

TRAVAIL LIBERTÉ

# LA CONSTRUCTION LYONNAISE

○ ARCHITECTURE ○ GENIE CIVIL ○ TRAVAUX PUBLICS ○

JOURNAL

BI-MENSUEL ILLUSTRÉ

Paraissant les 1<sup>er</sup> et 16 de chaque mois

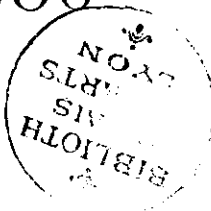
AVEC

Bulletin supplémentaire des Adjudications

Paraissant les 8 et 22 du mois

XXVIII<sup>e</sup> ANNÉE

1906



H. DELORME



A. VALFENIERE

PERRACHE

SIMON MAUPIN



G. DESARGUES

MORAND

ABONNEMENTS

France . . . UN AN 12 fr.  
Union Postale. — 14 »  
Un Numéro 75 cent

B. Delays Sc. Lyon

ANNONCES

Les annonces sont reçues  
exclusivement à l'Agence  
Fournier, rue Confort, 14.

VALERE PERRIER



ADMINISTRATION ET RÉDACTION : IMPRIMERIE A. REY, 4, RUE GENTIL, LYON



# LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS



## CHRONIQUE MENSUELLE

Gaz et électricité. — Les progrès de l'éclairage au gaz. — Becs à récupération. — L'éclairage à incandescence. — Le manchon Plaissetty — Le bec Bandsept. — Les petits becs intensifs. — Le nouveau bec intensif N. B. I. — Un vêtement de flamme sur mesure. — N. B. I. et N. P. I.

Dans notre dernière chronique, nous avons montré quel était l'état actuel de l'éclairage électrique au point de vue des lampes à incandescence ; il nous paraît indispensable et conforme aux lois de l'équité de présenter parallèlement les progrès réalisés par le concurrent de l'électricité, c'est-à-dire par le gaz, depuis l'origine jusqu'à ce jour.

Certes, depuis 1769, époque à laquelle le célèbre chimiste français Lebon inventa l'éclairage au gaz, l'industrie gazière a réalisé de magnifiques progrès dans ce domaine. Dès l'origine, le gaz était brûlé dans des becs à fonte, dits becs papillons, à cause de la forme en éventail, très heureusement découpée de la flamme de ces anciens becs. Ces appareils primitifs avaient un sérieux avantage, leur extrême simplicité ; aussi sont-ils encore utilisés aujourd'hui, soit pour l'éclairage public dans les petites villes et dans la banlieue des grandes cités, soit pour l'éclairage particulier, dans tous les cas où l'on veut éviter tous soins et tous frais d'entretien.

Le bec papillon, qui paraissait merveilleux pour l'époque, donnait un pouvoir éclairant de 1 carcel ou de 10 bougies pour une dépense de 140 litres. C'est ce qui explique que, dans un grand nombre de villes, et même à Lyon, croyons-nous, les becs de l'éclairage public étaient généralement réglés au débit de 140 litres, qui correspondait ainsi à l'étalon de l'unité photométrique.

Ensuite Bengel, appliquant le principe trouvé par Argand à l'éclairage au gaz, créa le bec de gaz à double courant d'air, à cheminée de verre. Cette invention réduisait déjà la dépense de gaz à 100 litres, et même jusqu'à 90 litres par carcel, avec des becs plus perfectionnés.

L'éclairage au gaz resta ensuite longtemps stationnaire. Mais, vers 1885, un Allemand, Schülke, imagina d'utiliser la chaleur dégagée par la combustion du gaz pour chauffer l'air comburant, c'était le principe de la récupération. A cet effet, les gaz de la combustion s'échappaient à l'intérieur d'un cône plissé en nickel, qu'ils portaient au rouge, tandis que l'air se rendant à l'extérieur s'échauffait au contact du cône avant de venir se mélanger au gaz. Celui-ci brûlait dans une couronne de becs papillons avec un éclat remarquable, et l'on obtenait ainsi l'unité de lumière ou la carcel pour la dépense réduite de 50 litres de gaz à l'heure.

Grâce aux becs Schülke, l'éclairage public des grandes villes put recevoir une intensité inconnue jusque-là ; ces appareils furent placés en grande quantité à Paris, et notamment à Lyon, où nous les avons vus briller sur nos places et

nos grandes avenues pendant plus de quinze ans. Nous n'aurions garde d'oublier que ces lanternes étaient alors construites et entretenues par une maison lyonnaise, la maison Bardot, bien connue dans l'industrie des appareils à gaz de notre région.

Mais le bec Schülke, avec son foyer intensif à grand débit, était exclusivement un appareil de l'éclairage public. Le principe de la récupération fut ensuite appliqué, dans des appareils plus réduits, à flamme renversée, pour l'usage des particuliers.

\*  
\*\*

Tel était l'état de l'éclairage au gaz lorsque l'invention du D<sup>r</sup> Auër vint révolutionner cet éclairage de fond en comble. On sait en quoi elle consiste : un manchon, primitivement en tissu de coton ou de ramie, est trempé dans une dissolution d'oxydes rares, de thorium et de cerium, notamment ; le tissu s'incruste de ces corps, à la manière des pétrifications naturelles, et, lorsque l'on vient à l'incinérer, il reste un manchon d'oxydes dont les molécules ont remplacé maille à maille le tissu textile.

Avant l'apparition du manchon Auër, le gaz ne tirait sa lumière que de son pouvoir éclairant intrinsèque ; aujourd'hui, c'est uniquement le pouvoir calorifique du gaz qui intervient dans l'éclairage du manchon. On conçoit, dès lors, que le brûleur ou le bec, comme on l'appelle encore par tradition, n'est plus un bec d'éclairage proprement dit, mais un brûleur destiné à fournir uniquement la chaleur au manchon et à porter sa température au plus haut degré d'incandescence possible.

En un mot, le bec à incandescence est, en principe, un brûleur Bunsen, un véritable foyer calorifique, et cependant, si l'on place un manchon d'oxydes sur un brûleur Bunsen ordinaire de laboratoire, on n'obtient qu'un résultat lumineux tout à fait médiocre et sans intérêt. L'explication en est bien simple : c'est que le manchon ne se contente pas d'un brûleur quelconque, et c'est pourquoi l'invention d'un bon bec à incandescence est un problème très difficile et très délicat, qui a exercé depuis plus de dix ans les recherches et la sagacité de milliers d'inventeurs.

Le premier brûleur à incandescence, qui est resté également le meilleur pendant longtemps, fut naturellement le bec de la Société Auër. Avec cet appareil, on obtint du premier coup le rendement lumineux de 20 à 18 litres par carcel, marquant sur le bec à récupération un progrès pour ainsi dire foudroyant de 250 pour 100 au point de vue du pouvoir éclairant.

C'était déjà très joli, mais un nouvel échelon ne tarda pas à être franchi, grâce à l'invention du manchon de Plaissetty. Cet inventeur eut l'idée d'utiliser comme tissu la fibre même de la soie artificielle ; il obtint ainsi un réseau d'une extrême ténuité, un feutrage intime de fils infiniment minces, remplacés, après incinération, par un édifice d'oxydes de même contexture. La division des éléments du tissu est ainsi poussée à l'extrême limite, et l'accroissement considérable de surface radiante augmente proportionnellement le pouvoir éclairant, comme l'anastomose des fils renforce la solidité et

la durée du manchon. Le manchon Plaissetty, qui est la propriété exclusive de la Société Auër, a permis encore d'abaisser, avec le même brûleur, la dépense par carcel jusqu'à 14 litres en moyenne.

Il semble bien que le manchon Plaissetty, qui est la dernière expression du progrès actuel dans ce domaine, ne puisse être dépassé désormais, au point de vue de la solidité et surtout de la capacité lumineuse.

Entre temps, l'illustre gazier Bandsept produisait un premier bec perfectionné qui porte son nom. Le principe de Bandsept reposait sur l'atomisation, c'est-à-dire sur le mélange intime des atomes de gaz et d'air comburant. Le principe était excellent en théorie, mais les résultats ne répondirent pas entièrement aux espérances de l'inventeur. En effet, l'emploi de chicanes plus ou moins ingénieuses, qui sont utilisées dans l'appareil Bandsept pour réaliser le but poursuivi, a pour effet de créer des frottements et des pertes de charge qui réduisent la force vive des jets gazeux, au détriment du rendement. Néanmoins, le bec Bandsept perfectionné permet encore d'obtenir la carcel avec une consommation de 16 litres.

\* \*  
\* \*

Jusqu'à ces derniers temps, on employait des becs d'assez gros calibres, avec des manchons de diamètres appropriés et présentant, par suite, une surface lumineuse relativement grande. Les inventeurs se sont proposé, depuis peu, de résoudre le problème autrement, en employant des becs et des manchons de petit calibre, de manière à compenser, et au delà, par une incandescence surexcitée, pour ainsi dire, la diminution de surface radiante.

C'est cette voie qui a été suivie dernièrement par les inventeurs Denayrouze, Kern, Prunier, Bandsept, pour n'en citer que quelques-uns des plus connus.

