulin); Levard (Pascal); Piguard (Laloux).

Chambre syndicale des Gérants d'Immeubles (4, rue des Marronniers, 4, Lyon.)

Composition du Bureau pour l'exercice 1905-1906 :

MM. ARNAUD *Président* ;
 THONNÉRIEU *Vice-Président* ;
 ROLIN *Secrétaire* ;
 GONTARD *Trésorier* ;
 TOURNUS *Archiviste* ;
 ARNAUD (B.), GROS, GRIZAUD, GOUYON *Membres*.

Les Récompenses de la Société centrale des Architectes

Le 24 juin a eu lieu à Paris la distribution des récompenses de la Société centrale des architectes. Voici pour la région les récompenses décernées : M. MINIGGIO, commis architecte à Lyon, et M. MOSNIER, instituteur à Saint-Paulien (Haute-Loire), obtiennent *des médailles d'argent* ainsi que M. THAVARD, maçon à Rougement (Doubs).

Concours de composition décorative de la Société d'encouragement à l'art et à l'industrie.

Le 15 juin a été jugé, à l'École des beaux-arts de Paris, le quinzième Concours général de composition décorative organisé par la Société d'encouragement à l'art et à l'industrie, avec l'aide et le patronage du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, entre les élèves des écoles de dessin, de beaux-arts, d'art décoratifs et d'art industriel de France.

Le 5^e prix a été attribué à M. VARNIER, de l'École des beaux-arts de Lyon.

La médaille de l'Association provinciale des Architectes français.

La grande médaille de vermeil, accordée pour services exceptionnels rendus à l'Association provinciale par un de ses membres, a été décernée, au Congrès de Blois, à M. Gouault, ingénieur-architecte, membre de la Société de la Seine-Inférieure et de l'Eure en résidence à Paris.

Syndicat des entrepreneurs de travaux publics de France

MM. les Membres du Syndicat sont priés de vouloir bien adresser, 10 faubourg Montmartre, à Paris, et avant le 30 juillet prochain, leurs propositions pour la médaille d'honneur accordée par M. le Ministre du Commerce aux ouvriers et employés français

qui comptent plus de trente années de services consécutifs dans le même établissement.

Les propositions devront contenir les renseignements ci-après qui sont absolument indispensables :

- Noms et prénoms du candidat ;
- Date et lieu de naissance ;
- Profession ;
- Domicile ;
- Date de l'entrée dans la maison ;
- Date du service militaire (du... au...).

Indiquer si le candidat est célibataire, marié ou veuf, le nombre et l'âge des enfants.

" Le Bâtiment lyonnais "

Nous adressons notre salut de bienvenue et nos souhaits de longue durée à notre nouveau confrère *le Bâtiment lyonnais*, organe de la Chambre syndicale des entrepreneurs de la ville de Lyon et de la région. Cet organe, analogue à ceux qui existent depuis longtemps déjà pour d'autres corporations cependant moins importantes, est destiné à faire connaître à tous les adhérents de la Chambre syndicale les délibérations du bureau, les mettre en communication constante, parfaire leur instruction syndicale et les mettre à même de mieux connaître leurs devoirs et de réclamer leurs droits.

Avec l'aide de cette nouvelle publication, la Chambre syndicale des entrepreneurs obéissant à l'énergique impulsion de son président rendra à ses adhérents les importants services qu'on est à notre époque en droit d'attendre des groupements syndicaux professionnels et mettra son fonctionnement en rapport avec les idées de solidarité, de défense mutuelle, d'une pratique si généralisée à l'heure actuelle.

Débouchés pour les outils et quincaillerie du bâtiment.

Les négociants de Malte ont exprimé le désir de recevoir des catalogues pour les outils et quincaillerie de bâtiment. Les travaux de construction et de reconstruction deviennent de plus en plus actifs et les entrepreneurs sont mécontents du matériel peu satisfaisant et grossier qu'ils ont employé pendant des années.

Chaque maison construite ou reconstruite comporte un perfectionnement sur les précédentes. Les outils de charpentier et la quincaillerie pour le bâtiment actuellement en usage demandent beaucoup de modifications. Je crois qu'il n'y a pas à Malte une serrure ou un bouton de porte moderne, alors que les gonds les plus primitifs sont employés.

Les catalogues doivent indiquer les prix franco bord, port d'embarquement, et les conditions de paiement.

(Daily Consular Reports, de Washington.)

Installations électriques pour hôtels

L'emploi toujours croissant en Suisse d'installations électriques, spécialement dans les hôtels et établissements qui s'efforcent d'offrir à leur clientèle un confort toujours plus grand, mérite la plus grande attention de la part des industries électriques.

