

# LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GENIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS

CHAMBRE SYNDICALE DES ENTREPRENEURS PLOMBIERS-ZINGUEURS DE LA VILLE DE LYON ET DE LA RÉGION

## RÈGLEMENT DE TRAVAIL DES CHANTIERS ET ATELIERS

### Journées.

La journée minimum sera de dix heures effectives : de 6 heures à 6 heures, du 1<sup>er</sup> mars au 31 octobre :

6 heures à 5 heures en novembre et février, neuf heures.

6 h. 1/2 à 4 h. 1/2 en décembre et janvier, huit heures.

Sans déduction des heures de pluie.

(Facultatifs seulement dans les ateliers.)

Les ouvriers seront payés à l'heure et à soixante-trois centimes.

Les manœuvres et aides à l'heure et à quarante centimes.

Tout ouvrier ne pourra être embauché moins d'une demi-journée.

Lorsque l'ouvrier se retirera volontairement, il ne lui sera payé que les heures effectives. Les frais de voyage et de route resteront à sa charge.

Il y a liberté réciproque de départ.

### Heures supplémentaires.

Après la fin de la journée réglementaire, si le travail est prolongé sans interruption, d'une ou deux heures, les heures

supplémentaires seront payées au même prix que celles de la journée.

Les heures supplémentaires de nuit, après interruption de la journée, seront majorées de cinquante pour cent.

Les heures de travail les dimanches et jours fériés, les heures de voyage de jour et de nuit seront payées comme heures de la journée.

### Déplacements.

En plus de la journée effective, l'ouvrier travaillant en dehors d'un rayon de quatre kilomètres en plan de l'atelier recevra une indemnité de un franc vingt-cinq quand il ne couchera pas (les frais de tramway seront payés le matin et le soir) et une indemnité de deux francs cinquante quand il sera obligé de coucher.

Cette même indemnité de deux francs cinquante sera due les dimanches et jours fériés lorsque l'ouvrier, quoique ne travaillant pas, sera obligé de coucher.

Les articles d'un règlement d'atelier, personnel à chaque maison, sont libres, sans dérogation audit règlement général.  
Lyon, le 30 juin 1906.



## CHRONIQUE MENSUELLE

Les accidents de mines. — Ceux qui sont et ceux qui ne sont pas responsables. — Les causes des sinistres. — Les explosions, l'incendie, l'inondation. — Le bouc émissaire. — La Fatalité et la faillite de la Science ?

L'épouvantable catastrophe des mines de Courrières, dans laquelle le nombre des victimes, qui s'est élevé à 1101, a dépassé toutes les hécatombes antérieures, a remis à l'ordre du jour la question des mesures à prendre, soit pour prévenir, autant qu'il est humainement possible de le faire, le retour de pareils accidents, soit pour y remédier, lorsque, malgré toutes les prévisions, ils arrivent à se produire.

En même temps, s'agitent les questions passionnées de responsabilité. Qui est responsable, ou plutôt quel sera le bouc émissaire ? On ne peut pas admettre, dans notre siècle scientifique, qu'une catastrophe se produise sans que quelque homme en soit responsable.

Cependant, nous voyons quelquefois la foudre tomber sur les humains et faire des victimes ; n'y aurait-il pas lieu de rechercher si la faute n'en est pas aux savants physiciens qui, après avoir élevé jusqu'aux cieux l'invention de Franklin, ont fini par découvrir que le paratonnerre ne paraît à rien et que le meilleur moyen de se protéger de la foudre était encore de n'utiliser aucun moyen de protection artificiel.

Tous les jours, nous voyons de pauvres mortels terrassés par la maladie ; mais nous ne constatons pas qu'on ait encore

songé à en rendre les médecins responsables. Et cependant, nous voyons nos braves praticiens se livrer aux fantaisies scientifiques les plus fantastiques : d'abord, au siècle dernier, saigner leurs clients sans vergogne, sous prétexte que le sang était contraire à la santé ; puis, sans discernement, vous faire l'ablation du corps thyroïde et reconnaître, après de longues exécutions, que cet organe était indispensable à la vie ; décréter que toutes les maladies abdominales sont dues à l'appendicite, et s'apercevoir, après de trop longues pratiques ablatives, que ce pauvre appendice est inoffensif tout au moins, s'il n'est pas utile en quelque chose à la vie.

Il semble que tous ces privilégiés de la science sont à l'abri de toutes revendications, et que seuls les ingénieurs et les architectes doivent supporter les conséquences d'accidents survenus dans le champ de leur domaine.

En ce qui concerne particulièrement les catastrophes minières, elles sont dues en général à un certain nombre de causes assez limitées et qu'il nous paraît intéressant de passer rapidement en revue.

La cause principale est due aux explosions ou coups de grisou. Ce gaz pernicieux, qui se dégage des bancs de houille, au sein de la mine, est un protocarbure d'hydrogène, qui est aussi le gaz constituant en grande partie le gaz d'éclairage. Mélangé dans la proportion de 6 à 10 pour 100 avec l'air atmosphérique, il forme des mélanges détonants extrêmement dangereux. On ne peut empêcher une mine grisouteuse de dégager du grisou, mais on peut chercher à se débarrasser de ce gaz par une ventilation active, et l'empêcher, dans une certaine mesure, de s'accumuler dans les galeries ou les cheminées, à moins de dégagements instantanés et imprévus, comme ceux qui donnent lieu aux soufflards alimentés par des accumulations de gaz comprimés en arrière des fronts de taille.

Aujourd'hui, l'on dispose de lampes de sûreté qui présentent un très haut degré de sécurité contre l'inflammation des

mélanges grisouteux. On a remplacé aussi la poudre noire, que l'on utilisait autrefois pour le tir des coups de mine, par les explosifs brisants, qui, dans de bonnes conditions de bourrage, assurent une plus grande sécurité dans les mines grisouteuses. Enfin, l'on procède journellement à des analyses de l'air des galeries et des retours d'air, de telle sorte que, connaissant à chaque instant la composition de cet air, on est averti d'un danger possible par l'augmentation éventuelle du pourcentage de gaz contenu dans l'atmosphère.

Grâce à ces précautions, on a considérablement amélioré les conditions de sécurité à ce point de vue dans les mines ; mais il est bien évident que toutes ces mesures ne peuvent empêcher les imprudences et les explosions dues à l'inflammation d'une allumette, à l'ouverture d'une lampe de sûreté que le mineur aura mise à feu nu pour y voir plus clair, à des coups de mine ratés, à des soufflages imprévus et violents de gaz grisouteux.

A côté des explosions de grisou, il faut aussi compter les inflammations ou coups de poussières. Toutes les parois des galeries sont recouvertes de poussières de charbon impalpables, qui, lorsqu'elles sont détachées et répandues dans l'atmosphère par suite d'un ébranlement quelconque, forment avec l'air de véritables mélanges détonants. Il suffit d'une petite explosion locale de gaz inflammables ou d'un coup de mine fusant pour déterminer l'explosion de ces poussières sur toute l'étendue des galeries qui les contiennent. Dans ce cas, on a à redouter non seulement la violence du choc et les brûlures du mélange enflammé, mais encore l'asphyxie par la production du gaz oxyde de carbone, qui se forme en grande quantité après l'explosion.

Les mesures préventives sont les mêmes que pour éviter les explosions de grisou ; mais il convient également de chercher à se débarrasser des accumulations de poussières. Pourtant, le balayage comporte aussi le danger de mettre en suspension dans l'air les poussières déposées sur les parois, et il est préférable d'installer des canalisations d'eau dans la mine, avec prise d'eau de distance en distance, afin d'arroser les murs et le toit. Les poussières bien humectées restent agglutinées et n'ont plus tendance à se mélanger avec l'atmosphère.

\*  
\*\*

Le fléau le plus terrible et le plus fréquent contre lequel ont à lutter les ingénieurs dans les mines est l'incendie, et tout porte à penser que l'épouvantable catastrophe des mines de Courrières est due particulièrement à cette même cause. Ces incendies sont très souvent spontanés et proviennent de l'échauffement des couches puissantes de combustible, surtout dans le cas de houilles pyriteuses, qui s'enflamment au contact de l'air.

L'incendie d'une mine n'empêche pas d'en faire l'exploitation. Mais il faut nécessairement combattre ce voisin incommodé, l'éteindre si l'on peut, ou tout au moins l'isoler en faisant la part du feu. La méthode la plus généralement employée consiste à isoler complètement la masse en ignition derrière de forts barrages, empêchant toute arrivée d'air sur le foyer ; le feu, ainsi privé de l'oxygène comburant, s'éteint de lui-même.

Mais cette étanchéité nécessaire pour supprimer toute communication du foyer avec l'atmosphère constitue elle-même un autre danger. On a ainsi créé un véritable four de distillation, qui détermine, derrière les barrages, un énorme volume de gaz. Et c'est probablement là la cause de la catastrophe de Courrières : les gaz, accumulés sous haute pression, se sont subitement dégagés, et mêlés à l'air, ont fait violemment explosion ; les poussières, en brûlant, ont produit des quantités considérables d'oxyde de carbone, et les victimes ont été en grande partie asphyxiées par ce gaz éminemment délétère. En outre, par suite de l'explosion, la galerie de retour d'air a été obstruée par les démolitions, et l'aérage a été complètement arrêté, tandis que les ventilateurs

aspirants ont attiré les gaz délétères dans les puits voisins, où l'on a retrouvé un grand nombre de victimes, intoxiquées et asphyxiées par l'oxyde de carbone.

Ce n'est pas seulement contre le feu que le travailleur des domaines souterrains est obligé de se garantir ; il est un fléau encore plus général, avec lequel le mineur est tenu de lutter à chaque instant : c'est l'eau ou l'inondation. L'eau envahit les couches inférieures en vertu des lois mêmes de la pesanteur, et le mineur est exposé à rencontrer des nappes souterraines ou des eaux provenant directement de la surface par des failles aquifères ou par suite de débordement des rivières. Zola, dans son roman de *Germinal*, a fait une peinture saisissante de cet envahissement des mines par les eaux, dont une main criminelle avait d'ailleurs déterminé l'essor en brisant la digue que les travaux des ingénieurs leur avaient opposée.

Le plus souvent, d'ailleurs, les eaux ne font pas brusquement irruption dans les fosses, on est averti de leur approche par une humidité inaccoutumée, des suintements continuels et abondants, et l'on n'avance alors qu'avec précaution, en faisant de fréquents sondages, de manière à se garantir contre les venues d'eau subites. L'extraction des eaux constitue, d'ailleurs, l'un des services les plus importants de l'exploitation des mines très aquifères. C'est ainsi, par exemple, qu'aux mines de Bruay (Pas-de-Calais) le service d'exhaure est établi dans des conditions assez puissantes pour extraire journellement 400.000 à 500.000 hectolitres d'eau des différents puits.