Il est presque inutile d'ajouter que la Société Auër, qui s'est toujours maintenue en tête du progrès (noblesse oblige !) dans le domaine de l'incandescence, n'est pas restée en arrière, et elle arrive aujourd'hui, tenant toujours le record, avec le nouveau bec N. B. I.

Le bec N. B. I., ou Nouveau Bec Intensif, comme sa dénomination l'indique, est la dernière création de la Société Auër. On peut dire que cet appareil résume en lui tous les perfectionnements et réalise de la manière la plus heureuse les principes qui doivent servir de base à l'établissement du parfait brûleur à incandescence.

En effet, ces principes consistent d'abord à opérer un mélange aussi parfait que possible du gaz et de l'air comburant, mais en évitant tout procédé susceptible de créer des frottements et des pertes consécutives de pression et de force vive des mélanges gazeux. Mais il ne suffit pas d'obtenir, par ce mélange intime, une combustion parfaite et une flamme à température très élevée ; il faut encore que la surface extérieure de la flamme épouse exactement la mince enveloppe qui constitue le manchon. Or, il est pratiquement impossible de façonner des manchons s'adaptant d'une manière exacte sur une flamme de forme donnée, et il suffit d'une différence de quelques centièmes de millimètre entre les dimensions transversales du manchon-enveloppe et de son noyau de flamme pour réduire dans d'énormes proportions la puissance lumineuse de l'appareil.

La forme du manchon, une fois construit, est à peu près immuable, mais la flamme est éminemment plastique. Il fallait donc trouver un bec qui, par des dispositifs appropriés, permit non seulement de régler à la dose voulue le mélange

de gaz et d'air, mais encore de modifier et d'ajuster le volume de la flamme au manchon utilisé, de manière à lui faire sur mesure, pour ainsi dire, un vêtement de flamme exactement à sa taille.

Tout cela est réalisé de la manière la plus simple dans le nouveau bec N. B. I. de la Société Auër. Nous dirons en deux mots, pour ne pas trop allonger notre article, que le bec N. B. I. est un bec à double injection en série ou en tandem ; l'injecteur inférieur, analogue à celui des becs à incandescence ordinaires, bien qu'il s'en distingue par certains détails de construction intéressants, est fixe et vient se visser sur le support habituel ; le second injecteur, en forme de buse, est placé au-dessus dans un tube amovible, qui, par le moyen d'une simple rainure hélicoïdale et d'un bouton à vis, peut monter ou descendre, en éloignant ou rapprochant à volonté la buse de l'injecteur inférieur. Tout le réglage est là : on comprend, en effet, que, par le jeu combiné des deux injecteurs, les jets gazeux subissant des strictionnements et des épanouissements consécutifs à leur passage dans la buse supérieure, dont on peut faire varier la position relative à volonté, donnera lieu à des flammes renflées ou amincies que l'on pourra, par suite, ajuster exactement aux dimensions du manchon.

C'est ainsi qu'avec le bec N. B. I., on obtient le rendement, qui n'avait pu être atteint jusqu'ici, de 7 à 8 litres par carcel. C'est une nouvelle révolution dans la révolution de l'incandescence, car, dans de pareilles conditions d'économie et de rendement lumineux, le bec N. B. I. est appelé à remplacer tous les autres becs à incandescence de 15 à 16 litres par carcel.

Nous pensons que nos lecteurs nous sauront gré d'avoir ainsi déroulé devant eux l'histoire de l'éclairage au gaz, en leur faisant parcourir toutes les étapes, depuis le bec primitif, exigeant une dépense horaire de 140 litres pour donner la lumière de 10 bougies, jusqu'au bec N. B. I., donnant la même lumière pour 7 à 8 litres.

La puissance lumineuse du gaz a ainsi été multipliée plus de dix-huit fois, et le coût de la lumière réduit dans les mêmes proportions.

Aujourd'hui, on arrive donc à ce résultat : d'obtenir la lumière de 10 bougies pendant une heure avec une dépense en argent de 0 fr. 0015, ou de s'éclairer pendant dix jours, à raison de trois heures par jour, pour un sou !

C'est du moins le résultat que l'on obtient avec le nouveau bec N. B. I., de la Société Auër, ce bec, et ce sera le mot de la fin, qui aurait pu tout aussi bien être désigné par les lettres N. P. I., initiales de la fière devise de Louis XIV : *Nec Pluribus Impar*, Non inégal à plusieurs soleils même !

DARYMON.

## A PROPOS DES VITESSES SUR LE RÉSEAU P.-L.-M.

Dans notre précédent article, nous avons dit que l'on pourrait certainement gagner une heure sur le parcours Paris-Nice pour le fameux rapide « Côte d'Azur », si la Compagnie P.-L.-M. se bornait à reproduire simplement les vitesses usitées sur les lignes du Nord.

Il est facile de s'en rendre compte par les indications détaillées qui suivent.

Le « Côte d'Azur » quitte la gare de Paris à 9 heures du matin. Son premier arrêt obligé étant Laroche, éloigné de

155 kilomètres, il pourrait parcourir cette distance à la vitesse moyenne de 97 kilomètres à l'heure, comme le « Nord-Express », qui accomplit en 95 minutes le parcours Paris-Saint-Quentin sur une ligne plus chargée que celle du P.-L.-M. et comportant les rampes accentuées de Chantilly et Creil.

Le train « Côte d'Azur » arriverait ainsi à Laroche 96 minutes après son départ de Paris, soit à 10 h. 36. Il pourrait en repartir à 10 h. 39, en ne restant que 3 minutes, durée habituelle des arrêts des rapides sur le réseau du Nord ; en admettant même 4 minutes d'arrêt, notre train repartirait à 10 h. 40.

La distance Laroche-Dijon, comportant un profil assez accentué, pourrait se franchir à la vitesse moyenne de 88 kilomètres, comme sur les sections difficiles de la Compagnie rivale.

Les 160 kilomètres de cette portion de la ligne seraient ainsi parcourus en 109 minutes, et le rapide entrerait en gare de Dijon à midi 29.

Après un arrêt de 5 minutes, suffisant pour le changement de la locomotive et l'enlèvement du wagon-restaurant, il repartirait à midi 34.

Comme rien ne justifie le maintien de l'arrêt à Mâcon, les locomotives du nouveau type pouvant fort bien franchir plus de 200 kilomètres sans renouveler leur provision d'eau et de combustible, nous supposons que le train continue sa course sur Lyon en négligeant le chef-lieu de Saône-et-Loire.

Sur le parcours Dijon-Lyon, soit 197 kilomètres, le profil de la ligne se prête aux grandes allures ; on peut donc admettre la vitesse moyenne maxima de 97 kilomètres à l'heure, du Nord, en réduisant le ralentissement de la traversée de Vaise.

Les 197 kilomètres séparant les deux villes seront donc parcourus en 2 h. 2, admettons même trois minutes de plus, soit 2 h. 5 au total, pour prévoir une vitesse moins grande entre les gares de Vaise et de Perrache. L'arrivée dans cette dernière station aurait lieu ainsi à 2 h. 39.

On voit que ce train rapide nous mettrait à 5 heures 39 minutes de la capitale, si l'on admettait des voyageurs de et pour notre ville !

Après 5 minutes d'arrêt à Perrache, le « Côte d'Azur » repartirait à 2 h. 44 pour ne s'arrêter de nouveau qu'à Valence, à 106 kilomètres de Lyon. Ce parcours pourrait également être accompli à la vitesse moyenne de 97 kilomètres, soit en 1 h. 6, et l'arrivée dans cette gare de la Drôme se ferait à 3 h. 50 du soir.

L'arrêt en ce point serait limité au temps nécessaire pour compléter l'eau de la locomotive, c'est-à-dire à 3 minutes.

Le départ pour Avignon, station suivante, pourrait ainsi être donné à 3 h. 53 et, la vitesse moyenne restant la même, les 124 kilomètres séparant les deux villes seraient franchis en 1 h. 17.

L'arrivée dans la Cité des Papes aurait exactement lieu à 5 h. 10. En tablant sur 5 minutes d'arrêt pour le changement de la locomotive et l'adjonction d'un wagon-restaurant, le départ serait donné à 5 h. 15.

Entre Avignon et Marseille, il y a 120 kilomètres. On peut admettre la vitesse moyenne de 97 kilomètres, ce qui ferait une durée de trajet de 1 h. 15, et ajouter 3 minutes pour ralentissement et observation de signaux à l'entrée de la gare en rebroussement de Marseille, soit au total 1 h. 18. Le train arriverait donc dans cette dernière ville à 6 h. 33.

Le « Côte d'Azur » mettrait ainsi notre grand port médi-

terranéen à 9 heures 33 minutes de durée de trajet de la capitale, et à 3 heures 49 minutes de Lyon.

Quant au trajet Marseille-Nice, il est actuellement accompli en 3 h. 14. Nous ne proposons aucune augmentation de vitesse entre Marseille et Toulon ni entre Toulon et Saint-Raphaël, les sinuosités de la voie étant trop accentuées pour permettre une accélération sensible de l'allure. Il suffira de gagner quelques minutes entre ce dernier point et Nice.