Ainsi, par exemple, le ventilateur électrique, qui règle la question de la ventilation d'une façon simple et économique, joue, dès à présent, un rôle assez important. En outre, dans les grands hôtels qui disposent d'une énergie électrique, le blanchissage et le repassage du linge se font par l'électricité et les appareils destinés à cet usage sont, la plupart du temps, installés dans les sous-sols de ces établissements. Les machines électriques employées au blanchissage et à l'essorage du linge, les machines centrifuges ont atteint aujourd'hui un tel degré de perfectionnement qu'il en est résulté une grande économie de main-d'œuvre.

Dans les hôtels et autres établissements de ce genre, on a appliqué l'électricité, spécialement pendant l'été, à la conservation des denrées alimentaires et on emploie avec succès un compresseur d'acide carbonique qui fonctionne sans bruit et sans occasionner de grands frais de premier établissement. On se sert aussi presque partout, et spécialement dans les hôtels qui ont leur propre boulangerie, de machines électriques pour le pétrissage de la pâte. On emploie également les ascenseurs et monte-charges électriques, qui ont remplacé les systèmes hydrauliques.

Enfin, partout où existe une distribution d'énergie électrique, on peut trouver le placement de petits appareils électriques, tels que machines à nettoyer les parquets, à battre les tapis, etc. Les établissements qui se sont spécialisés en matière d'électricité devraient profiter de la construction incessante de nouveaux hôtels pour chercher à agrandir leurs débouchés en Suisse. (*Das Handels-Museum*, de Vienne.)

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Du 10 au 23 Juin 1905

LYON

Rue Condé. — Hangar. — Propr., M. Thibaud. — Arch. M. Chomel.

Chemin de Bellecombe, 86. — Hangar. — Propr., M. Mazeyrat.

Chemin Saint-Maximin. — Usine. — Propr., M. Didier. — Arch., M. Durel.

Rue du Béguin, 6. — Annexe. — Propr., M. Layat. — Entrepr., M^{me} V^e Gouyon.

Grande Rue de la Guillotière, 76. — Maison. — Propr., M^{me} Prel.

Rue Charles-Richard, 5. — Annexe. — Propr., M. Davin. — Arch., M. Gonnet.

Chemin de Gerland, 24 bis. — Maison. — Propr., M. Mignat.

Rue Etienne-Dolet, 6. — Maison. — Propr., M. Denis.

Rue Saint-Pierre-de-Vaise, 35. — Hangar. — Propr., M. Chazel.

Cours Gambetta, 241 et rue Saint-Marc, 11. — Annexes. — Propr., M. Lumière. — Entrepr. — M. Jarrigeon.

Chemin de Combe-Blanche. — Maison. — Propr., M. Lambourg. — Arch., M. Cumin.

Rue des Passants. — Hangar. — Propr., M. Cohendet. — Arch., M. Laurençon.

Rue Rachais. — Maison. — Propr., M. Pellissier.

Rue de Créqui, 93. — Maison. — Propr., M. Farat. — Entrepr., M. Pétavit.

Rue de l'Enfance. — Maison. — Propr., M. Morel. — Arch., M. Bissuel.

Rue de la Pyramide, 34. — Maison. — Propr., M. Croso.

Rue Nouvelle. — Maison. — Propr., M. Adam. — Arch., M. Fournier.

Rue Balthazar. — Maison. — Propr., M^{me} V^e Gauchon. — Arch., M. Rigard.

Rue de Ghazières, 3 et 5. — Hangar. — Propr., M. Bost. — Entrepr., M. Boudet.

OFFRES ET DEMANDES D'EMPLOI

Insertion gratuite

CHAUFFAGE Dessinateur-Conducteur de travaux, ayant 18 années de pratique, chauffages air, eau, vapeur, bains, buanderies, cuisines, ventilation, humidification, excel. référ. premières Maisons Paris et Lyon, désire situation stable Lyon ou région, ou association avec entrepreneur. S'adresser aux Bureaux du Journal.

CONTREMAITRES et Employés d'entreprises de maçonneries munis des meilleures références peuvent être procurés à M.M. les Entrepreneurs, par la 285^e Société de Secours mutuels des Contremaîtres et Employés des Entreprises de Maçonnerie, dite le **Double-Mètre**. — S'adresser au Siège, rue Childebert, 56, à Lyon.