Un autre danger consiste dans les dégagements subits de gaz carbonique, qu'il ne faut pas confondre avec le grisou. Le premier gaz, en effet, ne saurait constituer de mélanges détonants avec l'air, mais il est irrespirable et détermine, par conséquent, l'asphyxie. Ce gaz s'accumule dans des poches, sous une haute pression, et brise la paroi suffisamment amincie en crépitant et projetant les débris avec violence. Le mieux est, lorsqu'on redoute le voisinage d'une pareille poche, de n'avancer qu'avec précaution, après de fréquents sondages, d'isoler complètement les chantiers dangereux et d'y organiser un service spécial de ventilation très active. Ces dégagements instantanés sont particulièrement fréquents dans les houillères de Rochebelle (Gard), où le dernier sinistre de ce genre a fait 24 victimes en 1896.

\*  
\*\*

Outre ces accidents inhérents à la nature même des mines, il en est d'autres qui sont communs à toutes les industries où se font des terrassements ou des travaux de tranchées. Les éboulements sont, en effet, une cause fréquente d'accidents dans les mines ; il est évident qu'on les prévient surtout par des méthodes d'abatage bien appropriées à la nature des différentes couches de combustible, et en apportant tous les soins et les précautions possibles à la confection des boisages et au remblayage des galeries.

Une réglementation sévère prescrit également les mesures de précaution à prendre en ce qui concerne les dépôts souterrains d'explosifs. Il convient, avant tout, de n'employer que des explosifs de sécurité, insensibles aux chocs comme au feu ; on n'emmagasiner pas tout l'approvisionnement sur un même point, mais on aura soin, au contraire, de séparer les différentes caisses dans des trous creusés à des intervalles convenables sur les côtés de la galerie ; enfin, on réduira la provision d'explosifs au fond à la quantité minimum.

Il existe encore des accidents dus à des causes diverses, telles que les ruptures de câbles, la chute dans les puits, les défauts de fermeture ou de suspension des cages : toutes choses qui font l'objet des vérifications et des préoccupations constantes des ingénieurs.

On doit reconnaître que les grandes exploitations minières françaises ont apporté, ces dernières années surtout, des améliorations considérables dans les procédés d'exploitation, en vue d'augmenter le plus possible les conditions de sécurité

du travail et de prévenir les accidents. Mais, si l'on a pris toutes les mesures préventives désirables, il n'en est pas ainsi en ce qui concerne les moyens de sauvetage lorsque le sinistre a éclaté. Il n'y avait, notamment, à Courrières, aucun service de secours organisé à cet effet, ni matériel de sauvetage, tels que les appareils respiratoires dont les sauveteurs allemands et les pompiers de Paris ont pu faire un usage si efficace après la catastrophe.

Quant aux responsabilités, à qui peuvent-elles incomber ? Aux administrateurs des mines de Courrières, aux ingénieurs de la Société, ou aux ingénieurs du contrôle de l'Etat ? Ceux-ci n'ont qu'un rôle d'inspection et sont simplement appelés à présenter des observations et à donner des conseils sur les mesures les plus propres à assurer la sécurité de l'exploitation. Il appartient aux ingénieurs de la Société d'appliquer sous leur responsabilité, les moyens préventifs qu'ils jugent les plus convenables. La responsabilité peut donc être partagée à ce point de vue entre les ingénieurs de la Compagnie et ceux du contrôle, en ce qui concerne les mesures préventives qui ont précédé le sinistre. Mais, pendant la période qui a suivi l'explosion, le sauvetage ayant été conduit sous la direction des ingénieurs du contrôle, il semble qu'eux seuls sont responsables de l'échec du sauvetage.

Il sera sans doute bien difficile de trouver le bouc émissaire au milieu de responsabilités aussi dispersées. D'ailleurs, il peut bien se faire qu'il n'y ait que deux coupables dans cette malheureuse affaire : la Fatalité d'abord, et puis un nouvel exemple de la Faillite de la Science, à laquelle il faudra bien que l'on finisse par s'habituer, malgré l'humiliation que peut nous causer cette constatation aussi pénible pour notre amour-propre. Ne nions pas nos conquêtes scientifiques, mais reconnaissons que nous avons encore tout à apprendre, tant que nous ignorons encore quelque chose des mystères et des forces de la Nature.

DARYMON.

## LES TRAVAUX PUBLICS ET PRIVÉS

à Lyon, en 1905<sup>1</sup>

### 1° Travaux publics.

Nous donnerons, en premier lieu, comme les années précédentes, le détail des chiffres des travaux publics mis en adjudication par les différents services administratifs pendant l'exercice 1905, en rappelant que, puisés dans les documents officiels ou fournis par les services intéressés eux-mêmes, ces chiffres peuvent être considérés comme rigoureusement exacts.

Exception doit être faite cependant pour le chiffre qui concerne les villes et communes ressortissant à la Chambre de commerce de Lyon, car nous ne pouvons l'établir qu'en compulsant un très grand nombre de documents qu'il est bien difficile de réunir au complet. Le chiffre du montant des travaux que nous donnons pour ce compartiment est certainement au-dessous de celui des travaux réellement mis en adjudication.

Voici le détail des travaux mis en adjudication au cours de l'année 1905 :

1° Pour la Ville de Lyon :		
Travaux neufs et travaux d'entretien, ensemble.	439.453	37
2° Pour le Département du Rhône :		
Travaux neufs et travaux d'entretien, ensemble.	1.675.650	20
3° Pour l'Administration des Ponts et Chaussées :		
A. Service du Rhône entre la frontière suisse et la mer :		
Travaux neufs . . . . .	398.450	17
Travaux d'entretien . . . . .	940.451	64
	1.338.901	81

<sup>1</sup> Extrait du *Compte rendu annuel de la Chambre de commerce de Lyon.*

B. Service de la Saône dans la traversée de Lyon :		
Travaux neufs . . . . .	néant	
Travaux d'entretien . . . . .	56.548	36
C. Service spécial de la Saône :		
Travaux neufs . . . . .	122.798	93
Travaux d'entretien . . . . .	319.692	60
		442.491
D. Service des chemins de fer et des routes :		
Travaux neufs . . . . .	5.818	32
Travaux d'entretien . . . . .	385.885	»
		391.703
4° Pour le Génie militaire, Chefferie du Génie :		
Travaux neufs . . . . .	207.000	»
Travaux d'entretien . . . . .	391.000	»
		598.000
5° Pour l'Artillerie, Direction de Lyon :		
Travaux neufs . . . . .	néant	
Travaux d'entretien . . . . .	16.088	85
		16.088
6° Pour les villes et communes ressortissant à la Chambre de commerce de Lyon :		
Travaux neufs et travaux d'entretien, ensemble.	715.923	26
Soit un total général de . . . . .	5.674.760	70

Ce chiffre, comparé à celui atteint pour l'exercice précédent, qui avait été de 5.988.006 fr. 83, donne une moins-value de 313.246 fr. 13, soit une diminution de 5,25 pour 100, alors que l'exercice 1904 était en augmentation de 13,58 pour 100 sur celui de 1903.

Cette diminution provient surtout du montant des travaux concernant la ville de Lyon qui est beaucoup inférieur à celui de l'année précédente ; c'est le chiffre le plus faible que nous ayons eu à enregistrer pour notre municipalité depuis que nous faisons cette étude.

\*\*

Nous nous occuperons maintenant des travaux que les principales Administrations de notre ville ont fait exécuter pendant l'année 1905.

La *Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon* a dépensé :

En travaux neufs . . . . .	1.370.747	45
En travaux d'entretien . . . . .	281.746	50
Soit, au total . . . . .	1.652.493	95

Le montant des travaux exécutés par cette Compagnie pendant l'année précédente, avait été de 1.542.408 fr. 90 ; l'exercice 1905 présente donc une augmentation de 110.085 fr. 05.

La *Compagnie des Chemins de fer de l'Est de Lyon* a fait exécuter, dans le cours de l'année 1905, pour 172.900 francs de travaux d'entretien et pour 4.600 francs de travaux neufs, formant un total de 177.500 francs, supérieur de 82.066 fr. 82 à celui de 1904.

Les travaux exécutés par la *Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* se sont élevés, pendant l'année 1905, à 2.700.000 francs pour le septième arrondissement et à 34.800 francs pour le huitième arrondissement.

La première de ces deux sommes concerne la suite des travaux nécessités par l'exécution du projet de suppression des passages à niveau de la ligne de Lyon à Genève et le déplacement de la gare des Brotteaux. Le montant des travaux exécutés l'année précédente avait été, pour les deux arrondissements, de 1.826.100 francs, le dernier exercice donne donc une augmentation de 908.700 francs.

La Compagnie a dû acquérir, en outre, pour 290.000 francs de terrains pour la suppression des passages à niveau ; elle avait dépensé, de ce chef, 1.222.500 francs en 1904.

La *Nouvelle Compagnie Lyonnaise de Tramways* a dépensé pour travaux neufs et travaux d'entretien, pendant le courant de l'année 1905, une somme totale de 375.793 fr. 85 contre 472.948 fr. 13, en 1904.

Quant aux chiffres concernant la *Compagnie du Chemin de fer de Lyon-Saint-Paul à Fourvière et Loyasse*, ils ont été

de 1.707 fr. 62, pour les travaux neufs et de 8.419 fr. 05 pour les travaux d'entretien, soit, au total, 10.126 fr. 67, contre 11.524 fr. 07 en 1904.

Les travaux exécutés en 1905 par la *Compagnie du Chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais* se sont élevés, pour les travaux neufs, à 47.535 fr. 45, et, pour les travaux de réparation et d'entretien, à 489.052 fr. 49, soit un total de 563.587 fr. 94.

Enfin, l'Administration des *Hospices civils de Lyon* a dépensé, pendant le dernier exercice : pour travaux neufs, 203.800 francs, et 226.000 francs pour travaux d'entretien ; les dépenses faites par elle l'année précédente avaient été respectivement de 252.000 francs et 386.000 francs ; il y a donc une diminution totale de 208.200 francs.

En récapitulant les chiffres que nous venons de donner pour les différents travaux exécutés par les Administrations ci-dessus, on arrive à un total de 5.944.102 fr. 39, dont il faut déduire, pour avoir un terme de comparaison exact : 563.587 fr. 94, montant des travaux concernant la *Compagnie du Chemin de fer Fourvière-Ouest-Lyonnais*, que nous n'avons pu indiquer l'année dernière. Le chiffre de 1904 avait été de 4.574.006 fr. 67, l'exercice 1905 donne une augmentation de 806.507 fr. 78.

Cette augmentation, comme celle que nous avons constatée l'année dernière, est fournie par les travaux exécutés par la *Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, pour la suppression des passages à niveau ; nous aurions même à constater une diminution de 102.192 fr. 22, sans la différence en plus causée par ces travaux.