Comme nous supposons un arrêt de 5 minutes à Marseille, où doit s'effectuer le changement de machine nécessité par le rebroussement, et un arrêt de même importance à Toulon, pour laisser le wagon-restaurant, les horaires aux passages des gares précitées sont les suivants :

Marseille, départ à 6 h. 38.

Toulon, arrivée à 7 h. 34.

Toulon, départ à 7 h. 39.

Saint-Raphaël, arrivée à 8 h. 52.

Saint-Raphaël, départ à 8 h. 53.

Si le wagon-restaurant devait être laissé à Saint-Raphaël au lieu de Toulon, l'arrêt dans cette dernière gare pourrait être limité à 1 ou 2 minutes et on augmenterait de 4 minutes celui de Saint-Raphaël.

Entre cette gare et Cannes, on peut marcher à 70 kilomètres à l'heure ; le trajet serait ainsi parcouru en 27 minutes et, si l'on conserve un arrêt de 5 minutes à Cannes, l'horaire de cette localité sera : arrivée, 9 h. 20, et départ, 9 h. 25.

Enfin, si nous supposons la même vitesse qu'actuellement pour la distance Cannes à Nice, « Côte d'Azur » entrera en gare dans cette dernière ville à 9 h. 50 du soir, soit exactement une heure plus tôt qu'avec l'horaire suivi aujourd'hui.

La durée totale du parcours entre la capitale et Nice *serait donc raccourcie d'une heure* si la Compagnie P.-L.-M. adoptait, sur la grande ligne Paris-Marseille, les vitesses maximales usitées sur le réseau du Nord, et tout en maintenant entre Marseille et Nice l'allure actuelle, relativement réduite, que l'on ne peut guère dépasser sur le parcours accidenté du littoral.

Nous sommes convaincu que notre projet d'horaire est très réalisable. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que la Compagnie du Nord ne va même pas s'en tenir aux vitesses moyennes maximales de 97 kilomètres à l'heure, que nous voudrions voir adopter sur le P.-L.-M. Avant peu (les projets sont préparés), cette vitesse moyenne sera encore accrue entre Paris et Bruxelles et sera sans doute portée à 105 kilomètres, en attendant les 110 espérés par certains ingénieurs de cette Compagnie.

Le P.-L.-M. ne suivra probablement pas sa rivale dans la voie de ce nouveau progrès, mais nous lui demandons seulement de s'en tenir à notre projet d'horaire pour le « Côte d'Azur », en souhaitant qu'un train rapide puisse desservir Lyon dans les mêmes conditions de rapidité, de façon à nous mettre à 5 h. 39 ou 5 h. 45 de la capitale.

SINED.

**NOTA.** — Les encaissements de renouvellement d'abonnement sont effectués dans la première quinzaine de chaque mois.

Nous prions nos abonnés de vérifier sur leur étiquette d'adresse la date d'expiration de leur abonnement et, pour nous épargner les frais d'une deuxième présentation, de vouloir bien, en cas d'absence, laisser les instructions nécessaires pour le paiement.

## LA NOUVELLE GARE DES BROTTAUX

S'il est un travail qui passionne l'attention publique, c'est bien assurément celui qu'effectue la Compagnie P.-L.-M. Réclamé depuis longtemps, devenu de plus en plus urgent à mesure que la ville allait s'élargissant dans la plaine, aujourd'hui il est attendu avec vive impatience. Car la suppression des passages à niveau en est une conséquence immédiate. A quand cette suppression ? Les passages à niveau, dont on a dit tant de mal avec raison, parce qu'ils étaient une menace perpétuelle d'accidents et une cause d'interruption de la circulation, cesseront d'exister seulement le jour où fonctionnera la nouvelle gare des Brotteaux. Il ne peut pas en être autrement. C'est pourquoi, sur ce nœud vital de la question, se concentrent la curiosité des habitants et la vigilance des directeurs de l'entreprise.

Le premier coup de pic fut donné le 25 janvier 1904, et ce ne sera que dans le courant de l'année 1907 que se terminera cette œuvre colossale, au coût total de 14.300.000 francs. Pour la ville, sur cette somme incombe à peu près le dixième, soit 1.455.000 francs, dont elle se libérera par annuités successives à versements échelonnés jusqu'en 1958. Participant à la dépense, par suite de la suppression des passages à niveau et de la construction des trois ponts mentionnés dans mon précédent article, elle eut, par contre, l'avantage d'exiger, par l'organe de la Municipalité, des ciels ouverts pour les différents ponts et le système à étages pour la nouvelle gare. Ainsi sont obtenus un éclairage suffisant et une aération parfaite pour les rues traversées par les ponts, et il en résulte une insignifiance fort appréciable quant aux travaux de voirie à supporter aux abords de la gare.

Où en est-on à l'heure actuelle ? Eh bien ! ça marche normalement, malgré la brièveté du jour en cette saison. Contre les dégâts occasionnés par les gelées nocturnes, qui pourraient survenir, toutes les précautions sont prises. On veut aller vite et sûrement. A la fin du mois, le hall sera fini, ce vaste hall de douze travées, mesurant chacune 15 mètres de longueur. A l'aide d'un échafaudage roulant, on exécute la dernière travée. C'était, il y a quelque temps, un riche spectacle d'assister à la pose des piliers. Ceux-ci, pris par des leviers mus par l'électricité, étaient emboîtés les uns dans les autres avec une aisance et une rapidité inconnues jusqu'alors. Le xx<sup>e</sup> siècle aura su créer, avec des matières nouvelles, un art nouveau, et — ce qui constitue son originalité — il verra s'élever avec une précision mathématique des œuvres crânes, aux formes monumentales, possibles seulement avec les éléments métallurgiques de nos usines ! Le poids des matériaux métalliques du hall est de 1.800 tonnes, celui des planchers et abris métalliques de 1.900. Pourtant, c'est une impression de légèreté qui se dégage de la contemplation des arcs gigantesques posés sur des tiges se dressant avec une hardiesse sans pareille ; 180 mètres de longueur, 34 mètres de largeur et une hauteur maxima de 25 mètres : telles sont les dimensions de ce bâtiment, où le fer semble se gracieuser dans les vaisseaux aériens et immenses, couronnés par un lanterneau, qui, destiné au dégagement des fumées, se limitera aux deux travées extrêmes. Le voligeage, déjà commencé, se poursuivra pendant que les moëllons s'allieront au fer. C'est dire que la gare, dont les fondations sont faites, va bientôt s'adosser au hall. Pour ne pas y revenir, disons tout de suite que la Société des Forges de Franche-Comté le veut des plus élégants, des plus artistiques. Les voliges, trempées préalablement dans de l'huile lourde, l'oléo-naphte,

sont couvertes de plusieurs couches d'un vert pâle. Plus nombreuses aux extrémités, où la lumière sera plus abondante, elles alterneront avec le verre armé dans des dispositions ingénieuses, de façon à donner des tons agréables et harmonieux. Pas de vitres ordinaires, mais du verre armé, que les usines de Saint-Gobain ont la coquetterie de vouloir y placer, en consentant au sacrifice de le fournir aux conditions du verre commun.

C'est une victoire manufacturière remportée sur les produits de Bohême que je suis fier de signaler. N'attendez pas une dissertation sur les avantages du verre armé, je n'en ai ni le loisir ni la pensée ; je relate simplement un fait qui a occasionné à la Société une perte sèche de 3.000 francs. Ces jours derniers, sous l'influence de l'impétuosité du vent, croula une baraque en planches, où était remisé le verre armé. Tout est hors d'usage, c'est évident, mais ne sont pas à terre des débris entassés les uns sur les autres ; les vitres fendillées ont conservé leur forme et, s'il y a eu rupture, la cohésion a été assez forte pour empêcher la pulvérisation.

Egouts collecteurs des eaux de pluie, passages souterrains à l'usage des voyageurs, ascenseurs, monte-charges et salles de consigne pour les bagages ; tout cela s'achève pour qu'on puisse ensuite installer le plancher métallique des voies. Voilà ce qui apparaît aux visiteurs, curieux et petits rentiers, qui font de ce chantier le but de leur promenade, tandis que, pour ceux qui sont encore obligés de stationner au passage à niveau du cours Vitton, se profile sur le ciel mélancolique d'hiver le hall aux allures grandioses de cathédrale.

(A suivre.)

A. TUOTIOP.

## LA CLAUSE DES CENTIMES DANS LES ADJUDICATIONS

On sait qu'un grand nombre d'administrations publiques prescrivent que les centimes ne devront pas être employés dans l'expression des rabais, et la plupart ajoutent même que leur emploi par les soumissionnaires aura pour conséquence de faire porter au franc immédiatement supérieur leur rabais.

Ces prescriptions ont donné lieu, dans la région du Sud-Est, tout dernièrement, à des incidents qui ne peuvent manquer d'intéresser nos lecteurs.