COURS OFFICIEL DES MÉTAUX A LYON

— DROITS D'ACCISE EN SUS —		les 100 kil.	
Cuivre en lingots affiné	172 50	175 »	»
— en planche rouge	207 50	210 »	»
— — jaune	180 »	182 50	»
Etain Banca en lingots	385 »	390 »	»
— Billiton et détroits en lingots	372 50	377 50	»
Plomb doux 1 ^{re} fusion en saumon	40 »	41 »	»
— ouvré : tuyaux et feuilles	45 »	44 »	»
Zinc refondu 2 ^e fusion	61 »	62 »	»
— laminé en feuilles. Vieille montagne	79 »	80 »	»
— — — Autres marques	78 »	79 »	»
Nickel brut pour fonderie	475 »	500 »	»
— laminé	575 »	600 »	»
Aluminium brut pour fonderie	375 »	400 »	»
— laminé	550 »	575 »	»
Fer laminé 1 ^{re} classe	19 »	20 »	»
Fer à double T, AO	18 »	19 »	»
Tôle ordinaire, 3 millimètres et plus	22 »	23 »	»
Mercure	650 »	» »	»

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Isère. — 22 juin. — *Mairie de Grenoble.* — Entretien des bâtiments communaux. Montant annuel, 14.000 fr. Soumissionnaires: MM. Chapau, 8 p. 100. — Chamoux, 10 p. 100. — Blanc, 10 p. 100. — Bonnet, 10,50 p. 100. — Brun, 11 p. 100. — Grandmaison, 11 p. 100. — David, 11 p. 100. — Adjud., M. Pennequin, à Grenoble, 12 p. 100 de rabais.

Isère. — 25 juin. — *Mairie de la Motte-Saint-Martin.* — Chemin vicinal ordinaire n° 6. Construction. Montant des travaux, 21.396 fr. 22. Soumissionnaires: MM. Civalero Frédéric, 7 p. 100. — Reynier Elisée, 7 p. 100. — Maurice Romain, 7 p. 100. — Hugonnard Alfred, 7 p. 100. — Court Augustin, 7 p. 100. — Jay Barthélemy, 6 p. 100. — Alt Louis, 7 p. 100. — Revoire Albert, 2 p. 100. — Faure Cyrille, 7 p. 100. — Adjudic., M. Serratrice Joseph, à Saint-Marcellin (Isère), 10 p. 100 de rabais.

Jura. — 22 juin. — *Préfecture.* — Travaux sur chemins vicinaux. Chemins de grandes communications. 1^{er} lot. Ch. n° 69, de Saint-Claude à Morez. Construction. Montant des travaux, 8.500 fr. Adjud., M. Maleus Antoine, à Prénovel, prix du devis. — 2^e lot. Chemin n° 100, de Viry à Molinges. Réparations. Montant des travaux, 12.800 fr. Adjud., M. Colomb Albert, à Viry, 5 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Chemin n° 205, de Gatey à Asnaus. Construction d'un pont. Mont. des travaux, 1.800 fr. Adjud., M. Hervel Alphonse, à Mont-sous-Vaudrey, 8 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Chemin n° 246, de Pupillin à Arbois. Construction. Montant des travaux, 23.000 fr. Adjud., M. Boutté Joseph, à Saint-Maurice, 7 p. 100 de rabais. — Chemins vicinaux ordinaires. Construction. 5^e lot. Nancy. Chemin n° 10. Montant des travaux, 8.500 fr. Adjud., M. Noblet Francis, à Digna, 2 p. 100 de rabais. — 6^e lot. Reithouse. Chemin n° 4. Montant des travaux, 8.000 fr. Adjud., M. Luquet Léon, à Orgelet, 6 p. 100 de rabais. — 7^e lot. Rothonay. Chemin n° 4. Montant des travaux, Adjud., M. Maleus Antoine, 6 p. 100 de rabais. — 8^e lot. Thoiria. Chemins n° 1 et 3. Montant des travaux, 14.200 fr. Adjud., M. Maleus Antoine, 5 p. 100 de rabais.

Loire (Haute). — 24 juin. — *Hôpital-hospice d'Yssingaux.* Restauration et agrandissement de l'hôpital. 1^{er} lot. Terrassements, maçonneries. Montant des travaux, 29.200 fr. Soumissionnaires: MM. Pontvianne, 1 p. 100. — Garnier et Moulin, 2 p. 100 d'augmentation. — Adjud., M. Roche, à Yssingaux, prix du devis. — 2^e lot. Charpente, couverture, menuiserie, gros fers. Montant des travaux, 35.000 fr. Soumissionnaires: MM. Aulagne, 8 p. 100. — Grangeon, 2 p. 100. Adjud., M. Rousset, à Firminy (Loire), 16 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Plâtrerie, peinture. Montant des travaux, 13.254 fr. Soumissionnaires: MM. Mallet fils, 11 p. 100. — Pissère, 17,05 p. 100. — Gire frères, 16,55 p. 100. — Imbert, 10 p. 100. — Adjud., M. Daléry, à Saint-Etienne, 18,05 p. 100 de rabais.