Le compartiment des travaux publics a donné, dans son ensemble, une augmentation de 493.261 fr. 65, soit un demi-million en chiffre rond, pendant l'année 1905 ; l'augmentation est faible, puisqu'elle ne correspond qu'à 4,85 pour 100, mais c'est néanmoins une augmentation qui a continué celle que nous avons constatée pour l'exercice 1904.

Quel sera le bilan de 1906 ? Il faut espérer que l'amélioration s'accroîtra encore davantage ; la Municipalité lyonnaise n'a fait exécuter que fort peu de travaux, ainsi que nous l'avons fait remarquer : question budgétaire, paraît-il ; il serait à souhaiter que quelques-uns des nombreux projets qui dorment dans les cartons vissent enfin le jour, tels que la construction du pont de Pierre-Scize, celle du groupe scolaire du quartier Saint-Vincent, etc., etc.

### 2° Constructions industrielles.

Depuis plus de quatre ans, cette branche de l'industrie de la construction languit dans une inactivité regrettable, mais qu'explique bien la situation des industries diverses de notre région.

En dehors de la construction des automobiles, qui est restée des plus actives à Lyon, toutes nos autres industries locales fonctionnent à peine avec leur personnel minimum ; aussi n'avons-nous à signaler la création d'aucune usine importante et nous devons dire que l'exercice de 1905 s'est écoulé sans apporter aucun changement à la situation antérieure.

### 3° Travaux privés.

Ici, au contraire, nous retrouvons la situation plus soufiante, l'amélioration que nous signalions dans notre rapport de l'année dernière s'est continuée et s'est même quelque peu accentuée ; certes, cela ne veut pas dire que l'industrie ait retrouvé, en 1905, toute sa prospérité d'antan, non, mais cependant les travaux ont été un peu plus abondants.

Le capital qui s'émeut et s'effraie si facilement est si long à reprendre confiance qu'il n'est pas étonnant qu'on le voie se tenir encore à l'écart des placements immobiliers.

Le nombre des immeubles de rapport construits pendant l'année 1905 a été un peu plus élevé que celui des immeubles construits d'année précédente ; la transformation du quartier de la Martinière s'est continuée lentement et nous avons pu

voir, d'autre part, s'élever quelques constructions très importantes, telles que l'Hôtel Terminus à Perrache, l'Hôtel du Crédit Lyonnais et celui de la Société Lyonnaise, au centre de la ville, etc., etc.

MARTIAL PAUFIQUE.

## A PROPOS DU CANAL LATÉRAL AU RHONE

### TRAVAUX DE JONCTION DE MARSEILLE AU FLEUVE

Depuis notre dernier article sur Lyon port de mer et l'aménagement du Rhône, on a procédé à l'adjudication des travaux du tronçon de canal qui doit relier le fleuve à Marseille.

C'est un premier pas de fait vers la réalisation du grand projet de canal entre notre ville et la Méditerranée, les installations qui vont être entreprises devant dégager l'estuaire du fleuve et permettre avant peu à la batellerie actuelle de se rendre sans transbordement jusqu'aux quais marseillais, ce qui sera une grosse amélioration au présent état de choses.

Il ne s'agira plus, ensuite, que de compléter l'œuvre en établissant le canal latéral, lequel devra avoir une importance suffisante pour permettre aux bateaux d'un certain tonnage de venir déposer leurs marchandises aux gares et entrepôts de notre cité, soit en adoptant le programme primitif de l'administration des ponts et chaussées, soit en se décidant à reprendre les études dans le sens du projet que nous avons exposé *grosso modo* à nos lecteurs (canal sur la rive droite).

La jonction de Marseille au Rhône comportera le percement d'un tunnel pour la traversée de la Nerthe et la liaison du canal des Martigues à l'étang de Berre. On pense que le premier coup de mine sera tiré en septembre prochain, à l'occasion de la visite du Président de la République à l'Exposition coloniale.

Voici quelle est l'estimation des dépenses de ce tronçon, c'est-à-dire le coût des travaux à effectuer sur la partie comprise entre le port de Marseille et le tunnel du Rove :

*Premier lot.* — Enrochement et maçonnerie, 5.696.264 fr.

*Deuxième lot.* — Fourniture de chaux hydraulique, 462.868 francs.

*Troisième lot.* — Fourniture de ciment de grappiers, 7.885 francs.

*Quatrième lot.* — Fourniture de bornes d'amarrage, 3.250 francs.

D'autre part, les travaux de déblais, d'enrochements et de maçonnerie à effectuer sur une longueur de 6.314 mètres, entre le Jaï et l'entrée du bassin de garage des Martigues, s'élèveront à 2.346.092 francs.

Enfin, on a procédé à l'adjudication du bail d'entretien du canal d'Arles à Bouc, sur la partie comprise entre le pont des Clapets et Port-de-Bouc.

Pour compenser ces dépenses, l'Administration de la douane percevra, à dater du 26 juillet, pour le compte de la Chambre de commerce de Marseille, un péage de 10 centimes par tonne sur tous les navires, de quelque provenance et de quelque pavillon que ce soit, entrant dans le port de Marseille.

Les navires devront acquitter ces droits pendant trois voyages successifs, après quoi ils n'auront plus rien à payer de ce chef.

S.

## AVIS

Prère à Messieurs les Abonnés de prendre note de la date d'expiration de leur abonnement mentionnée sur l'étiquette d'envoi du Journal, afin de nous faire parvenir en temps utile le montant de leur renouvellement.

## DISTRIBUTION DES PRIX A L'ÉCOLE NATIONALE DES BEAUX-ARTS DE LYON

Cette solennité a eu lieu le lundi 23 juillet, en présence d'une grande affluence de notabilités. Elle était présidée par M. Edouard Millaud, sénateur du Rhône.

Dans un discours remarquable de finesse, de forme et d'esprit, M. Edouard Millaud s'attache à démontrer qu'un Gouvernement vraiment éclairé, que les Municipalités, les Administrations départementales, les Chambres de commerce s'honorent en consacrant une partie de leurs ressources à l'encouragement de l'art.

« Si l'on en croyait certains représentants des préceptes orthodoxes de l'économie politique, dit-il, l'art ne devrait être entaché d'aucune faveur officielle.

« J'ai rompu beaucoup de lances contre cette conception. Et c'est pourquoi je me sens particulièrement heureux de pouvoir présider aujourd'hui cette distribution de prix et d'y représenter M. le Sous-Secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts.

« Non, la société ne saurait demeurer indifférente aux questions d'art. Ne sont-ce pas les peuples les plus célèbres par leurs institutions qui sont aussi ceux qui comptent le plus de citoyens épris d'un idéal et capables de faire comprendre au peuple le beau, cette splendeur du vrai ? Le barbare qui égorge les vaincus n'est-il pas le même qui brise les statues des divinités de l'Hellade ?

« L'art est moralisateur. Mais il est aussi créateur de richesses. Lyon ne doit-il pas sa prospérité et sa juste renommée à ce fait qu'il a été et qu'il reste, dans l'industrie de la soierie, un foyer de fabrication artistique.

« Oui, nous sommes à ce point de vue des initiateurs et des modèles.

« Et c'est pour cela que tout encouragement donné à l'art se traduit par un accroissement de la richesse publique. »

M. Millaud parle ensuite des succès qui ont couronné cette année l'enseignement donné à l'École des Beaux-Arts de Lyon.

« Six de nos élèves, dit-il, ont pris part à un concours entre toutes les Ecoles d'art de France. Sur dix prix donnés, la moitié ont été remportés par cinq de nos jeunes Lyonnais. Parmi ces prix, se trouvent le premier et le deuxième.

« Ces succès, et beaucoup d'autres, font le plus grand honneur à nos élèves et à nos professeurs. »

M. Millaud termine par quelques conseils aux élèves et leur montre, avec éloquence, le champ d'action qui s'ouvre large devant eux :

« Ne soyez ni une ombre ni un reflet, leur dit-il, mais, si vous n'êtes pas un astre étincelant, soyez tout au moins une petite étoile brillant de son éclat propre.

« Profitez des leçons de vos maîtres. Puis, volez de vos propres ailes et cherchez à maintenir à l'École lyonnaise sa suprématie méritée.

« Notre époque se plaît à tout embellir, de telle sorte qu'il devient difficile de concevoir une branche quelconque de l'activité humaine sans une lueur d'art.

« N'est-ce pas l'art et la science qui ont transformé le daguerréotype de jadis en ces photographies, reproductions de tableaux, de monuments, de sites popularisés par cette carte postale qui tend à devenir de plus en plus artistique.

« Demain, nous nous arrêterons devant l'automobile qui, grâce à l'art et à la science, arrivera à nous charmer par l'élégance de ses formes.

« N'est-ce pas l'art qui apportera lui aussi l'élégance au costume féminin et le démocratisera.

« L'art ne pourra-t-il pas enfin nous fournir de nouveaux spectacles populaires pour nos fêtes nationales, spectacles qui évoqueront la concorde sous l'égide de la beauté ? »

Après ce discours très applaudi, M. Rogniat, vice-président du Conseil d'administration, présente à l'Assemblée le rapport de l'Administration.

Il rappelle les distinctions et les succès qui ont honoré l'école pendant l'année qui vient de s'écouler, et donne, lui aussi, quelques conseils aux élèves.

Il espère prochainement voir fonctionner à Lyon l'école régionale d'architecture, puis, rappelant les noms des bienfaiteurs de l'École, il fait des vœux pour que ces libéralités constituent pour tous nos concitoyens un précieux exemple à suivre.

M. Nolot, secrétaire de l'École, procède ensuite à l'appel des lauréats.

Voici un extrait du palmarès :

PRIX DE PARIS (sculpture), M. Grange.

PRIX D'HONNEUR. — M. Alexis Desroches.

Peinture. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Ennemond Drevet, 2<sup>e</sup> Louis Bouquet.

Deuxième division. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Marcel Jourdanet, 2<sup>e</sup>, Eugène Riboulet.

Sculpture. — Pas de prix.

Architecture. — 1<sup>er</sup> prix, MM. André Chicandard, 2<sup>e</sup>, René Revoux.

Deuxième division. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Edouard Morel, 2<sup>e</sup>, Jules Duret.

Fleur. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Jules Roche, 2<sup>e</sup> Venance Curnier.

Deuxième division. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Paul Girardet, 2<sup>e</sup>, Emile Tranchard.

Fleur appliquée à la décoration. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Louis Geng, 2<sup>e</sup> Jean Besson.

Deuxième division. — Pas de prix.

Art décoratif. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Francisque Desroches, 2<sup>e</sup> Eugène Lambert.