A Givors, le 20 septembre, le lot de plâtrerie-peinture ayant amené les rabais de 30,25 et 31 pour 100, la Commission d'adjudication a décidé que l'affiche portant que les rabais fractionnaires seraient pris pour l'unité, il y avait lieu de considérer le rabais de 30,25 équivalent à celui de 31, et, conséquemment, a ordonné la mise en adjudication nouvelle entre les deux soumissionnaires. Mais l'entrepreneur qui avait fait le 31 pour 100 n'a pas accepté cette façon de faire, il a prétendu être adjudicataire de droit, il a refusé de prendre part à la nouvelle opération et a protesté devant la Commission d'adjudication d'abord, et devant le Préfet du Rhône ensuite. L'entrepreneur qui avait souscrit à 30,25 ayant fait ensuite 31,10, a été déclaré adjudicataire.

Le deuxième cas a été celui de l'adjudication des travaux de canalisation de Thonon-les-Bains ; mais là, des clauses spéciales indiquaient que les soumissions comportant des fractions ne seraient pas admises. Un soumissionnaire ayant fait 29,25 pour 100, le suivant, dont le rabais n'était que de 25 pour 100, a été déclaré adjudicataire.

L'entrepreneur évincé, comme aussi le maire de Thonon-

les-Bains, ont protesté contre cette interprétation, et l'adjudication a été annulée ; on y a reproché le 18 novembre dernier.

Ce sont là, comme on le voit, des situations bizarres ; l'étude de notre législation et de la jurisprudence permet cependant d'y apporter quelque clarté.

Les règles des adjudications sont de deux sortes : les décrets d'administration publique ayant les mêmes caractères que les lois, et les clauses spéciales, dont l'étendue, à notre avis, doit être limitée par les décrets.

Le Conseil d'Etat, le 25 janvier 1895, a jugé que la méconnaissance des prescriptions réglementaires sur les adjudications peut donner lieu à l'annulation de l'adjudication, et même au droit à l'indemnité. Par conséquent, en matière d'adjudication, on peut considérer que le décret du 18 novembre 1882 et les parties non abrogées de l'ordonnance du 10 mai 1829 indiquent des règles essentielles qui ne doivent pas être enfreintes. Et l'article 13 prescrit qu'après l'ouverture des soumissions, l'entrepreneur qui aura fait l'offre d'exécuter les travaux aux conditions les plus avantageuses sera déclaré adjudicataire.

Donc, *légalement*, à Givors le 31 pour 100, et à Thonon le 29,25 devaient être déclarés adjudicataires. Ce n'est qu'après cette déclaration qu'il convient de faire intervenir les clauses *spéciales*, qui ne doivent jamais être contraires aux décrets formant lois. A Givors, il n'est plus question du 30,25, et, à Thonon, le rabais de 29,25 sera réduit à 29 ou porté au 30.

A notre avis les deux entrepreneurs qui n'ont pas été déclarés adjudicataires ont droit à l'octroi de dommages-intérêts, et il appartient aux Conseils de préfecture d'examiner la régularité des adjudications et d'en apprécier les suites dommageables ; l'arrêt du Conseil d'Etat du 5 décembre 1884 le reconnaît :

« Considérant que, s'il n'appartient pas au Conseil de préfecture d'annuler la décision ministérielle refusant d'annuler l'adjudication passée le 8 juin 1874, au profit du sieur Lectoère, il lui appartient d'examiner la régularité de cette adjudication et d'apprécier si la dépense, résultant du refus d'approbation devait être mise à la charge de l'entrepreneur ou si ce dernier a droit à une indemnité ; que, dès lors, c'est à tort que le Conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur ladite réclamation. »

Le droit à réclamation et à indemnité des entrepreneurs apparaît donc comme certain. Nous savons bien que l'article 17 du décret de 1882 stipule que l'adjudication n'est définitive qu'après approbation préfectorale ou ministérielle, mais cette considération n'a rien à faire avec ce qui précède. Le préjudice a été causé en ne déclarant pas adjudicataire celui qui devait l'être légalement, et, en ce qui concerne l'entrepreneur de Givors, qui appartient à la jeune Chambre syndicale de Saint-Chamond, cette Chambre et le Syndicat général de la Loire ont fait auprès du Préfet du Rhône les réclamations nécessaires.

Il est à espérer que, si satisfaction n'est pas obtenue, il y sera donné la suite nécessaire.

Ces incidents, comme toutes les prescriptions qui entourent les adjudications, jusqu'au droit exorbitant d'engager l'entrepreneur comme adjudicataire, sans que le même engagement soit tenu par l'Administration publique, jusqu'à approbation, démontrent qu'une refonte générale est indispensable.

C'est aux Syndicats et Fédérations à faire le nécessaire au plus tôt.

L. TALLINS.

## L'AUTOMOBILISME

### APPLIQUÉ AUX TRAVAUX PUBLICS

Le Salon de l'Automobile, qui se tient, depuis quelques années, à pareille époque, avait jusqu'à présent mis en évidence les voitures de tourisme et les voitures de luxe ; un genre spécial, les *Poids lourds*, s'est développé à côté du premier et a pris une place importante dans le matériel de transports de travaux publics. A côté des camions automobiles, déjà utilisés depuis cinq ou six ans, et dont des essais ont été faits dans l'armée, on a beaucoup remarqué, au Salon de l'Automobile actuel, un rouleau compresseur automobile dont nous empruntons la description au *Journal des Travaux publics*, et construit par M. Laffly, ingénieur-constructeur à Boulogne-sur-Seine.

Depuis 1859, M. Gellerat père, innovateur du cylindrage à vapeur et constructeur du premier rouleau mécanique, dirigeait précédemment ces ateliers et s'était spécialisé dans la construction des rouleaux compresseurs ; il n'est pas de Parisien qui n'ait rencontré, sur nos routes, des rouleaux Gellerat.

La Ville de Paris, l'Administration des ponts et chaussées, les Gouvernements étrangers, etc., constituent le fond de la clientèle de la maison qui, s'adressant de préférence aux municipalités, n'a jamais eu recours à la publicité.

Frappé de l'intérêt que présenterait — pour l'Administration des ponts et chaussées, le service vicinal et les villes qui n'ont besoin, pour les petits emplois de leurs voies macadamisées, que d'une machine secondaire — l'établissement d'un type économique à faible pression, M. Laffly a étudié et construit le modèle que nous trouvons au stand 48, berge de la Seine.

Le type qu'il nous présente, qu'il établit à partir de 2.500 kilogrammes, est du genre routière, avec une roue directrice à l'avant, dirigée au moyen d'une chaîne s'enroulant autour des tambours à l'arrière ; son poids est de 5 tonnes ; le moteur à essence est à deux cylindres à soupapes commandées de 12 HP. L'effort du moteur se transmet aux roues par des engrenages dont les dents, toujours en prise, sont garanties de la poussière par deux carters qui en assurent en même temps la lubrification.

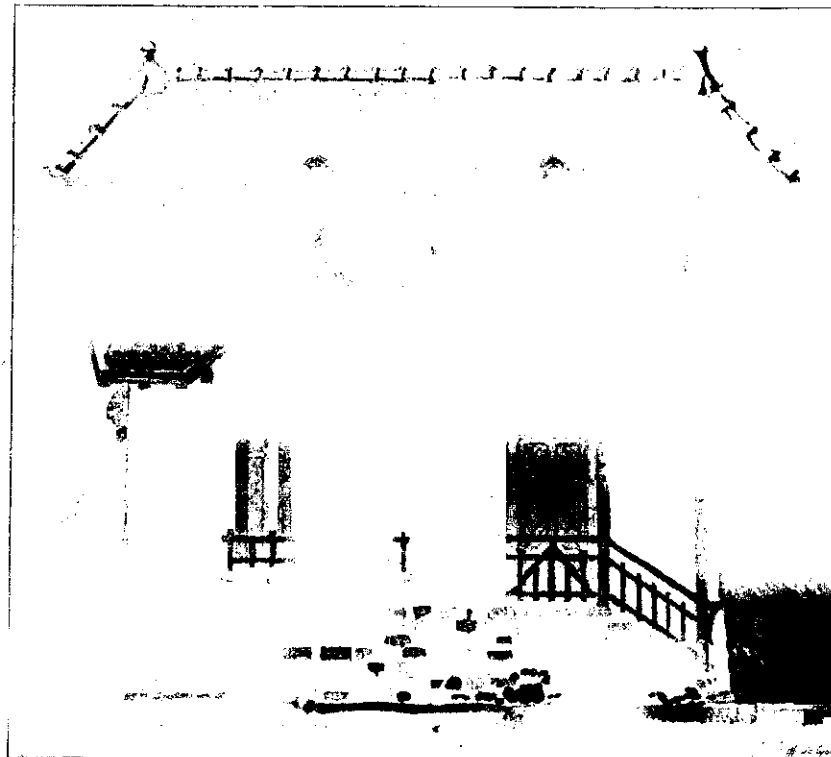
L'entraînement du train d'engrenages est obtenu par des embrayages progressifs manœuvrés au moyen des leviers de changement de marche et de vitesses placés bien à proximité de la main du conducteur.