Saône-et-Loire. — 24 juin. — *Préfecture.* — Travaux sur chemins de grande communication 1^{er} lot Azé. Chemin n° 15. Rectification. Montant des travaux, 11.500 fr. Soumissionnaires: MM. Bagout Jacques, 7 p. 100. — Furnon Jean, 9 p. 100. — Dupasquier François, 9 p. 100. — Mathon Jean, 11 p. 100. — Platret Jean, 11 p. 100. — Adjud., M. Rochette Henry, à Cluny, 13 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Chassenard et Digoin. Construction, sur la Loire, d'un pont en maçonnerie. Montant des travaux, 554.000 fr. Soumissionnaires: MM. Gonchon Joseph, 8 p. 100. — Radenac et Cie et Raguot, 10 p. 100 d'augmentation. — MM. Souillard frères, 5 p. 100. — Adjudic., M. Lapeyronie Pierre, au Rozier (Lozère), 6 p. 100 de rabais.

Saône-et-Loire. — 26 juin. — *Mairie de Chalon.* — Réfection de la couverture de la halle aux grains. Montant des travaux, 8.400 fr. Soumissionnaires: MM. Peyrol Victor, 21 p. 100. — Valée Jules, 19 p. 100. — Pillot J.-M. 19 p. 100. — Voiseau Joseph, 17 p. 100. — Finon Pierre, 17 p. 100. — Barbe Victor, 17 p. 100. — Melin Louis, 16 p. 100. — Genet Eugène, 15

p. 100. — Veuve Chaillet-Dumont, 12 p. 100. — Adjud., M. Bérard François, à Chalon-sur-Saône, 23 p. 100 de rabais.

Savoie — 24 juin. — *Préfecture.* — Routes nationales. Rechargement. Route n° 6, de Paris à Chambéry et en Italie. 1^{er} lot. Montant des travaux, 2.900 fr. Adjud., M. Chavanne Victorin, à Saint-Jean-de-Maurienne, 2 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Montant des travaux, 13.000 fr. Adjud., M. Bertolini Albert, à Modane, 2 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Montant des travaux, 5.500 fr. Adjud., M. Couvert Charles, à Sollières-Sardières, 1 p. 100 de rabais. — Route n° 201, de Chambéry à Genève. 4^e lot. Montant des travaux, 4.000 fr. Adjud., M. Raisin Joseph, à Albens, 6 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Montant des travaux, 5.854 fr. 75. Adjud., M. Blache André, à Aix-les-Bains, prix du devis.

Ministère de la Guerre. — 24 juin. — *Besançon.* — Salle du Saint-Esprit. Chefferie du génie de Besançon. Modification de l'enceinte aux abords du pont Saint-Pierre. Montant des travaux, 13.000 fr. Soumissionnaires: MM. Billely, 1 p. 100. — Sourieux, 10 p. 100. — Ollier, 15 p. 100 d'augmentation. — MM. Boussaige, Denis, Plumeré, prix du devis. — M. Patou, 2,10 p. 100. — Adjud., M. Brot, à Dijon, 9 p. 100 de rabais.

MISES EN ADJUDICATION

Rhône. — Dimanche 16 juillet, 3 h. — *Mairie de Vaugneray.* — Construction d'une école de garçons. — 1^{er} lot. Maçonnerie et pierre de taille, 25.750 fr. Cautionnement, 2.500 fr. — 2^e lot. Charpente, 4.400 fr. Cautionnement, 400 fr. — 3^e lot. Menuiserie, 3.900 fr. Cautionnement, 350 fr. — 4^e lot. Serrurerie et quincaillerie, 8.800 fr. Cautionnement, 850 fr. — 5^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie, 4.150 fr. Cautionnement, 400 fr. — 6^e lot. Zinguerie, plomberie et fumisterie, 2.650 fr. Cautionnement, 250 fr.

Chaque entrepreneur devra fournir : deux certificats de capacité établis sur papier timbré, délivrés par des hommes de l'art et visés par l'architecte. directeurs des travaux.

Les plans, devis, cahier des charges relatifs auxdits travaux sont déposés au secrétariat de la mairie de Vaugneray, où chacun peut en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 8 à 11 heures du matin, ou au cabinet de M. l'architecte F. Giroud, à Lyon, rue Franklin, 6.