Deuxième division. — 1<sup>er</sup> prix, MM. François Glasson, 2<sup>e</sup> *ex-æquo*, René Rogniat et Frédéric Bernard, 3<sup>e</sup> Louis Chevalier.

Modelage (division spéciale). — 1<sup>er</sup> prix, MM. Lucien Descombes, 2<sup>e</sup> Lucien Granger.

Modelage décoratif (première division). — 1<sup>er</sup> prix, MM. Francisque Desroches, 2<sup>e</sup> Venance Curnier.

Deuxième division. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Edouard Morel, 2<sup>e</sup> *ex-æquo*, MM. Louis Mathieu et René Rogniat.

Modèle vivant. — 1<sup>er</sup> prix, M. Frédéric Bernard, 2<sup>e</sup> René Rogniat.

Mathématiques descriptives et perspectives. — 1<sup>er</sup> prix, MM. André Chicandard, 2<sup>e</sup> Alexandre Descombes, 1<sup>er</sup> Edouard Morel, 2<sup>e</sup> Jean-Louis Lafont.

Archéologie (Histoire de l'Art). — 1<sup>er</sup> prix, MM. Louis Chevalier, 1<sup>er</sup> Venance Curnier, 2<sup>e</sup> René Revoux.

Concours oral (rappel du premier prix). — MM. Louis Descombes, 1<sup>er</sup> Georges Mathey.

Histoire de l'Art. — 2<sup>e</sup> prix, M. Louis Geng.

Bosse-Figure. — 1<sup>er</sup> prix MM. Emile Didiér, 2<sup>e</sup> Pierre Guillermet.

Bosse-Ornement. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Emile Didier, 2<sup>e</sup> Pierre Guillermet.

Principe-Figure. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Eugène Argaud, 2<sup>e</sup> *ex-æquo*, Auguste Buffa, Emile Jacquet.

Principes géométriques. — 1<sup>er</sup> prix, MM. Emile Jacquet, 2<sup>e</sup> *ex-æquo*, Georges Madranges, Pierre Marone.

Croquis. — 1<sup>er</sup> prix, M. Emile Jacquet.

Anatomie (sculpture). — Rappel du premier prix, M. Georges Mathey, prix M. Lucien Descombes.

Anatomie (dessin). — 1<sup>er</sup> prix, MM. Marcel Jourdanet, 2<sup>e</sup> Georges Thiellement.

Deuxième division. — Prix, MM. Anfoine Pochet, 2<sup>e</sup> Marius Descombes.

---

L'abondance des matières d'actualité nous oblige à reporter au prochain numéro la suite de l'article de notre collaborateur Henri Soilu sur *l'Art et l'Enseignement*, dont la publication sera poursuivie dans les numéros suivants.

## LA GRÈVE DU BATIMENT A LYON

Le bilan de cette quinzaine, en ce qui concerne les *charpentiers*, ne se présente pas de façon beaucoup plus favorable que précédemment.

Dans deux entrevues successives, la Commission patronale avait soumis à la Commission ouvrière un règlement, soigneusement élaboré, de façon à accorder le maximum sans entraîner pour les maîtres charpentiers des charges qu'il leur soit impossible de récupérer avec la clientèle ; car, quoi qu'on puisse penser de la hausse des salaires ou de la réduction de la durée de main-d'œuvre avec salaire égal, il est inévitable que la clientèle ne paie pas une majoration proportionnelle à celle qu'aura dû subir l'industriel dans son prix de revient, car ses bénéfices ne sont pas indéfiniment compressibles et il lui faut parer aux aléas. La Commission patronale a communiqué ce règlement à la presse, afin de le porter à la connaissance des intéressés ; il en est, cependant, parmi les quotidiens publiant intégralement les communications des groupements ouvriers, qui n'ont pas publié ce règlement « à cause de sa longueur ». C'eût été, cependant, une réelle manifestation d'impartialité.

Voici, en tout cas, ce document, tel que l'a reproduit une partie de la presse quotidienne :

*Article premier.* — La durée de la journée et le repos hebdomadaire sont réglementés par les lois en vigueur.

Les ouvriers sont embauchés à l'heure et peuvent quitter le chantier sans aucun avis préalable.

Ils peuvent également être congédiés sans aucun préavis.

*Art. 2.* — Le prix de base de l'heure est fixé à 0 fr. 70 si, dans les quarante-huit heures qui suivront la journée d'embauchage, il n'y a pas eu entente entre les deux parties.

*Art. 3.* — La première heure qui suivra la journée sera payée comme les autres. Les heures suivantes seront considérées comme heures de nuit et payées doubles du prix de la journée convenue.

*Art. 4.* — L'ouvrier aura droit à un demi-déplacement, c'est-à-dire à une indemnité d'un franc lorsqu'il exécutera des travaux au delà d'un rayon de six kilomètres, à partir du local industriel du patron.

Si ce rayon porte sur la ville de Lyon, le demi-déplacement ne sera dû que pour les travaux exécutés au delà des limites de la ville ou au delà de deux kilomètres du point terminus des lignes de transport à 0 fr. 10.

Moyennant le paiement de cette indemnité, l'ouvrier devra fournir réellement le nombre d'heures effectives de la journée de travail.

*Art. 5.* — Lorsque l'ouvrier exécutera des travaux au-delà d'un rayon de dix kilomètres, calculé comme il est dit à l'article précédent, il lui sera dû par journée de vingt-quatre heures d'absence une indemnité à titre de déplacement de 2 francs par jour.

Les frais de route aller et retour sont à la charge du patron.

L'ouvrier aura droit à un voyage aller et retour par mois pour rentrer à son domicile.

Si l'ouvrier abandonne volontairement le chantier, les frais de route et de voyage restent à sa charge.

Le déplacement ne sera pas dû lorsque l'ouvrier sera embauché et payé sur les lieux des travaux.

Les règlements, prix de journée et la juridiction des lieux seront seuls applicables.

*Art. 6.* — Les travaux sur l'eau, lorsqu'ils nécessiteront un service de bateau ou radeau, donneront droit à une plus-value de l'heure de dix centimes.

La même plus-value est applicable aux travaux sur terre situés à trente mètres au-dessus du sol.

*Art. 7.* — La paye est faite tous les deux samedis, sans retenue autre que celles prévues par les lois.

*Art. 8.* — Les conventions ci-dessus n'exceptent pas celles qui pourraient être passées directement entre le patron et l'ouvrier pour des cas imprévus.

*Art. 9.* — Le présent règlement sera affiché d'une façon apparente dans les bureaux et ateliers des patrons et fera la loi des parties.

Après avoir pris connaissance de ce règlement en Assemblée, le 26 juillet, la corporation ouvrière se refuse à y adhérer, et décide de continuer la grève. Elle fait remarquer que, depuis 1880, les ouvriers charpentiers sont payés juridiquement 70 centimes l'heure, car un petit nombre seulement, qui ne veulent pas se servir de la juridiction, sont payés au-dessous de 70 centimes ; que, par conséquent, ce salaire minimum leur est acquis en fait et en droit ; que, depuis vingt-six ans, ils n'ont pas eu d'augmentation ; que, par contre, les dépenses sont plus considérables, la vie de plus en plus dure et les chômages de plus de durée ; le différend porte donc actuellement sur le prix de l'heure, que les patrons maintiennent à 70 centimes, et que les ouvriers demandent à 75 centimes pour l'année courante, jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1907, et 80 centimes après cette date.

Se maintenant uniquement sur ce terrain des salaires, et décidée à obtenir satisfaction, la Commission ouvrière, après avis de la corporation, fait succéder la grève partielle à la grève générale et invite les ouvriers à ne rentrer dans les chantiers qu'après avoir reçu mandat de la Commission de la grève, qui leur procurera un placement chez les patrons qui auraient accepté leurs revendications. Mais les patrons sont en même temps prévenus qu'ils se verraient mettre à l'index s'ils prenaient des ouvriers qui ne seraient pas titulaires d'un mandat portant l'estampille de la Commission.

Il est à espérer que cette grève, même partielle, ne sera pas de longue durée, si, les articles du règlement ci-dessus reproduit étant mis hors de cause, la Commission patronale accepte, afin de mettre un terme à un état de choses qui dure depuis plus de deux mois, une majoration du prix de l'heure, qui est maintenant le seul obstacle à l'entente.

\*  
\*\*

Au moment où nous mettons en tirage, la Commission des maîtres charpentiers adresse à la presse la communication suivante :

« Devant les insinuations continuelles répandues depuis deux mois dans les journaux par les ouvriers charpentiers sur l'intransigeance patronale et son mauvais vouloir, nous répondons une fois pour toutes pour mettre les choses au point.

« Dans nos entrevues avec la Commission ouvrière, devant des prétentions illégitimes, nous avons démontré que nos charges ont augmenté, depuis vingt ans, de 20 pour 100 au minimum, par suite de l'augmentation des impôts, assurances accidents, etc., de l'augmentation obligatoire des rabais pour concurrencer la charpente métallique et le ciment armé, tandis que la suppression de l'octroi, diminuant les denrées et le vin, la construction des logements économiques, ont plutôt diminué les charges ouvrières.

« Malgré cela, par esprit de conciliation, nous offrons de payer aux plus mauvais ouvriers charpentiers le prix minimum de 70 centimes l'heure, ce prix augmenté graduellement ensuite suivant les capacités.

« Nous laissons le public juge de notre intransigeance et de notre mauvais vouloir. »

\*  
\*\*

Les ouvriers *terrassiers* maintiennent énergiquement leur demande d'application du cahier des charges, tel qu'il est établi par les Administrations municipale et préfectorale, c'est-à-dire les prix de 60, 55 et 45 centimes. Les manœuvres poseurs de bordures, manœuvres paveurs, terrassiers qui travaillent aux Compagnies d'asphalte, mineurs de carrière et puisatiers, joints au mouvement, ont décidé de faire adopter, à partir du 1<sup>er</sup> août :

1<sup>o</sup> Pour les terrassiers-pelleurs, 50 centimes ;

2<sup>o</sup> Pour les puisatiers-mineurs, 60 centimes.

A la suite d'une réunion tenue le 29 juillet, ils ont décidé à l'unanimité la reprise du travail, tout en maintenant les prix convenus, et de faire respecter le tarif, en s'engageant à ne pas travailler à un taux inférieur.

## LE TRANSPORT DES PIERRES

Nous recevons communication de la pétition suivante, adressée au Ministère des Travaux publics. Les raisons exposées en vue du dégrèvement des frais de transport des pierres méritent la plus sérieuse attention, et il y a lieu d'espérer que les efforts des intéressés de notre région et des autres pays de carrières réunis à ceux des carriers du Midi, appuyés par les pouvoirs publics, obtiendront des Compagnies de transport satisfaction sur ce point.

Menerbes (Vaucluse), le 1<sup>er</sup> août 1906.