Il est composé d'un corps cylindrique, supportant à l'avant la tête de cheval de la cheville ouvrière du rouleau directeur sur laquelle est placé le détenteur des gaz, et dont l'intérieur, fermé à ses deux extrémités à moitié de son diamètre, forme réservoir d'eau d'une contenance de 400 litres ; l'autre moitié, dont les deux bouts sont dégagés pour former courant d'air, étant réservée au radiateur et au passage du tuyau d'échappement. L'autre extrémité de ce cylindre est rivée à un cadre en tôle d'acier servant de plate-forme au conducteur, et dans lequel sont assujettis sur des traverses en U : le moteur, les carters de changement de marche et de vitesses, la pompe de circulation d'eau, les bobines d'allumage, les réservoirs d'essence et d'huile, etc.

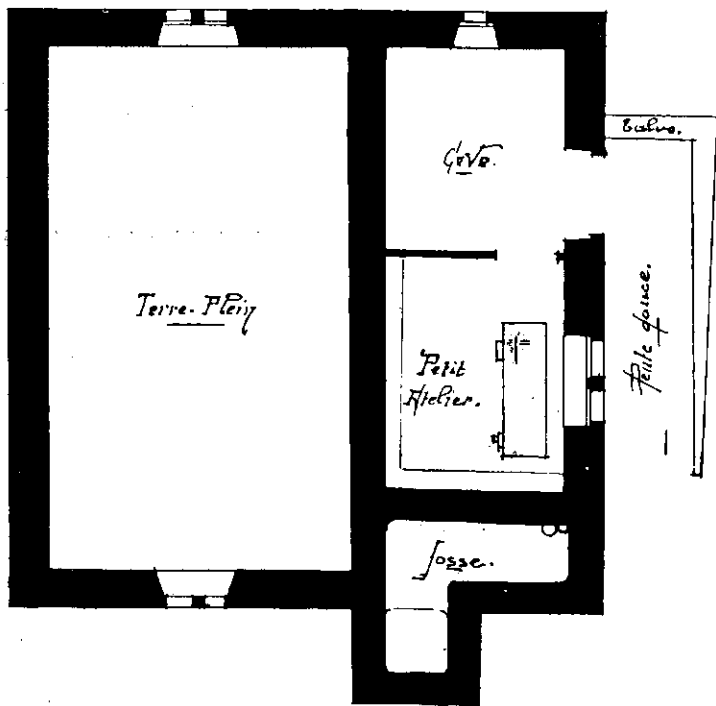
La lubrification de tous les organes, coussinets, têtes de bielles, etc., est assurée par un graisseur à dix compte-gouttes.

L'appareil progresse, dans les deux sens avant et arrière, aux mêmes vitesses, à l'allure de 3 à 4 kilomètres.

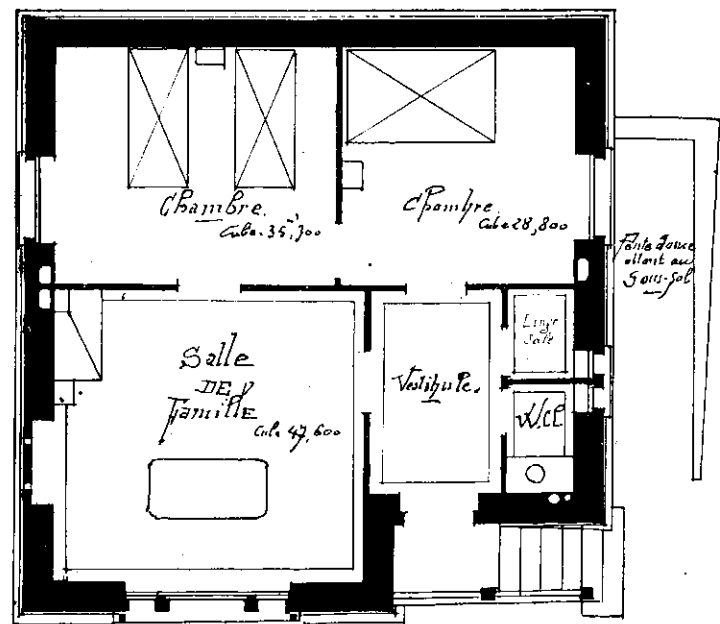
CONCOURS  
 DU  
 COMITÉ LOCAL DES HABITATIONS A BON MARCHÉ  
 DE L'ARRONDISSEMENT DE LYON



Façade principale.



Sous-sol.

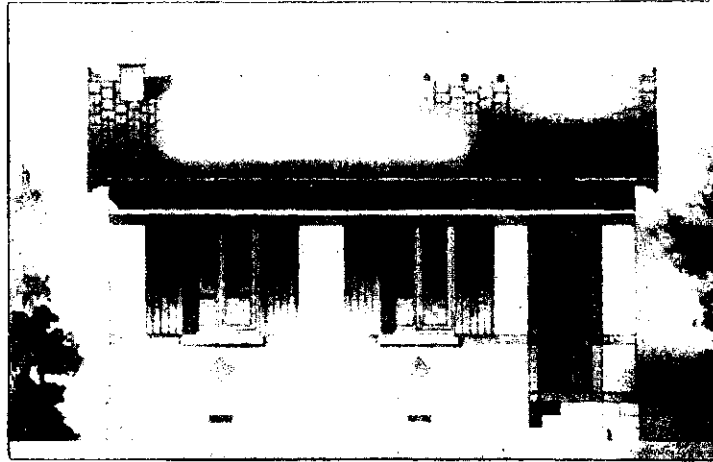


Rez de chaussée.

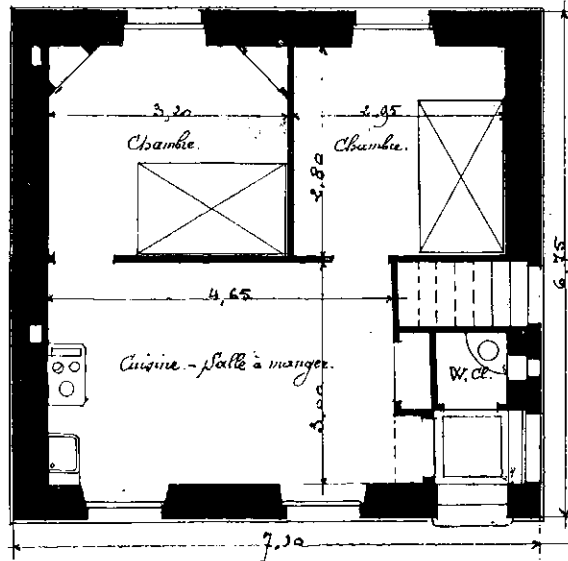
TYPE A. -- Troisième Prix

MM. DUCLOS-RAYNAUD à Lyon.

CONCOURS  
DU  
COMITÉ LOCAL DES HABITATIONS A BON MARCHÉ  
DE L'ARRONDISSEMENT DE LYON



*Façade principale.*



*Res-de-chaussée.*

*TYPE A. — Quatrième Prix*

M. François BAUSSAND à Villefranche-sur-Saône.

Par ce qui précède, on peut se rendre compte que le constructeur n'a rien négligé pour atteindre le but qu'il s'était proposé : 1° en réalisant un appareil simple, robuste, pouvant se prêter à quantité d'applications, soit comme tracteur routier, soit encore pour actionner pompe, dynamo, batteuse, etc. ; 2° en permettant la conduite, avec sécurité, même par des personnes inexpérimentées, n'ayant aucune connaissance mécanique.

Il convient admirablement pour le cylindrage des chaussées empierrées, il est appliqué avec succès pour les pelouses et pistes gazonnées, allées de parcs et de châteaux, et également bien utilisé pour le corroyage des terres.

La construction de cet appareil, entièrement en acier, est très soignée : tous les engrenages, ainsi que tous ses axes, sont cimentés.

## TARIF D'HONORAIRES

*Lui et approuvé dans l'Assemblée générale du 8 juin 1905*

DE LA

### SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE D'ARCHITECTURE DE LYON

ARTICLE PREMIER. — Travaux au-dessus de 15.000 francs, comprenant projets et plans d'exécution, direction des travaux, règlement des mémoires : *cinq pour cent* sur le montant des mémoires réglés *avant* la déduction des rabais consentis par les entrepreneurs lors des traités et conventions.

ARTICLE II. — Travaux au-dessous de 15.000 francs :

Jusqu'à 1.000 francs, *en vacations*.

De 1.000 à 5.000 francs, *dix pour cent*.

De 5.000 à 10.000 francs, *sept cinquante pour cent*.

De 10.000 à 15.000 francs, *six pour cent*.

Ces taux devront être calculés sur le montant des mémoires réglés conformément à l'article premier.

ARTICLE III. — Pour les travaux de reprise en sous-œuvre ou de restauration et les travaux d'art décoratif, tels que : meubles, chaires à prêcher, autels, décorations intérieures ou extérieures, monuments funéraires ou commémoratifs, etc., etc., les taux portés aux articles I et II seront *doubles*.

ARTICLE IV. — Dans le total servant de base au calcul des honoraires doivent figurer toutes les dépenses nécessitées par l'exécution de l'œuvre : droits de voirie, droits d'octroi ou similaires, acquisition de mitoyenneté, d'installation des eaux, du gaz, de l'électricité, sonneries, décorations, tentures, papiers peints, glaces, marbrerie, chauffage, ascenseurs, installations mécaniques et industrielles ; puits et forages, égouts et canalisations diverses, etc., lors même que les travaux auraient été commandés et réglés en dehors de l'architecte, mais avec sa collaboration comme conseil et sans responsabilité de sa part.