Rhône. — Mercredi 26 juillet, 10 h. — *Sous-préfecture de Villefranche-sur-Saône.* — Entretien et grosses réparations sur chemins de grande communication pendant cinq ans. — 1^{er} lot. Anse. Chemin n° 3 bis. Montant des travaux, 26.014 fr. 25. A valoir, 5.485 fr. 75. Total, 31.500 fr. Cautionnement, 300 fr. — 2^e lot. Châtillon. Chemin n° 3 bis. Montant des travaux, 9.372 fr. 50. A valoir, 1.327 fr. 50. Total, 11.200 fr. Cautionnement, 100 fr. — 3^e lot. Beaujeu. Chemin n° 4 bis. Montant des travaux, 40.318 fr. A valoir, 7.622 fr. Total, 48.000 fr. Cautionnement, 400 fr. — 4^e lot. Lamure. Chemin n° 4 bis. Montant des travaux, 15.978 fr. 75. A valoir, 3.121 fr. 25. Total, 19.100 fr. Cautionnement, 160 fr. — 5^e lot. Villefranche. Chemin n° 5 bis. Montant des travaux, 28.958 fr. 25. A valoir, 5.741 fr. 25. Total, 34.700 fr. Cautionnement, 320 fr. — 6^e lot. Blacé. Chemin n° 5 bis. Montant des travaux, 5.112 fr. 50. A valoir, 1.087 fr. 50. Total, 6.200 fr. — 7^e lot. Lamure. Chemin n° 5 bis. Montant des travaux, 11.984 fr. A valoir, 2.316 fr. Total, 14.300 fr. Cautionnement, 150 fr. — 8^e lot. Amplepuis. Chemin n° 5 bis. Montant des travaux, 31.869 fr. 75. A valoir, 5.680 fr. 25. Total, 37.500 fr. Cautionnement, 350 fr. — 9^e lot. Thizy. Chemin n° 5 bis. Montant des travaux, 44.940 fr. A valoir, 8.060 fr. Total, 53.000 fr. Cautionnement, 450 fr. — 10^e lot. Anse. Chemin n° 6 bis. Montant des travaux, 1.958 fr. 75. A valoir, 321 fr. 25. Total, 2.300 fr. — 11^e lot. Châtillon. Chemin n° 6 bis. Montant des travaux, 5.725 fr. A valoir, 1.075 fr. Total, 6.000 fr. — 12^e lot. Bois-d'Oingt. Chemin n° 6 bis. Montant des travaux, 5.317 fr. 50. A valoir, 1.082 fr. 50. Total, 6.400 fr. — 13^e lot. Pontcharra. Chemin n° 6 bis. Montant des travaux, 4.830 fr. A valoir, 970 fr. Total, 5.800 fr. — 14^e lot. Tarare. Chemin n° 6 bis. Montant des travaux, 2.506 fr. A valoir, 494 fr. Total, 3.000 fr. — 15^e lot. Châtillon. Chemin n° 7 bis. Montant des travaux, 36.421 fr. A valoir, 7.570 fr. Total, 47.000 fr. Cautionnement, 400 fr. — 16^e lot. Bois-d'Oingt. Chemin n° 7 bis. Montant des travaux, 36.077 fr. 75. A valoir, 7.222 fr. 25. Total, 43.300 fr. Cautionnement, 350 fr. — 17^e lot. Lamure. Chemin n° 7 bis. Montant des travaux, 39.411 fr. 25. A valoir, 7.588 fr. 75. Total, 47.000 fr. Cautionnement, 400 fr. — 18^e lot. Tarare. Chemin n° 8 bis. Mont. des travaux, 8.358 fr. 50. A valoir, 1.746 fr. 50. Total, 12.100 fr. Cautionnement, 100 fr. — 19^e lot. Amplepuis. Chemin n° 8 bis. Mont. des travaux, 10.848 fr. 75. A valoir, 2.151 fr. 25. Total, 13.000 fr. Cautionnement, 110 fr. — 20^e lot. Thizy. Chemin n° 8 bis. Montant des travaux, 37.446 fr. 25. A valoir, 9.553 fr. 75. Total, 47.000 fr. Cautionnement, 400 fr. — 21^e lot. Anse. Chemin n° 14 bis. Montant des travaux, 4.087 fr. 25. A valoir, 812 fr. 75. Total, 4.900 fr. — 22^e lot. Anse. Chemin n° 14 bis. Montant des travaux, 3.282 fr. 50. A valoir, 217 fr. 50. Total, 3.500 fr. — 23^e lot. Beaujeu. Chemin n° 15 bis. Montant des travaux, 9.277 fr. A valoir, 1.723 fr. Total, 11.000 fr. — 24^e lot. Monsols. Chemin n° 15 bis. Mont. des travaux, 20.880 fr. 78. A valoir, 4.019 fr. 25. Total, 24.900 fr. Cautionnement, 210 fr. — 25^e lot. Thizy. Ch. R. D. 15 de la Loire. Montant des travaux, 4.905 fr. A valoir, 505 fr. Total, 5.500 fr. — 26^e lot. Anse, Beaujeu, Belleville, Villefranche et Blacé. Chemins n° 4 bis, 5 bis, 6 bis et 15 bis. Montant des travaux, 161.114 fr. A valoir, 31.886 fr. Total, 193.000 fr. Cautionnement, 1.600 fr. Dépôt des soumissions les 20, 21 et 22 juillet, Visa, par l'agent-voyer en chef du département, huit jours avant l'adjudication.