Les soussignés chefs-carriers, ouvriers carriers, entrepreneurs de maçonnerie, tailleurs de pierres, charretiers, etc., à Monsieur le Ministre des Travaux publics, à Paris.

Monsieur le Ministre,

Les soussignés ont l'honneur de vous informer : que les pierres tendres du versant nord du Luberon payent, eu égard à leur valeur, un prix de transport exagéré, soit 9 francs par tonne, alors que les raisins, par exemple, ne payent que 30 francs.

Ainsi, un wagon de pierres à destination de Genève paye, à la charge de 18 tonnes,  $9 \times 18 = 162$  francs, tandis que le wagon de raisins, chargé à 5 tonnes, paye  $5 \times 30 = 150$  francs.

Ce tarif est exagéré aussi parce que l'expédition des pierres n'expose la Compagnie des Chemins de fer à aucun risque ni péril.

D'abord, pour ce qui est de la valeur des marchandises expédiées : le wagon de raisin chargé à 5 tonnes vaut, au prix moyen de 15 francs les 100 kilogrammes,  $5.000 \times 0,15 = 750$  francs, et le wagon de pierres de 8 mc. 50,  $18.000 \times 0,018 = 153$  francs. Or, bien que le wagon de pierres ait une valeur presque cinq fois moindre que le wagon de raisin, il paye un prix de transport plus élevé de  $162 - 150 = 12$  francs, ce qui est notoirement injuste.

Et cependant, la Compagnie ne court aucun risque du fait de l'expédition des pierres.

D'abord :

1° Elles voyagent en wagons découverts et ne craignent nullement les intempéries des saisons ;

2° Elles ne se gâtent pas ;

3° Elles ne se détériorent pas ;

4° Elles ne risquent pas d'être volées ;

5° Elles ne redoutent pas les incendies, comme le charbon, par exemple ;

6° Elles ne craignent guère plus les déraillements, vu qu'elles ne sont guère fragiles, et puis, elles n'exposeraient la Compagnie qu'à un remboursement insignifiant, vu leur peu de valeur.

Par conséquent, alors même que la Compagnie diminuerait des deux tiers son tarif de transport, elle ne perdrait rien pour cela, car les expéditions seraient beaucoup plus nombreuses qu'elles ne le sont actuellement, étant donné aussi la permanence des expéditions de pierres et le délai de livraison de quinze jours, comparé à celles des raisins qui ne durent guère qu'un mois et le délai de livraison de 5 à 6 jours, expédition à marche directe.

L'Etat même verrait ses recettes augmenter du fait du plus grand nombre des récépissés d'expédition qu'il délivrerait. La recrudescence d'activité de notre industrie locale, dans le marasme, ferait vivre les carriers, les charretiers qui transportent les pierres, les architectes qui dressent les plans des maisons, les entrepreneurs de constructions, les tailleurs de pierres, les sculpteurs, etc., que le chômage réduit si souvent à la misère ainsi que leurs familles.

Nos pierres, grâce à l'abaissement du prix de transport, pourraient pénétrer jusqu'au cœur des puissances de l'Europe continentale.

Elles pourraient lutter avantageusement contre les autres procédés de construction employés, tout en donnant une plus-value considérable aux constructions, soit sous le rapport de la solidité beaucoup plus grande, soit sous le rapport de l'élégance des constructions et de leur esthétique.

C'est donc, Monsieur le Ministre, un acte de justice que viennent solliciter de votre bienveillance et de votre haute équité les signataires de cette pétition, en vous priant d'intervenir activement auprès de la Compagnie des Chemins de fer P.-L.-M. pour que satisfaction leur soit donnée. Et c'est avec l'espérance de voir leur juste demande recevoir la solution espérée qu'ils ont l'honneur d'être, Monsieur le Ministre, vos très humbles serviteurs.

## REVUE DES JOURNAUX, DES LIVRES

## ET DES REVUES D'ART

*L'Immeuble et la Construction dans l'Est*, qui paraît à Nancy, contenait un leader-article sur l'esthétique. Un philosophe allemand, Baumgarten a défini l'esthétique : « la science de la connaissance sensible », par opposition à l'éthique, ou morale, qui est la science du bien, l'esthétique étant la science du beau. Que d'encre a fait couler cette « science du beau » et que de niaiseries, quel monceau de stupidités n'a-t-on pas accumulés autour de cette pauvre province de l'entendement humain pour l'étonnement des gens de goût ! Tous les doctrinaires, partant d'un principe juste en soi, ou tout au moins justifiable, sont allés jusqu'aux extrêmes limites de leurs raisonnements et sont arrivés à des conclusions inacceptables : c'est que, sans doute, les raisonnements institués sur de solides prémisses étaient tendancieux dès le second degré de la discussion et que, s'appuyant sur des exemples choisis et des documents incertains, les conclusions ne renfermaient plus la vérité admise. Tout le monde sait, aujourd'hui, que, par exemple, les temples grecs étaient peints extérieurement comme à l'intérieur, de couleurs vives et vibrantes, que le marbre du Pentélique ou de Paros était somptueusement vêtu d'une magnifique dalmatique d'écarlate, de pourpre bruni et de bleus turquoises ou de saphir. Charles Blanc ignorait cela quand il écrivit sa *Grammaire des Arts du Dessin*, ou tout au moins traitait de légende les relations des architectes qui l'affirmaient. « Non, disait Ch. Blanc, les temples des anciens n'étaient colorés qu'à l'intérieur. Au dehors, les marbres purs de lignes, dorés par le soleil attique, étaient vêtus des seuls voiles de l'ombre et des transparences de la lumière du ciel hellénique. Ils sont bâtis à l'exemple du corps humain qui est monochrome à l'extérieur... » Et, partant de cette idée, Charles Blanc condamnait tout ce qui n'était pas conforme à ce qu'il estimait être les principes de l'art grec et de l'Art en général. Quoi qu'on pense du goût des Grecs de l'époque classique, il est évident que cette peinture intense de leurs monuments serait singulière et désagréable sous le ciel pâli de notre pays de France, et si les esthètes voulaient donner aux contemporains des exemples de goût, ils ne pourraient leur citer les monuments du siècle de Périclès, car de tels exemples sont inadmissibles en architecture française.

Si les monuments grecs ont eu toujours une bonne presse, il n'en est pas de même des monuments romains que le même Charles Blanc méprisait profondément parce que les Romains, disait-il, y montraient leur dédain de la logique et leur amour immodéré du faste et de la richesse. Les ordres grecs plaquant la construction intime du Colisée ou de tel autre cirque lui paraissaient déplorables et ridicules : à peine osait-on répondre que, somme toute, « cela ne faisait pas mal » et que l'ensemble était heureux... Encore maintenant, il est bien, sur ce sujet, de ne pas s'aventurer trop et quand on parle de l'art romain en société, il faut — quand on en est amateur — être aussi prudent que si l'on parlait de l'affaire Dreyfus.

Carlyle, cité par *L'Immeuble et la Construction dans l'Est*, était un des plus féroces contempteurs de l'architecture romaine et se moquait de ses productions : l'architecte du Temple de Romulus, voulant faire une porte en bronze pour ce temple, recopia en métal une porte de bois. C'est donc, dit Carlyle, qu'il était un routinier, qu'il agissait sans penser « et que c'était un imbécile ». Mais Carlyle semble ignorer que l'architecte n'a pas fondu la porte dont il s'agit, que les Etrusques, qui furent, avant les Grecs, les initiateurs et les maîtres en art des Romains, se servaient seulement de feuilles minces de métal qu'ils rivaient sur une forme et que les statues primitives de « l'Orateur » du Musée de Florence, ou telle autre du même musée, sont faites de feuilles martelées et rivées. Dès lors, la méthode de l'architecte du Temple de Romulus est loin d'être condamnable : c'était, pour lui, la seule possible. Carlyle, sur ce thème de portes en bronze, continue, toujours d'après *L'Immeuble et la Construction dans l'Est*, à citer telle ou telle porte, faite en bronze comme si elle avait été en bois. Et les portes du Panthéon d'Agrippa, du Baptistère de Florence, lui semblent encore des conceptions d'imbéciles. Oublie-t-il que Ghiberti devait représenter des épisodes de l'écriture et que chaque épisode devant être un petit tableau, il fallait un cadre à ce tableau, que, dès lors, la division des portes en panneaux s'imposait, la porte eût-elle été faite de fer martelé. « Les corniches inventées par les Grecs pour couronner les édifices deviennent, chez les Romains, de simples bandes

pour séparer les étages ! » clame encore le doux poète des lacs, Carlyle. Mais cela est fort logique : la corniche d'un temple est unique parce qu'un temple n'a qu'un étage, et, par conséquent, aucun plancher intermédiaire. La corniche dorique est justement faite de motifs, les triglyphes, qui représentent les abouts de solives. Il n'y a rien qui soit contraire aux principes de la saine raison, à montrer la tête des solives du premier étage non plus que celles de l'étage sous-combles ! Et, de même, dit Carlyle, Mansard, en imaginant les toits qui portent son nom, a permis d'ajouter encore un étage au-dessus de la hauteur fixée par la loi. « C'est l'invention architecturale la plus horrible qu'on ait jamais rêvée. » Non, feu Monsieur Carlyle ! Les fermes à la Mansard ont été employées notamment par Le Vau au château de Fouquet, au château de Maisons, de Dampierre, à Versailles et ailleurs ; par Mansard lui-même, à Paris, à mille endroits : aux hôtels de la place de la Concorde par Gabriel, et, vraiment, il suffit de citer simplement ces exemples pour que l'imagination et la mémoire évoquent aussitôt les plus merveilleuses et les plus délicates créations de notre Art : de l'architecture française moderne. Et non seulement cette innovation est heureuse au point de vue du goût et l'impression de beauté qu'elle laisse, mais elle est la réalisation d'un besoin, d'une « utilité ». Elle a permis de tirer parti des toits jusqu'ici inutilisés dans leur ampleur et leur magnificence, aussi bien à Blois qu'à Fontainebleau, à Chambord qu'à Chenonceau...

La conclusion de l'article ressemble — non dans *l'Immeuble et la Construction dans l'Est*, mais dans le texte de sir Lawrence Harwey — à une réclame pour les pastilles Géraudel ou bien à celle d'un papier à cigarettes : « Je ne fume que le Nil ! » En effet, M. Harwey termine ainsi : « C'est de toutes ces absurdités que M. Baudot veut nous délivrer, et je le remercie de son initiative avec enthousiasme. Il croit que les architectes trouveront leur salut dans le béton armé... etc. » Quel béton armé, M. Harwey, serait-ce le béton armé Moulin ou le béton armé Henri de Meunier ?... Hélas, pleurez, nymphes de Vaux ! laissez croître vos ondes !...