Il sera tenu compte de la valeur à neuf des matériaux qui seraient fournis par le propriétaire et estimés d'après les prix de la série appliquée pour ces travaux.

ARTICLE V. — Dans le cas où l'emploi d'un ou plusieurs inspecteurs permanents sur le chantier est reconnue nécessaire, leur rémunération n'est pas à la charge de l'architecte, mais à la charge de celui qui fait construire.

ARTICLE VI. — Dans le cas où il serait demandé un devis détaillé, les honoraires seront toujours augmentés de *un pour cent*, que les travaux soient exécutés ou non.

ARTICLE VII. — Lorsque les travaux seront traités à forfait avec un entrepreneur, l'architecte a droit aux honoraires complets, suivant la nature des travaux, l'importance du

travail préliminaire compensant largement les règlements à faire après l'achèvement des travaux.

ARTICLE VIII. — Les projets non suivis d'exécution donnent droit à des honoraires fixés au *tiers* des taux déterminés par les articles précédents, les honoraires pour devis détaillés restant toujours intégralement dus à part.

Les projets ne comportent pas les plans d'exécution.

ARTICLE IX. — Lorsque l'architecte ne sera chargé que de la composition et confection des plans, ou seulement de la direction des travaux ou de la vérification et du règlement des mémoires, le taux des honoraires établi conformément aux articles ci-dessus, sera divisé par *tiers* et chaque tiers sera majoré de *un quart* pour cent.

ARTICLE X. — Lorsque l'architecte sera chargé de faire les paiements au moyen de sommes à lui versées par celui qui fait construire, il lui sera dû un pour cent sur le montant des paiements faits pour son intermédiaire.

ARTICLE XI. — Les acomptes sur les honoraires devront être payés proportionnellement au travail fait par l'architecte et le solde sera exigible au moment de la remise des mémoires réglés.

ARTICLE XII. — Pour les expertises, les états descriptifs des lieux, la vacation de *deux heures* est fixée à *huit francs* dans une localité quelconque, « toute vacation commencée étant due ». Les rôles, les plans, les épreuves photographiques, les frais de timbre, de dépôt, d'enregistrement, les ports de lettres et de paquets, en plus le *coût* de tous les travaux et opérations indispensables à l'accomplissement de la mission de l'expert, sera remboursé sur état de velui-ci.

Les frais de voyage sont fixés par kilomètres parcourus, autant à l'aller qu'au retour, à *vingt centimes* en chemin de fer et à *quatre-vingts centimes* pour transports autres que le chemin de fer.

En outre, les indemnités de déplacement et frais de séjour sont fixés :

La demi-journée : *quinze francs* ;

La journée entière : *trente francs*.

ARTICLE XIII. — Les déplacements pour travaux projetés ou exécutés ou réglés en dehors de la résidence de l'architecte donneront lieu aux mêmes indemnités que celles fixées par l'article précédent.

ARTICLE XIV. — Estimation d'immeubles avec croquis sommaire et rapport : *quinze centimes* pour cent francs de l'estimation, sans que les honoraires puissent être inférieurs à cent francs.

Dans le cas où il serait demandé un plan à une échelle quelconque, il serait dû des honoraires supplémentaires, ainsi que des déplacements si l'immeuble était en dehors du lieu de résidence.

ARTICLE XV. — Toute consultation qui aura lieu au cabinet de l'architecte sera comptée *en vacations*, mais le prix de celles-ci étant doublé et les mêmes indemnités que celles fixées pour les expertises seront allouées en plus si la consultation donne lieu à des déplacements.

## CRÉATION DE CHAMBRES SYNDICALES D'ENTREPRENEURS

DANS LA RÉGION

### SAINT-RAMBERT-SUR-LOIRE

L'Assemblée générale constitutive de la Chambre de Saint-Rambert a eu lieu dimanche. Le conférencier, M. Roche, a recueilli beaucoup d'applaudissements.

Le Bureau définitif a été constitué :

Président : M. MERLAT ;

Vice-présidents : MM. CAPIAND et ROCHE ;

Secrétaire : M. MACHON ;

Trésorier : M. MICHAIR ;

Rapporteur : M. MARQUET.

Le choix de M. Merlat à la présidence est particulièrement heureux, c'est un précieux appoint apporté au bureau du Syndicat général. Nos félicitations à M. Merlat et aux autres membres du Bureau.

## CONCOURS

### SYNDICAT DES ARCHITECTES DU RHONE

DÉCORATION DE LA COUVERTURE DEVANT RENFERMER LE BULLETIN TRIMESTRIEL PUBLIÉ PAR LE SYNDICAT

Le Syndicat des Architectes du Rhône, voulant faire éditer un Bulletin trimestriel renfermant les informations professionnelles, artistiques, industrielles et généralement tous les documents intéressant le bâtiment, fait appel à tous les architectes, dessinateurs, graveurs, et au concours de toutes les personnes s'occupant de l'art du dessin pour donner une idée, avec croquis à l'appui.

Le titre doit être : *Bulletin trimestriel du Syndicat des Architectes du Rhône*, avec vignettes, dessins emblématiques, attributs ou autres titres décoratifs répondant aux principaux textes contenus dans le bulletin.

Ce concours est tout spécialement un concours d'idée.

Les concurrents devront, d'une manière générale, faire une composition très simple pouvant être facilement reproduite en gravure sur bois ou en zincographie noir ou modèle au trait qui pourront être en couleur sur fond blanc ou teinté au goût des concurrents.

Les dessins devront être livrés sur feuil évolante, non collés sur châssis.

La couverture du bulletin aura 16 centimètres par 25 centimètres.

Les projets porteront une devise reproduite sur une enveloppe cachetée et contenant les nom et adresse des concurrents.

Les dessins devront être adressés à M. le Président du Syndicat des Architectes du Rhône, 27, rue de l'Arbre-Sec, à Lyon, avant le 28 février 1906.

L'exposition des projets aura lieu avant et après le jugement dans un local qui sera désigné ultérieurement.

Les projets seront soumis à l'examen d'un jury composé d'un imprimeur, d'un graveur, d'un dessinateur industriel et des présidents des Sociétés d'architectes et des beaux-arts.

Les projets seront classés par ordre de mérite et les prix suivants seront attribués par le jury aux projets primés, comme suit :

- 1° 50 francs au projet classé n° 1 ;
- 2° Médaille d'argent au projet classé n° 2 ;
- 3° Médaille de bronze au projet classé n° 3 ;
- 4° Mention au projet classé n° 4.

Tous les projets, à l'exception de celui classé premier, seront rendus, par les soins du Syndicat, à tous les concurrents qui en feront la demande.

Le nom de l'auteur figurera en marge sur la couverture du Bulletin du Syndicat.

### NANCY

#### CONSTRUCTION D'UNE ÉCOLE DES BEAUX-ARTS

Un concours est ouvert entre les architectes français pour la construction d'une Ecole municipale et régionale des beaux-arts, à Nancy.

Cette Ecole aura sa façade principale sur l'avenue du parc Sainte-Marie.

Le plan du terrain et un exemplaire du présent programme seront adressés à tous les architectes qui en feront la demande.

Ce concours comprendra deux épreuves :

La première, simplement éliminatoire, sera jugée sur avant-projets, et le Jury, constitué comme il est dit à l'article 15, ne devra retenir que cinq concurrents.

La deuxième épreuve, formant le concours réel, n'aura lieu qu'entre les cinq concurrents ainsi retenus.

Pour la première épreuve, les concurrents devront fournir les plans à l'échelle de 0 m. 005 par mètre ; l'élévation de la façade principale à l'échelle de 0 m. 01 par mètre ; une coupe à la même échelle, indiquant la hauteur des étages ; enfin, une estimation globale au mètre carré de surface couverte.

La première partie du concours étant anonyme, les pièces des avant-projets ne seront pas signées, mais porteront une épigraphe ou devise.

Les avant-projets, disposés sur châssis avec étiquette adhérente indiquant l'objet du concours, devront être déposés, avec pièces à l'appui, au plus tard le samedi 3 mars 1906, à 4 heures du soir, au Secrétariat de la mairie, ou à tout autre lieu qui pourrait être ultérieurement désigné.

Pour la deuxième épreuve, qui n'aura lieu qu'entre les cinq architectes ayant subi avec succès l'épreuve éliminatoire, les concurrents devront fournir, dans un délai de trois mois après la clôture de la première exposition :

- 1° Les plans à l'échelle de 0 m. 01 par mètre, 1/100 ;
- 2° Les façades à l'échelle de 0 m. 01 par mètre, 1/100 ;
- 3° Les coupes nécessaires pour l'intelligence du projet, à la même échelle ;
- 4° Le détail de la partie principale, à l'échelle de 0 m. 05 par mètre, 1/20 ;
- 5° Un devis descriptif détaillé avec une estimation au mètre carré et par étage.

La dépense totale ne devra pas dépasser 400.000 francs, non compris les honoraires de l'architecte, mais les rabais d'adjudication seront ajoutés à la somme à valoir pour travaux imprévus.