Renseignements à la sous-préfecture.



Doubs. — Jeudi 13 juillet, 10 h. — *Sous-préfecture de Pontarlier.* — Travaux communaux. Adjudication à l'hôtel de ville de Pontarlier. 1^{er} lot. Les Combes. Construction d'un chalet de fromagerie. Montant des travaux, 13.049 fr. 68. Cautionnement, 450 fr. M. Peugot, architecte à Pierrefontaine. — 2^e et 3^e lots. Dérivation et distribution d'eau potable. — 1^{er} lot. Conduites d'eau et maçonnerie du réservoir. Montant des travaux, 28.711 fr. 41. Cautionnement, 960 fr. — 2^e lot. Couverture plate en ciment armé du réservoir prévu au 1^{er} lot. Montant des travaux, 7.104 fr. Cautionnement, 240. M. Sauteroy, architecte à Dôle. — 4^e lot. Montperreux. Construction d'un chemin de défruit sur une longueur de 500 mètres. Montant des travaux, 2.768 fr. 66. Cautionnement, 95 fr. M. Chavanne, architecte à Pontarlier. — 5^e lot. Villers-sous-Chalamont. Restaurations diverses au chalet de fromagerie. Montant des travaux, 7.000 fr. Cautionnement, 240 fr. M. Parrod, architecte à Pontarlier.

Visa par les auteurs du projet.
Renseignements à la sous-préfecture.

Isère. — Dimanche 9 juillet, 10 h. — *Mairie de Villard-Saint-Christophe.* Construction d'un cimetière. Montant des travaux, 5.729 fr. 16. A valoir, 770 fr. 84. Total, 6.500 fr. Cautionnement, 400 fr.

Renseignements à la mairie.

Saône (Haute-). — Mardi 14 juillet, 10 h. 1/2. — *Sous-préfecture de Lure.* — Travaux communaux. Adjudication à la mairie de Lure. 1^{er} lot. Servance. Construction d'un groupe scolaire. Montant des travaux, 61.973 fr. Cautionnement, 3.200 fr. — 2^e lot. Saint Germain. Construction d'un bureau de poste. Montant des travaux, 6.636 fr. 53. Cautionnement, 330 fr. M. G. Fournier, à Lure, auteur des projets. — 3^e lot. Brevillers. Assainissement des abords de la fontaine du Haut-de-Village. Montant des travaux, 2.735 fr. 22. Cautionnement, 105 fr. M. Vinot, agent-voyer à Héricourt, auteur du projet. — 4^e lot. Betoncourt-Saint-Pancras. Construction d'une remise pour la pompe à incendie et le trieur. Montant des travaux, 2.500 fr. Cautionnement, 135 fr. M. H. Broutchoux, à Lure, auteur du projet. — 5^e lot. Héricourt. Construction d'une passerelle sur la rivière la Luzine. Montant des travaux, 2.172 fr. 88. Cautionnement, 100 fr. M. Vinot, agent-voyer à Héricourt, auteur du projet. — 6^e lot. Saulx. Construction de rigoles avec bordures dans la rue de La Charrière. Montant des travaux, 1.395 fr. Cautionnement, 50 fr. M. Deschênes, agent-voyer à Saulx.

Visa, huit jours avant l'adjudication, par l'auteur du projet.
Renseignements à la sous-préfecture.

Saône-et-Loire. — Lundi 10 juillet, 2 h. — *Sous-préfecture de Louhans.* — 1^{er} lot. La Chapelle-Naude. Construction d'un préau couvert à l'école de filles. Montant non compris imprévus, 2.736 fr. 28. Architecte auteur du projet

au visa duquel les certificats doivent être soumis : M. Gauthier, conducteur des ponts et chaussées, à Louhans. — 2^e lot. Terrans. Consolidation et refec-tion partielle de l'église. Montant non compris imprévus, 2.780 fr. 54. Archi- tecte auteur du projet au visa duquel les certificats doivent être soumis : M. Changarnier, architecte à Chalon-sur-Saône.

Les pièces du projet sont déposées à la sous-préfecture, où les entrepreneurs pourront en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 8 heures à midi et de 1 à 5 heures du soir.

Saône-et-Loire. — Lundi 10 juin, 2 h. — *Sous-préfecture de Louhans.* — Diconne. Réparation et agrandissement de l'école de garçons. Montant non compris imprévus, 9.623 fr. 60. Architecte auteur du projet au visa duquel les certificats doivent être soumis : M. Mazier, conducteur des ponts et chaussées à Belley (Ain).