Et la conclusion que nous proposons à nos trop bienveillants lecteurs, c'est qu'il est malheureux que l'architecture ait eu pour commentateurs et pour critiques des poètes, des philosophes ou des journalistes et que ses historiens jusqu'à ce jour n'aient, à l'exemple de M. Charpentier, jamais construit même « un appetit ». Et leur autorité à tous est incontestée. Que nous aimons mieux voir les poètes chanter les lacs anglais et les blondes filles du Yorkshire et les artistes comprendre la saveur des belles lignes des amples compositions et la difficulté des problèmes résolus !

\*  
\*\*

Aussi bien, si nous avons été bien long à commenter ce petit article, c'est que les revues n'en ont guère eu, cette quinzaine, de sensationnel ou même de simplement intéressant.

*La Construction moderne* s'occupe des embellissements de Paris qui sont en projet et M. Planat déplore les modifications proposées de la place du Carrousel où, en effigie, derrière Gambetta, on verra se faire « l'union finale des sciences et de la musique préparée derrière son dos ». Puis M. Planat étudie les fondations en béton armé. Une poutre en béton armé de 0 m. 40 de largeur par 0 m. 645 de hauteur doit contenir une quantité de métal  $\omega$ .

$$\text{Or, } \omega = 32 \sqrt{\frac{M}{6}}$$

Quand un manuel de cuisine enseigne à faire un civet, il dit : « Pour faire un civet, vous prenez un lapin... » Tout le monde comprend cette formule, bien qu'elle soit empirique, mais feu M. Algèbre lui-même n'entendrait rien aux opérations que pose M. Planat, parce que, sans doute, la clef de ces équations ne lui serait, pas plus qu'à nous, remise. Pourquoi  $\omega = 32 \sqrt{\frac{M}{6}}$  ?

Voilà ce que personne ne sait. Nous avons lu l'article en chemin de fer et c'est sans doute pour cela qu'il nous a semblé si obscur : il y a de nombreux tunnels sur la ligne que nous suivions...

\*  
\*\*

Nous avons reçu, cette semaine, le deuxième numéro de l'année en cours — la douzième — des *Petits Edifices historiques*, de Raguenet. Cette publication, si remarquablement conduite, s'occupe, cette fois-ci, d'un château de la Mayenne, celui de Chémazé, dont les parties les plus intéressantes datent de la période flam-

boyante de l'art gothique et des premiers moments de la Renaissance. « Le château de Chémazé, qui a beaucoup souffert pendant la Révolution, appartient maintenant à M. le comte de Sèze, qui met tous ses soins à l'entretenir et à le restaurer ». C'est un architecte de la région, notre confrère d'Angers, M. Beignet, qui est chargé de la mission délicate de consolider et de réparer ce joli manoir, et, grâce à lui, l'édifice a retrouvé son ancienne splendeur.

\*  
\*\*

Bientôt vont commencer à Orange les fêtes annuelles des représentations que vient y donner la Comédie française dans le merveilleux théâtre antique ; le grand attrait de ces représentations sera, cette année, le *Polyphème*, d'Albert Samain, qu'on donnera le 5 août. Le 6, il y aura une représentation exceptionnelle, au coucher du soleil, des *Funérailles d'Homère*, d'Elzéar Rougier, avec *Sapho désespérée*, de Mme Lucie Delarue-Mardrus. On sait que le D<sup>r</sup> Mardrus est le dernier traducteur des *Mille Nuits et une Nuit*. Les fêtes d'Orange seront présidées par M. Du Jardin-Beaumez et par M. Bérard... Plusieurs fois, on a, cette année, parlé de la restauration de l'incomparable théâtre. Cette restauration a été définitivement abandonnée à la suite d'une campagne de presse qui fit comparer M. Formigé, son architecte, à un vandale et à un malfaiteur. M. Formigé voulait continuer les réparations si heureusement conduites par lui et protéger les auditeurs de la violence du mistral en réédifiant la maçonnerie détruite au nord et en continuant le rétablissement des gradins détruits ou émiettés. Cela ne sera pas permis.

\*  
\*\*

Les journaux nous apprennent encore que le château de Vizille vient d'être livré à nouveau « au feu des enchères ». Mais ces enchères n'ont point donné de résultat. Ce château avait été achevé en 1620 et le parc qui l'entoure a 80 hectares. C'est le connétable duc de Lesdiguières qui le créa. Il appartient aux Créqui, puis au duc de Villeroy. Claude Perrier, qui l'acheta, y établit une manufacture de toiles peintes en 1775. En 1788, il reçut l'Assemblée des Etats généraux. Mais la salle de réunion fut détruite par un incendie en 1825 et son emplacement est actuellement transformé en terrasse. Après le château de Vizille, le château de Bouqueyron sera aussi vendu très prochainement.

F. FRANÇON.

## LE REPOS HEBDOMADAIRE

Il paraît presque superflu de reconnaître que, dans nombre de cas, la loi nouvelle va apporter une amélioration nécessaire et efficace à des situations où le repos était pour ainsi dire inconnu ; mais, pour bien des professions, le législateur aurait dû tenir compte de faits spéciaux, pour ne pas généraliser, et surtout uniformiser l'obligation du repos hebdomadaire. C'est ce que fait remarquer avec beaucoup de justesse notre confrère *le Moniteur des Travaux publics* de Paris, dont nous ne saurions trop louer l'impartialité dans l'appréciation suivante :

« Maintenant que la loi sur le « repos hebdomadaire » est votée et promulguée, et que son application ne dépend plus que du règlement d'administration publique en élaboration au Conseil d'Etat, le monde de l'entreprise commence à s'émouvoir — à juste titre — de ses conséquences fâcheuses. Le principe même de la loi n'est pas en cause. Tout le monde en accepte l'esprit. Mais son application aux professions de l'entreprise dites « saisonnières » soulève une série de difficultés sérieuses et de protestations justifiées.

« Les ouvriers de ces « professions saisonnières » sont déjà soumis aux intempéries, aux arrêts de force majeure, et ils chôment au moins une centaine de jours par an.

« Sont-ils comparables aux ouvriers de l'industrie ou aux employés du commerce, enfermés dans l'atelier ou dans l'usine tout le long de l'année ?

« Evidemment non ; et, pourtant, la loi les confond et, paradoxalement, les assimile les uns aux autres.

« C'est un chômage légal imposé à une catégorie de travailleurs qui se plaignent déjà du chômage forcé.

« Ainsi, le législateur, dans sa précipitation à bâcler à la légère des « réformes quand même », applique à toute une profession une mesure qui, visiblement, ne la concerne pas, et dont le résultat le plus clair est de mécontenter également les ouvriers et les patrons.

« Ce résultat — pour n'être pas voulu — n'en est pas moins admirable !

« E. F. »

## LA MAISON BROUSSE

Dimanche, 15 juillet, au restaurant Barbier, route d'Heyrieu, la maison Brousse, employés, contremaîtres et ouvriers, s'est réunie à l'occasion de l'inauguration de sa nouvelle usine. De Villeurbanne, rue de la Cité, pour cause d'agrandissement, les ateliers et l'administration se sont, en effet, tout dernièrement, transférés à Monplaisir-la-Plaine, route d'Heyrieu, 198 ; et, en pleine réinstallation, l'idée de resserrer étroitement les liens des différents collaborateurs, trop attachés à l'atelier et au bureau pour ne pas les suivre loin de leurs foyers, séduisit leur chef sympathique. Aussi, à l'invitation d'une reconfortante journée à passer entre soi, dans la douce intimité d'une fête de famille, lancée par le patron, répondit-on par une rigoureuse exactitude. Politesse des grands, marque de déférence chez les petits, l'exactitude ne fut pas jugée suffisante ; des fleurs, un superbe palmier, même un objet d'art, offerts de tout cœur, avec un plaisir d'autant plus grand que le sentiment d'où était née cette manifestation était plus sincère, acceptés avec empressement et reconnaissance, scellèrent à tout jamais une solide camaraderie basée sur l'estime réciproque.

M. Brousse, d'une voix convaincue, que l'émotion étreignait, prononça quelques paroles de circonstance écoutées en silence et approuvées par de frénétiques applaudissements. Très clairement fut développé le but commun de l'association ; un chaleureux appel au dévouement à la chose de tous trouva de multiples échos et, avec raison, fut proclamée cette sentence que le résultat est toujours en proportion de l'effort. Quatre contremaîtres, porte-voix de l'opinion de l'Assemblée, affirmèrent ensuite, sous des formes diverses, que l'union du capital et du travail, du bras vaillant et de la tête forte, était la seule garantie du succès et l'unique facteur de la prospérité de toute maison industrielle.

De telles vérités, émises dans un langage simple, sans artifice ni fard, reflètent parfaitement les idées d'un personnel qui, en ce jour de repos, à cette halte joyeuse, au cours du dur et nécessaire travail, se plait à puiser de nouvelles forces pour l'accomplissement de nouvelles tâches. Datant d'une douzaine d'années, cette maison, vulgarisatrice des nouveaux matériaux et procédés de construction, a conscience que, si son chiffre d'affaires augmente d'un tiers chaque année régulièrement, elle le doit avant tout à la bonne entente de ses membres et à son absolue intégrité dans la besogne. Comme le maréchal Lefebvre, elle n'a pas besoin d'aïeux ; elle est à elle-même son ancêtre, cette fille de ses œuvres.

Toujours à la recherche d'une application pratique des incessantes découvertes scientifiques, sans trêve perfectionnant les essais audacieux de la veille, abordant des spécialités différentes, son champ s'étend à l'infini. De la mosaïque, à ses débuts, exposée dans les premiers salons du cinématographe Lumière, elle passe aux toitures légères et économiques de carton-feutre asphalté, de carton-liégine isolant, de feutre caoutchouté sans sable « le Rubérol », et termine le cycle par les toitures-terrasses en ciment ligneux, d'une durée indéfinie, d'une étanchéité absolue, incombustibles et isolantes, dont l'emploi a produit de si remarquables résultats, soit à la So-

ciété Lyonnaise, soit au Palais municipal des Expositions, comme dans les villas élégantes de la banlieue et les dépendances du château de Bagatelle, à Irigny. J'ai déjà eu l'occasion d'en parler ; mais je veux aussi dire que d'importantes commandes venues de Tunis, de Bizerte et d'Indo-Chine ont consacré la manufacture lyonnaise de M. Brousse. A l'intérieur de l'habitation, le liège fait merveille : en poudre pour betons et hourdis de planchers, en briques pour plafonds isolants, en bandes et cales antivibrantes pour l'insonorité des planchers, sans parler des tapis convenant aux salles de bains, aux vestibules et aux bureaux, ni des mastics isolateurs. Dans mon article « la Maison en liège », il m'a été permis de signaler les avantages à retirer d'un produit sans valeur transformé en matériau précieux.