L'estimation au mètre carré sera vérifiée par les soins de l'Administration municipale avant la réunion du Jury.

Les erreurs qui pourraient s'y rencontrer seront signalées au Jury, qui en appréciera l'importance pour le classement des projets.

Pour cette deuxième épreuve, les pièces des projets seront signées par les concurrents. Les dessins seront disposés sur châssis.

L'auteur du projet classé premier sera chargé de l'exécution des travaux et recevra, comme honoraires, une somme de 20.000 francs, même si la dépense réelle n'atteint pas 400.000 francs.

Toutefois, la Ville se réserve de renoncer à l'exécution des travaux, soit avant, soit après l'établissement du projet définitif. Dans le premier cas, l'architecte recevrait une prime de 2.500 francs ; dans le deuxième cas, cette prime serait portée à 5.000 francs.

L'auteur du projet classé deuxième recevra une prime de 2.000 francs.

Les trois autres auteurs ne seront pas classés et recevront chacun une prime de 1.000 francs.

Ces projets deviendront la propriété de la Ville.

L'architecte chargé de l'exécution des travaux devra, s'il n'habite pas déjà Nancy, élire domicile en cette ville pendant le cours des travaux, ou bien s'associer, pour la construction de l'École, avec un architecte habitant Nancy et agréé par l'Administration municipale.

Pour la première épreuve, le Jury sera composé du maire, président, des trois adjoints délégués aux services des travaux et des beaux-arts, et de trois architectes nommés par les concurrents sur une liste de six noms présentés par la municipalité.

Pour la deuxième épreuve, le Jury se composera du maire, président, des trois adjoints délégués aux services des travaux et des beaux-arts de Nancy, de deux architectes nommés par la municipalité et de deux architectes nommés par les concurrents.

Dans l'une ou l'autre épreuve, il ne pourra y avoir dans le Jury aucun architecte de Nancy.

## TRAVAUX DE LA RÉGION

PROJETÉS

OU DEVANT FAIRE L'OBJET D'ADJUDICATIONS PUBLIQUES

\* \* AIN. — Un projet de restauration de l'église de *Sandras* atteint 6.000 francs.

\* \* ARDÈCHE. — Ce département a une série de constructions scolaires en perspective : école mixte au hameau de *Deyras*, sur la commune de *Saint-Victor* ; école de filles à *Talencieux* ; école de filles à *Colombier-le-Jeune* ; école mixte au hameau de *Pajot*, sur la commune de *Saint-Félicien* ; école de garçons à *Vernosc* ; aménagement d'un groupe scolaire à *Labégude* ; construction au hameau de *Malleveille* d'une école mixte intercommunale, par *Coucouron* et *Lavillete* ; construction d'un groupe scolaire à *la Louvesc*.

\* \* DRÔME. — Une subvention de 60.800 francs, prélevée sur les fonds du pari mutuel, vient d'être accordée à la commune de *la Bégude-de-Mazenc* pour son projet d'adduction d'eau potable.

\* \* ISÈRE. — Un crédit de 10.200 francs est affecté à la restauration de l'église de *Primarette*. — Une subvention de 57.000 francs est attribuée à la commune de *Moirans* pour l'adduction des eaux.

\* \* JURA. — Des subventions pour travaux d'adduction d'eau vont être accordées à *Pointe de Poitte* (21.771 fr.), *Patornay* (12.320 fr.), *Saint-Julien* (7.936 fr.), *Bessia* (5.500 fr.), *Cressia* (1.570 fr.), *Broissia* (1.050 fr.).

\* \* SAVOIE. — Voici à quels travaux doit être affecté le produit de l'emprunt de 2.200.000 francs que vient de voter le Conseil municipal d'*Aix-les-Bains* : boulevard Lamartine, 420.000 fr. ; acquisition, démolition et aménagement de la place des Bains, 220.000 fr. ; élargissement de la rue des Bains, 165.000 fr. ; extension du réseau d'égouts, 100.000 fr. ; construction du boulevard de la Gare prolongé et égout de *Marlioz*, 130.000 fr. ; rectification et élargissement de la rue de la Chaudanne, 120.000 fr. ; trottoirs, dallages, réfection des chaussées, goudronnage, 200.000 fr. ; éclairage et distribution d'eau dans la banlieue d'*Aix*, 50.000 fr. ; élargissement de divers chemins, 60.000 fr. ; lavoirs publics, 40.000 fr. ; construction d'un marché couvert, 60.000 fr. ; logement du

receveur de l'abattoir, 10.000 fr. ; construction de l'école supérieure de garçons, 140.000 fr. ; agrandissement de la cour de l'école des filles, 30.000 fr. ; construction de l'école maternelle, 150.000 fr. ; école au village de *Lafin*, 18.000 fr. ; construction des écoles dans la banlieue, à *Marlioz* et à *Chondy-Cornia*, 50.000 fr. ; achèvement de l'hôpital, 80.000 fr. ; agrandissement du cimetière, 80.000 fr. — La Commission de répartition des fonds du pari mutuel destinés à subventionner les communes pour des adductions d'eau potable vient d'accorder, pour l'arrondissement de *Saint-Julien*, les fonds ci-après : *Archamp*, 25.125 fr. ; *Chêne-en-Sernine*, 5.880 fr. ; *Chênes*, 4.000 fr. ; *Chevrier*, 8.307 fr. ; *Dingy-en-Vuache*, 16.123 fr. ; *Valéry*, 27.200 fr. ; *Viry*, 65.043 fr. Au total, 153.000 francs de subvention pour 200.000 francs de travaux à exécuter.

## AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

### Les Salons des Beaux-Arts.

SOCIÉTÉ LYONNAISE DES BEAUX-ARTS. — Mercredi, 3 janvier, aura lieu au siège, 6, rue de l'Hôpital, le tirage au sort des différents Jurys ; les artistes sont invités à y assister. Le dépôt des œuvres de toutes les sections aura lieu les 4, 5 et 6 janvier, dernier délai, de 9 heures à 4 heures, au Palais municipal des Expositions (porte de gauche), quai de Bondy, où le Secrétariat est transféré depuis le 28 décembre, pour toute la durée de l'Exposition.

SOCIÉTÉ DES ARTISTES LYONNAIS. — La cinquième Exposition annuelle de cette Société se tiendra, comme l'an passé, au Palais municipal des Expositions, quai de Bondy (entrée par la porte de droite). Le Vernissage aura lieu le vendredi 12 janvier, de 2 heures à 5 heures du soir.

### Conférence de la Chambre Syndicale des Entrepreneurs de Saint-Étienne.

Une grande conférence aura lieu à Saint-Etienne, à la Chambre de commerce, le vendredi 5 janvier, à 8 heures du soir, à laquelle sont conviés tous les entrepreneurs, syndiqués ou non.

M. Roche, premier vice-président du Syndicat général, fera connaître l'œuvre du Syndicat tout entière, les bases sur lesquelles il s'appuie à fonctionner, l'accueil rencontré dans les différentes localités de la Loire et les détails de fonctionnement de l'organisation fédérative.

### Élections au Tribunal de Commerce de Lyon.

Ensuite du deuxième tour de scrutin du 21 décembre dernier, ont été élus au Tribunal de commerce de Lyon :

Président : M. Louis PRADEL, produits chimiques.

Juges titulaires (mandat de 2 ans) : MM. Maurice LORAS, grains et farines ; André CHEVROT, entrepreneur de transports ; Lucien DEVÈZE, fabrique de soieries ; MICHON-BÛTY, marchand-boucher ; FLACHAIRE DE ROUSTAN, marchand de soies ; Louis GONTARD, cuirs et peaux. — (Mandat de 1 an) : MM. Julien REYNIER, tapissier ; Paul LEGENDRE, imprimeur.

Juges suppléants (mandat de 2 ans) : MM. Etienne CRÉMENT, entrepreneur de maçonnerie ; Joseph BRUNET-LECOMTE, fabricant de soieries ; Auguste ROBIN, teinturier ; Francisque MICHALLET, limonadier ; Antoine ANDRÉ, pharmacien ; Louis BLACHÈRE, négociant en vins. — (Mandat de 1 an) : MM. Joseph GUIGUE-DÉCHANDON, charbons en gros ; Mathieu JANIN, commissionnaire en primeurs ; Pierre PEYRET, distillateur-liquoriste ; Charles SOULIER, agent de change ; Alexandre VICTOR, entrepreneur de sciages mécaniques.

## MISES EN ADJUDICATION

**Rhône.** — Lundi 15 janvier, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Constructions de chaussées en pavés d'échantillon de grès et de granit. — 1<sup>er</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès rue Neuve, entre la rue de la République et la rue de la Bourse et rue de la Tunisie. Montant des travaux, 8.751 fr. 40. Cautionnement, 500 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès cours du Midi, entre la rue d'Enghien et la place Gensoul. Montant des travaux, 13.235 fr. 50. Cautionnement, 700 fr. — 3<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès rue Rabelais, entre les rues Molière et Pierre-Corneille. Montant des travaux, 7.135 fr. 50. Cautionnement, 350 fr. — 4<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de granit rue Denfert-Rochereau, entre la rue Pelletier et la grande rue de Cuire. Montant des travaux, 11.129 fr. Cautionnement, 600 fr. — 5<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de granit rue Berjon. Montant des travaux, 10.382 fr. Cautionnement, 500 fr. — 6<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès rue Molière, entre la place Morand et la rue Cuvier. Montant des travaux, 15.208 fr. 50. Cautionnement, 800 fr.