Les pièces du projet sont déposées à la sous-préfecture où les entrepreneurs pourront en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 8 heures à midi et de 1 à 5 heures du soir.

Ministère de la Guerre. — Lundi 17 juillet, 2 h. — *Besançon.* — Salle du Saint-Esprit. Service du génie. Chefferie de Besançon Adjudication des travaux à exécuter pour l'adduction de l'eau au camp d'instruction de Valdahon. — 1^{er} lot. Terrassements, maçonneries, travaux en ciment, char- pente, menuiserie, ferronnerie, serrurerie, cuivrierie, plomberie, peinture. Montant, 54.200 fr. Dépôt de garantie, 500 fr. Cautionnement, 2.700 fr. — 2^e lot. Canalisation en fonte (y compris tous les travaux de terrassements, maçonneries, ferronnerie, serrurerie, cuivrierie, plomberie, etc., y afférents). Montant, 65.500 fr. Dépôt de garantie, 600 fr. Cautionnement, 3.200 fr.

Le cahier des charges et les pièces du marché sont déposés à la chefferie du génie, place de l'Etat-Major, où on peut en prendre connaissance. — Les pièces nécessaires pour être admis à concourir devront être fournies, avant le 4 juillet 1905.

AVIS

Nous prions Messieurs les Architectes auteurs de projets de travaux communaux, de nous faire parvenir un exemplaire des affiches annonçant les mises en adjudication.

L'Imprimeur-Gérant : ALEXANDRE REY.

Lyon. — Imprimerie A. Rey, 4 rue Gentil. — 39731

Tirage : 28 Juin 1905

LOTÉRIE-TOMBOLA

Le Billet : 1 franc

de la Société Protectrice de l'Enfance de Lyon

AUTORISÉE PAR ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 3 SEPTEMBRE 1904
Au Capital de 100.000 francs

10.000 fr. TROIS GROS LOTS 1.000 fr.

NOMENCLATURE DES LOTS :

PREMIER GROS LOT : **AUTOMOBILE (10.000 fr.)** | DEUXIÈME GROS LOT : **SERVICE ARGENTERIE (1.000 fr.)** | TROISIÈME GROS LOT : **AMEUBLEMENT (1.000 fr.)**

4^e Lot, Machiue à coudre de 100 fr. | 5^e Lot, Objet d'art de 100 fr. | 6^e Lot, Appareil photo de 100 fr. | 7^e Lot, Jumelle longue-vue de 100 fr.
8^e Lot, Fusil de chasse de 100 fr. | 9^e Lot, Chronomètre de 100 fr. | 10^e Lot, Phonographe de 100 fr.
11^e Lot à 33^e Lot, Vingt-trois Objets en nature, d'une valeur de chacun 100 fr. — 33 Lots se montant ensemble à 15.000 francs

NOTA. — Les gagnants à qui les Lots ne conviendraient pas auront la faculté d'en recevoir le montant en espèces.

On trouve des billets à l'AGENCE FOURNIER, 11, rue Confort, Lyon et dans tous les Bureaux de tabacs, Librairies, etc. Par corres- pondance, joindre à la demande un mandat-poste du montant des billets et une enveloppe affranchie (à raison de 15 centimes par 4 billets) portant adresse pour le retour. Les paiements en timbres-poste ne seront pas acceptés.

FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

CARREAUX EN CIMENT

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

ARDOISES, TULES, 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 Vaques, 50 bis, LYON

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne. Plâtres. Chaux hydrauliques et Ciments. Carreaux de Verdun. Tuyaux Grés et Boisseaux. Ardoises.

CIMENTS, CHAUX, PLÂTRE, BITUME & PAVÉS

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

PEINTURE & PLÂTRERIE

FAVRE FRÈRES, 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 FRÈRES, fabricant. Jean-Claude PROST, succ^{es}, à la Tour-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, panseaux et carreaux en faïences etc. — Succursale à Saint-Etienne, rue de la Préfecture 22.

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

F. LAUZUN & C^{IE}

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

Adresse télégraphique: RIVACIER
Téléphone 28-88

RIVORY & J. JOLY (A. et M.) INGÉNIEURS

Bureaux et Dépôts: 46, rue Raulin, Lyon

SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES DE LONGWY

Bureau de représentation pour la région du Centre et de l'Est.
Dépôt de billettes.

DÉPÔT DE LA SOCIÉTÉ ESCAUT ET MEUSE A ANZIN

Tubes en fer et en acier pour eau, gaz, vapeur; serrurerie, tubes renforcés pour puits. Tubes pour vélocipédie, raccords, fonte et fer.