Ce que les déchets de liège n'ont pas pu donner, la sciure de bois, entre les mains d'habiles expérimentateurs, est devenue le lithoxyle ou la pierre de bois. Un mélange de sciure de bois stérilisée et d'amiante, lié intimement par une dissolution d'un sel de magnésie produit un ciment plastique qu'on étend sur un sol préparé à cet effet, à la façon de l'asphalte. Après quelques jours de séchage, la surface polie par la brosse, on obtient des parquets ou revêtements idéalement hygiéniques, puisqu'ils sont sans le moindre joint, résistants comme la pierre, mais doux à la marche, insonores, incombustibles, et offrant par leurs dessins et leurs couleurs variés, l'élégance et la véritable ornementation. Avec le confort, le luxe de bon aloi ; et cela au prix d'un plancher ordinaire. Le lithoxyle peut se voir dans les bureaux qu'on est en train d'aménager. Une visite apprendra plus que la description la plus minutieuse. C'est le meilleur conseil à donner à tous ceux que le nouveau intéresse ou effraie, aux sceptiques comme aux hésitants. Alors, l'évolution leur apparaîtra manifestement ; ils se rendront compte aussi que la carbonilite assainit les murs humides, que l'encrenazite, une nouvelle peinture à l'eau, est préférable à la peinture à l'huile par les propriétés qu'ils seront à même d'apprécier. Là, pas d'interruption de travail ; suivant la méthode anglaise, le repas de midi se fait en commun, rapidement, sans perte de temps en allées et venues, mais, à 6 heures du soir, l'usine est fermée.

A. TUOTIOP.

## TRAVAUX DE LA RÉGION

PROJETÉS

OU DEVANT FAIRE L'OBJET D'ADJUDICATIONS PUBLIQUES

\* \* AIN. — Dans sa dernière séance le Conseil d'administration de la Caisse d'épargne d'Oyonnax a décidé d'utiliser les fonds disponibles et d'affecter ces fonds aux divers services de la Caisse d'épargne. Une somme de 25.000 francs servira à l'achat du terrain et à la démolition de la Grenette, et 50.000 francs seront affectés à la construction du bâtiment. D'après les plans acceptés, dressés par M. Lavaud, architecte-voyer, cet hôtel de la Caisse d'épargne se trouverait adossé à la maison Goiffon, à la place de la Grenette, qui serait transportée au fond de la place. Ce plan fait du reste partie d'une transformation complète de cette place, sur laquelle se trouveront le futur Hôtel des Postes et la Caisse d'épargne.

\* \* ALLIER. — Viennent d'être approuvés à l'unanimité les plans ; devis et cahiers des charges dressés en vue de l'agrandissement de l'école communale de filles à Gannat.

\* \* GARD. — Vient d'être approuvé à Alais le déplacement d'une borne-fontaine au quartier de la Terre-Grasse et voté 3.000 francs pour la construction de la canalisation d'eau potable destinée au quartier de la Royale.

\* \* ISÈRE. — Quelques travaux assez importants vont être exécutés au premier jour à La Mure, parmi lesquels nous relevons la réfection du pavage des rues où ont été construits

des égouts et l'assainissement de l'école des garçons ; en outre, un emprunt de 100.000 francs a été voté pour l'installation d'une école supérieure régionale.

**\*\* LOIRE.** — Le Conseil municipal de *Feurs* vient de décider la construction d'une salle de spectacles au-dessus du bâtiment de la Grenette. Le plan sera établi et soumis au Conseil, qui statuera ultérieurement. — Une somme de 252.000 fr. est affectée par la ville de *Saint-Chamond* à la construction d'une école professionnelle de jeunes filles.

**\* SAVOIE.** — Le Conseil municipal de *Bonneville* a adopté un projet d'adduction d'eau potable aux hameaux du Biollay et de Villard-Soffray ; la dépense est évaluée 33.000 francs.

**\*\* SAÔNE-ET-LOIRE.** — Le Conseil municipal de *Saint-Valier* a adopté : 1° la construction d'un groupe scolaire aux Goujons. Un emprunt de 43.000 francs a été décidé à cet effet ; 2° l'érection d'un bureau de poste à proximité de l'hôtel de ville, suivant les plans et devis dressés par M. Joussier, architecte. Le montant de ces travaux s'élève, en chiffres ronds, à 25.000 francs.

## CONCOURS

### FRIBOURG

#### BIBLIOTHÈQUE CANTONALE ET UNIVERSITAIRE

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg met au concours l'étude d'un projet de bibliothèque cantonale et universitaire à construire à Fribourg (Suisse).

Le Département des bâtiments adressera franco, à tous les architectes suisses et étrangers qui lui en feront la demande, un exemplaire du programme et le plan de situation de l'emplacement de la nouvelle bibliothèque.

Les projets devront être remis à la Direction cantonale des travaux publics, à Fribourg, pour le 30 septembre 1906.

### ORAN (ALGÉRIE)

#### EMBELLISSEMENTS DE LA VILLE

La Municipalité d'Oran vient d'organiser un concours pour les embellissements de la ville. Trois prix de 10.000 francs, 3.000 francs et 2.000 francs seront accordés aux concurrents. Les projets devront être déposés dans le délai d'un an.

## AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

### Distinctions honorifiques.

Dans la promotion qui vient d'avoir lieu, figurent comme *officiers d'Académie*, MM. Claude BARCE, secrétaire en chef de la sous-préfecture de Roanne ; Jules-Albert CLERC, chef de division à la préfecture de la Loire ; Auguste LIONET, sous-ingénieur des ponts et chaussées au Coteau (Loire) ; Joseph-Léon MOURZELAS, conducteur des ponts et chaussées à Lyon ; François-Hector POUTIGNAT, architecte de la ville de Roanne.

### Médaille du Travail.

Parmi les ouvriers auxquels un arrêté du Ministre du commerce décerne une médaille d'honneur pour trente années de services consécutifs dans le même établissement, nous relevons les noms de MM. Michel MASSON, contremaître de la maison Chevallier, entrepreneur de maçonnerie à Lyon, et Joseph REYNAUD, ouvrier de la maison de Lachomette, Villiers et Cie, fabrique de céramiques et de produits réfractaires à Lyon.

### École des Arts et Métiers.

Le Préfet du Rhône donne avis que les épreuves orales du concours d'admission à l'École nationale d'arts et métiers de

Cluny auront lieu les 7, 8, 9 et 10 août prochain, au Lycée Ampère, classes primaires, entrée rue Ménéstrier.

### Concours de petits Moteurs électriques.

Le concours ouvert par la section du Génie civil de la Société d'agriculture, sciences et industrie, a lieu actuellement au Palais des Arts (ancien local de la Société Lyonnaise), rue de l'Hôtel-de-Ville. L'exposition des petits moteurs électriques dans leurs applications à l'atelier familial et aux usages industriels est ouverte de 9 heures à midi et de 2 heures à 7 heures. La coïncidence de cette manifestation avec le Congrès de l'Association française pour l'Avancement des sciences assure à l'initiative de la Société d'agriculture un légitime succès, et l'industrie électrique locale retirera sûrement un réel bénéfice de cette exposition pratique.

### Inauguration du pont de Belleville

Le pont de Belleville-Guérins, dont nous avons plusieurs fois parlé, enfin reconstruit, sera inauguré le 19 courant, en présence de M. Sarrien, président du Conseil, accompagné de M. Alexandre Bérard, député de l'Ain, sous-secrétaire d'Etat aux postes et télégraphes ; de M. Doumergue, ministre du commerce, et de toutes les notabilités politiques des départements du Rhône, de l'Ain et de Saône-et-Loire.

### Tramway de Lyon-Dagneux.

Par décret en date du 18 juillet, publié au *Journal Officiel* du 22, sont approuvés :

1° La substitution à MM. Buffaud et Tavian, de la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon comme rétrocessionnaire du tramway de Lyon (place Tolozan) à Dagneux, dont l'établissement dans les départements du Rhône et de l'Ain a fait l'objet du décret du 10 mars 1893 et des conventions, avenant et du cahier des charges y annexés ;

2° La convention passée, le 14 novembre 1905, entre le Préfet du Rhône, au nom du département, et la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, convention acceptée par MM. Buffaud et Tavian, et ayant pour objet d'apporter diverses modifications aux dispositions de la convention des 15-25 janvier 1902 et du cahier des charges y annexé ;

3° La convention passée, le 26 octobre 1905, entre le Préfet de l'Ain, au nom du département, et la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, convention acceptée par MM. Buffaud et Tavian, et ayant pour objet d'apporter diverses modifications aux dispositions de la convention du 26 mai 1902, et du cahier des charges y annexé.

## MISES EN ADJUDICATION

**Rhône.** — Mardi 21 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Construction d'égouts. — 1<sup>er</sup> lot. Construction d'un égout du 4<sup>e</sup> type, montée du Mont-Sauvage, entre la rue du Bon-Pasteur et le n° 2. Montant, 9.790 fr. 55. Cautionnement, 500 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Construction d'un égout du 4<sup>e</sup> type, rue Seguin, entre le cours Suchet et la rue Marc-Antoine-Petit. Montant, 9.040 fr. 90. Cautionnement, 500 fr. — 3<sup>e</sup> lot. Construction d'un égout tubulaire de 0 m. 30 de diamètre intérieur, passage Dumont, entre la rue Dumont et la grande rue de la Croix-Rousse. Montant, 3.248 fr. 60. Cautionnement, 200 fr. — 4<sup>e</sup> lot. Construction d'un égout du 4<sup>e</sup> type, rue Créqui, entre le cours Morand et la rue Sully. Montant, 12.911 fr. 30. Cautionnement, 700 fr.

Les devis, plans et cahier des charges relatifs auxdits travaux sont déposés au Bureau des Renseignements, à la Bourse du Travail, 39, 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.

**Rhône.** — Mardi 21 août, 3 h. — *Mairie de Lyon.* — Chemin vicinal ordinaire n° 177, rue Louise. Construction d'une canalisation en béton de ciment, de 0 m. 70 de diamètre intérieur entre la rue du Capitaine et l'avenue du Château. Travaux estimés à la somme de 2.808 fr. 90, non compris une somme de 191 fr. 10 à valoir pour imprévus et frais de surveillance. Le cautionnement est fixé à la somme de 100 fr.

Les devis, plans et bordereau des prix, relatifs auxdits travaux sont déposés au Bureau des Renseignements, à la Bourse du Travail, 39, 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.