Les devis, plans et cahier des charges relatifs auxdits travaux sont déposés au Bureau des Renseignements, à la Bourse du Travail, 30, cours Morand, où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

**Loire.** — Samedi 6 janvier, 10 h. — *Préfecture.* — Entretien des chemins de grande communication de 1906 à 1911.

Visa par M. l'agent-voyer en chef six jours avant l'adjudication. Renseignements à la préfecture (3<sup>e</sup> division).

**Loire.** — Samedi 6 janvier, 11 h. — *Préfecture.* — Cylindrage à vapeur sur chemins de grande communication pendant six années.

Visa par l'agent-voyer en chef dix jours avant l'adjudication. Renseignements à la préfecture (3<sup>e</sup> division).

**Saône-et-Loire.** — Lundi 15 janvier, 2 h. — *Sous-préfecture de Louhans.* — Chemins de grande communication et d'intérêt commun n<sup>os</sup> 43 et 65. Construction de trottoirs avec demi-caniveaux dans la traverse de Saint-Germain-du-Bois, sur 542 m. Montant, 12.537 fr. 48. A valoir, 1.062 fr. 52 Total, 13.600 fr. Cautionnement, 400 fr.

Visa par l'ingénieur de l'arrondissement de Louhans, huit jours avant l'adjudication. Dépôt des soumissions le samedi 13 janvier ou parvenir par la poste, sous pli recommandé, par le premier courrier du jour de l'adjudication. Renseignements à la sous-préfecture.

## SPECTACLES

**GRAND-THEATRE.** — Dimanche 31 décembre et lundi 1<sup>er</sup> janvier, représentations en matinée et en soirée.

**THEATRE DES CELESTINS.** — *La Jeunesse de Louis XIV*, qui a fait salle comble pendant les fêtes de Noël, va avoir une nouvelle série de représentations pendant les réjouissances du Nouvel an ; elle sera jouée lundi en matinée et en soirée.

**CASINO.** — C'est maintenant *A nous la Coupe!* la grande revue féerique et locale en onze tableaux, de MM. Mentelé, Celval et Charley, qui tient et tiendra pendant longtemps l'affiche, car son succès a été énorme. On annonce pour samedi prochain, 6 janvier, le premier grand bal de la saison.

**NOUVEAU-THEATRE.** — M. Eugène Lassalle, le directeur artistique du Nouveau-Théâtre, qui nous a donné une brillante saison d'opérette, joue en ce moment *Crainquebille*. Ce drame en trois actes d'Anatole France, grâce à son excellente interprétation, sa parfaite mise en scène, obtient tous les soirs un gros succès, et M. Lassalle, dans le principal rôle, est très applaudi. A l'étude, et pour être représenté prochainement, *les Deux Gosses*.

**HORLOGE.** — Les fêtes du Nouvel an sont une occasion de venir contempler, soit en matinée, soit en soirée, les joyeux selés de l'année dans *Viens d'acquies nous!* et on rira ferme aux scènes nouvelles, au fameux « Jiu-Jitsu », dont les principaux interprètes sont les Danglard et Snopp. Lundi, 1<sup>er</sup> janvier, *Viens d'acquies nous!* sera joué en matinée à 2 heures et le soir à 8 heures.

L'Imprimeur-Gérant: ALEXANDRE REY

Lyon - Imprimerie A. Rey, 4 rue Gentil - 40811

Tirage :  
le 29 Juillet 1906

# LOTÉRIE D'ARLES

Le Billet  
UN FRANC

(BOUCHES-DU-RHÔNE)

Construction d'un Hôpital-Hospice

AUTORISÉE PAR ARRÊTE MINISTÉRIEL DU 8 MAI 1905

UN DE

**TROIS GROS LOTS**

DEUX DE

**120.000 fr. — 10.000 fr.**

5 lots de **1.000 fr.** — 10 lots de **500 fr.** — 100 lots de **100 fr.**

Soit en tout **160.000 fr.** tous payables en argent.

En vente dans toute la France et les Colonies, chez Librairies, Bureaux de tabacs, etc. Pour recevoir à domicile, envoyer à l'AGENCE FOURNIER, 14, rue Confort, Lyon, concessionnaire générale, mandat-poste du montant des billets avec enveloppe affranchie à 0,15 pour billets.

## FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

### CARREAUX EN CIMENT

**VE 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 n<sup>o</sup> 11, 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 Grès et Boisseaux, Ardoises.

### CIMENTS, CHAUX, PLÂTRE, BITUME & PAVES

**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, successeur, à la Touche-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-Étienne, rue de la Préfecture 22.

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

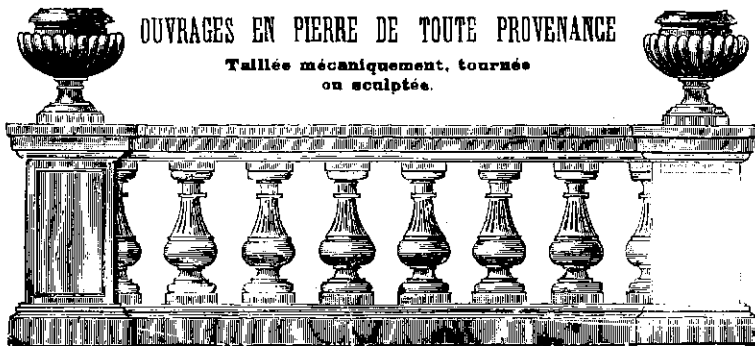
# F. LAUZUN & C<sup>IE</sup>

**BOURG-SAINT-ANDÉOL (Ardèche)**

CARRELAGES MOSAIQUES, GRANITÉS ET INCRUSTÉS DE MARBRE

OUVRAGES EN PIERRE DE TOUTE PROVENANCE

Taillées mécaniquement, tournées  
ou sculptées.



BALUSTRADES

à partir de 10 francs le mètre courant

BALUSTRADES

à partir de 10 francs le mètre courant

Envoi franco de l'Album

Adresse télégraphique :  
RIVACIER

## RIVORY & JOLY (A. et M.)

INGÉNIEURS

TÉLÉPHONE 28-88 Bureaux et Dépôts : Rue de la Méditerranée, Rue Raulin, LYON

**Fournitures de tous les Appareils pour chauffage**

A BASSE ET A HAUTE PRESSION

**CHAUDIÈRES de tous systèmes, TUBES, RACCORDS,  
TUYAUX, AILETTES, RADIATEURS  
ROBINETTERIE, PURGEURS et tous autres accessoires**

REPRÉSENTANTS ET DÉPOSITAIRES :

Société Escout et Meuse, à Anzin. — Chappée et Fils, Le Mans.  
Strube et Fils, à Montrouge. — Diverses Sociétés.

Fontes de Bâtiments, de Canalisations, d'Ornements, Outils, Aciers d'outils, Fontes, Fers et Aciers

## 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

## 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.

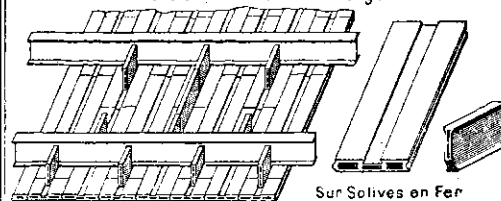
TOUT EST REMIS A NEUF, RAPIDEMENT ET AUX MEILLEURES CONDITIONS

ON TEINT TOUT CONFECTIONNE — DEUIL EN 24 HEURES

## NOUVEAU PLAFOND CÉRAMIQUE TUBULAIRE

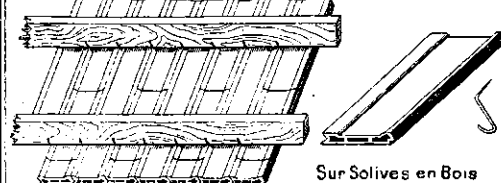
(HOURDIS-PLAFOND-SUSPENDU)

Breveté en France et à l'Étranger



Sur Solives en Fer

CREVASSES IMPOSSIBLES  
ISOLANT EXCELLENT CONTRE BRUIT, TEMPÉRATURE  
ET INGENDIE  
RÉSISTANCE ET LÉGÈRETÉ  
ADAPTATION FACILE A TOUS LES SOLIVAGES



Sur Solives en Bois

RAPPORT FAVORABLE DES PRINCIPALES  
SOCIÉTÉS D'ARCHITECTES FRANÇAIS  
RENSEIGNEMENTS :

TULERIES CANCALON FRANCOIS. ROANNE (MOR)

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

## J. Joblot

8, cours Charlemagne, LYON

SPECIALITÉS DE CARRELAGES

Céramique, Mosaïque et Plotets  
pour décoration de Chalets et Villas

CHEMINÉES HAUTS FOURNEAUX POUR USINES

DALLAGE DE CIMENT

Toitures en tous genres  
et emploi de briques

PRIX MODÉRÉS