DÉPÔT DE LA MAISON CHAPPÉE & FILS DU MANS

Appareils de chauffage par la vapeur, Tuyaux à ailettes, radiateurs, chaudières. Tous accessoires de chauffage à haute, basse pression.

DÉPÔT DE LA MAISON H. STRUBE & FILS A MONTROUGE

Appareils de sûreté. Robinetterie de toutes sortes. Accessoires pour chaudières et machines à vapeur, bronze et cuivre brut, métal antifriction.

AGENTS ET DÉPOSITAIRES DE SOCIÉTÉS DIVERSES

Fontes moulées mécaniques, de bâtiment, de canalisation, d'ornement. Aciers moulés de toutes sortes, aciers forgés, fontes malléables, limes, outils, aciers d'outils, brides, boulons.

CIMENTS DE LA PORTE DE FRANCE

GRAND PRIX (génie civil). — GRAND PRIX (génie militaire)
à l'Exposition Universelle de 1900

MADIOT & BRÉDY

CONCESSIONNAIRES POUR LE RHONE

LYON, 15, Quai Pierre-Scize, 15, LYON

Ciments, Chaux hydrauliques, Lattes, Briques diverses.

Plâtres de Savoie, Bourgogne, Paris et Marseille
DALLES EN CIMENT

Voici la nouvelle saison, les Vêtements d'Hiver vont devenir trop lourds! A peu de frais vous ferez remettre en état vos Toilettes légères en vous adressant

AUX COULEURS FRANÇAISES

291, Avenue de Saxe, 291 (près la Grande rue de la Guillotière)

TEINTURE

LYON

DÉGRAISSAGE

La MAISON

se charge de la TEINTURE et du NETTOYAGE de tout ce qui concerne

L'HABILLEMENT ET L'AMEUBLEMENT

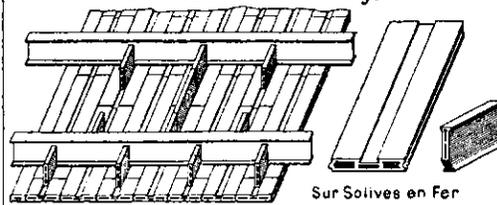
Couvertures, Dentelles, Rideaux, Plumes, Fourrures, Gants, etc.

TOUT EST REMIS A NEUF, RAPIDEMENT ET AUX MEILLEURES CONDITIONS

ON TEINT TOUT CONFECTIONNÉ — DEUIL EN 24 HEURES

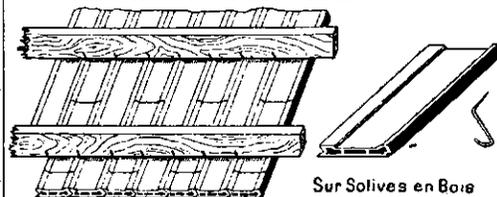
NOUVEAU PLAFOND CÉRAMIQUE TUBULAIRE

(HOURDIS-PLAFOND-SUSPENDU)
Breveté en France et à l'Étranger



Sur Solives en Fer

CREVASSES IMPOSSIBLES
ISOLANT EXCELLENT CONTRE BRUIT, TEMPÉRATURE
ET INCENDIE
RÉSISTANCE ET LÉGÈRETÉ
ADAPTATION FACILE A TOUTES SOLIVAGES



Sur Solives en Bois

RAPPORT FAVORABLE DES PRINCIPALES
SOCIÉTÉS D'ARCHITECTES FRANÇAIS
RENSEIGNEMENTS:

TULERIES CANCALON FRANÇOIS, ROANNE (LOIRE)

E. BUFFET, représentant pour la Région, Cours Gambetta, 84, LYON.

J.-B. BERNOUX, dépositaire, 3, rue Lorraine, LYON-VILLEURBANNE (Télep. 20.91, et rue de Sèze, 63, LYON (Télep. 20.92).

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

CHARPENTES EN FER

J. EULER & FILS

24, Rue de la Part-Dieu, LYON
TÉLÉPHONE 11-04

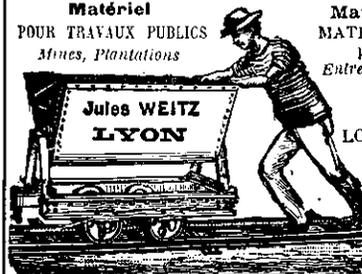
Serrurerie pour
Usines et Bâtiments

CHEMINS de FER PORTATIFS

Jules WEITZ, Constructeur Breveté S. G. D. G.
LYON - CHEMIN DES COLATTES - 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
Béziers 1892: deux 1^{ers} 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
Hanoï 1902: GRAND PRIX