**Rhône.** — Mardi 28 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Construction de chaussées en pavés d'échantillon de grès et de granit. 1<sup>er</sup> lot. Pavage

en pavés d'échantillon de grès rue Hippolyte-Flandrin, entre les rues de la Martinière et d'Algérie, et rue des Augustins, entre la rue Hippolyte-Flandrin et la rue Grobon. Montant des travaux, 10 975 fr. 55. Cautionnement, 600 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès rue de Fleurieu et cours du Midi, entre le quai Perrache et la rue du Bélier. Montant des travaux, 27.728 fr. 10. Cautionnement, 1.500 fr. — 3<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès rue Duguesclin, devant le Mont-de-Piété, et rue Villeroi, entre le cours de la Liberté et la rue Molière. Montant des travaux, 23.070 fr. 60. Cautionnement, 1.200 fr. — 4<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de granit, rue Berjon, entre les n<sup>os</sup> 12 et 26. Montant des travaux, 9.095 fr. 20. Cautionnement, 500 fr. — 5<sup>e</sup> lot. Pavage en pavés d'échantillon de granit, rue Molière, entre les rues Cuvier et Bugeaud, et rue Suchet, entre les rues Bossuet et Bugeaud. Montant des travaux, 20.467 fr. 60. Cautionnement, 1.100 fr.

Les devis, plans et cahiers des charges relatifs auxdits travaux sont déposés au Bureau des Renseignements, à la Bourse du Travail, 39, 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.

**Rhône.** — Lundi 13 août, 11 h. — *Mairie de Villefranche.* — Travaux de réparations et de construction à l'abattoir. — 1<sup>er</sup> lot. Réparations des vieux bâtiments et construction d'une charcuterie. Montant des travaux, non compris imprévus, 20.899 fr. 67. Cautionnement, 1.000 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Construction d'une marquise en fer. Montant des travaux, non compris imprévus, 5.398 fr. 25. Cautionnement, 250 fr. — 3<sup>e</sup> lot. Construction d'égouts, pavages et trottoirs. Montant des travaux, 15.720 fr. Cautionnement, 750 fr.

Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés, dans les bureaux de la mairie, de 9 heures à 5 heures du soir, et pour avoir tous renseignements utiles, MM. les entrepreneurs pourront s'adresser à M. Jacquet, architecte, rue de la sous-préfecture, n<sup>o</sup> 5, directeur des travaux.

**Rhône.** — Lundi 20 août, 11 h. — *Mairie de Villefranche.* — Travaux divers communaux. 1<sup>er</sup> lot. Suppression de l'angle sud-ouest de la place du Promenoir. Montant des travaux, non compris imprévus, 1.500 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Crépis-âge et badigeon des murs du presbytère (propriété communale). Mont. des travaux, 457 fr. 26. — 3<sup>e</sup> lot. Ragréage, crépissage et badigeon des murs de façades, murs intérieurs de la cour et couloir de l'hôtel de ville. Montant, 1.624 fr. 84, non compris imprévus.

Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés, dans les bureaux de la mairie, de 9 heures à 5 heures du soir, et pour avoir tous renseignements utiles, MM. les entrepreneurs pourront s'adresser à M. Jacquet, architecte, rue de la Sous-Préfecture, 5, directeur des travaux.

**Allier.** — Vendredi 17 août, 2 h. — *Préfecture.* — Travaux sur routes nationales. 1<sup>o</sup> Réfection de la chaussée du pont de Chazeuil et des abords de l'ouvrage, sur la route nationale n<sup>o</sup> 146. Montant des travaux, 24.000 fr. Cautionnement, 1.000 fr. — 2<sup>e</sup> Rechargement de la route nationale n<sup>o</sup> 7. Montant des travaux, 11.000 fr. Cautionnement, 350 fr.

Renseignements à la préfecture.

**Ardèche.** — Vendredi 24 août, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Route nationale n<sup>o</sup> 103. — Elargissement à la sortie de Saint-Martin-de-Valamas, sur 124 m. 40. Montant des travaux, 4.229 fr. 01. A valoir, 570 fr. 99. Total, 4.800 fr. Cautionnement, 150 fr. Frais, 40 fr.

Visa, huit jours avant l'adjudication, par M. Gubian, ingénieur en chef, cours du Temple, à Privas.

Renseignements dans les bureaux de la préfecture (1<sup>re</sup> division et de M. l'ingénieur ordinaire à Tournon.

**Ardèche.** — Vendredi 24 août, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Routes nationales. Fourniture de matériaux d'empierrement pour les années 1906 et 1907. Subdivision des Vans. Routes n<sup>os</sup> 101 et 104, sur 51 k. 170 m. Montant annuel, 4.000 fr. Cautionnement, 250 fr.

Visa, huit jours au moins avant l'adjudication, par M. Gubian, ingénieur en chef, cours du Temple, à Privas.

Renseignements dans les bureaux de la préfecture (1<sup>re</sup> division) et de M. l'ingénieur ordinaire, à Aubenas.

**Drôme.** — Lundi 20 août, 10 h. — *Préfecture.* — Routes nationales. Plantation d'arbres. — 1<sup>er</sup> lot. Route n<sup>o</sup> 7, entre les points 93 k. et 97 k. 225. Montant des travaux, 3.300 fr. Cautionnement, 100 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Même route, entre les points 106 k. 150 et 108 k. 980. Montant des travaux, 3.200 fr. Cautionnement, 100 fr. — 3<sup>e</sup> lot. Route n<sup>o</sup> 93, entre les points 17 k. 700 et 19 k. 500. Montant des travaux, 1.600 fr. Cautionnement, 50 fr.

Visa, huit jours avant l'adjudication, par M. Clerc, ingénieur en chef, place du Palais-de Justice, à Valence.

Renseignements dans les bureaux de la préfecture et des ingénieurs ordinaires, à Valence, pour les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> lots, et à Montélimar, pour le 3<sup>e</sup> lot.

**Haute-Savoie.** — Samedi 11 août, 10 h. — *Sous-préfecture de Saint-Julien.* — Hôpital-hospice de Saint-Julien. Construction de nouvelles chambres d'observation et réparation des anciennes. Montant, 8.600 fr. Cautionnement, 430 fr.

Renseignements à la sous-préfecture.

L'Imprimeur-Gérant: ALEXANDRE REY.

Lyon — Imprimerie A. Rey, 4, rue Gentil. — 42611

**Tirage :**  
le 20 Mai 1907

# LOTÉRIE D'ARLES

(BOUCHES-DU-RHÔNE)

## Construction d'un Hôpital-Hospice

AUTORISÉE PAR ARRÊTÉ 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 5 billets.

## FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

### CARREAUX EN CIMENT

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

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

**ARDOISES** pour toitures, dalles, urinoirs, tablettes, tableaux, etc. Entrepôt J. GUICHARD fils, seul représentant de la Commission des Ardoisières d'Angers, chemin de 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, uyaux 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 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, panneaux et carreaux en faïences etc. — Succursale à Saint-Etienne, rue de la Préfecture 22.

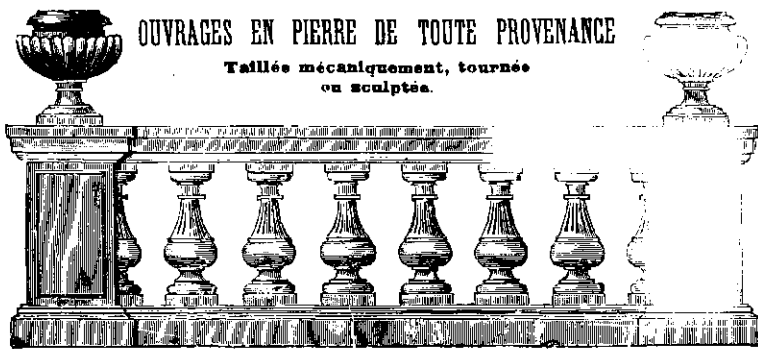
**FAVRE FRÈRES,** quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne Plâtres, Tuyaux Grès et Boisseaux, Ardoises.

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

**BOURG-SAINT-ANDÉOL (Ardèche)**

CARRELAGES MOSAIQUES, GRANITÉS ET INCRUSTÉS DE MARBRE

BALUSTRADES  
à partir de 10 francs le mètre courant



BALUSTRADES  
à partir de 10 francs le mètre courant

OUVRAGES EN PIERRE DE TOUTE PROVENANCE

Taillés mécaniquement, tournée ou sculptés.

Envoi franco de l'Album

Adresse télégraphique :  
RIVACIER

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

Bureaux et Dépôts : Rue de la Méditerranée, Rue Raulin, LYON

**Fournitures de tous les Appareils pour chauffage**

A BASSE ET A HAUTE PRESSION

**GHAUDIÈRES 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**

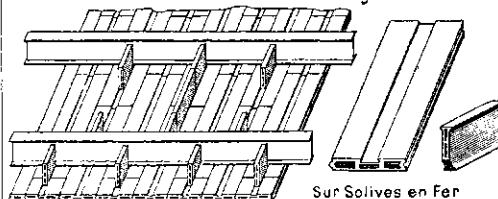
Couvertures, Dentelles, Rideaux, Plumes, Fourrures, Gants, etc.

TOUT EST REMIS A NEUF, RAPIDEMENT ET AUX MEILLEURES CONDITIONS

ON TEINT TOUT CONFECTIONNÉ — DEUIL EN 24 HEURES

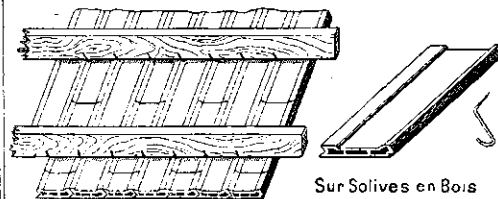
## NOUVEAU PLAFOND CÉRAMIQUE TUBULAIRE

(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 LÉGÈRETE  
ADAPTATION FACILE A TOUS LES SOLIVAGES



Sur Solives en Bois

RAPPORT FAVORABLE DES PRINCIPALES SOCIÉTÉS D'ARCHITECTES FRANÇAIS RENSEIGNEMENTS.

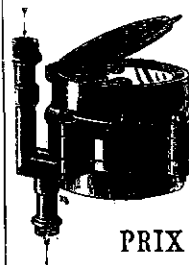
TULERIES CANCALON FRANÇOIS. ROANNE (LOIRE)

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

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

## SOCIÉTÉ DU COMPTEUR A EAU L'ÉCONOMIQUE

SYSTÈME BREV. FRANCE ET ÉTRANGER



Le plus exact,  
Le plus solide,  
Le meilleur marché

DE TOUS LES  
COMPTEURS

PRIX : 45 FRANCS

Fabrication française

SIÈGE SOCIAL :

48, Rue de la Victoire, PARIS

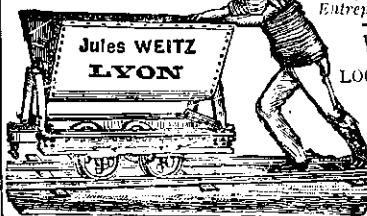
TÉLÉPHONE 303-89

## CHEMINS de FER PORTATIFS

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

Matériel POUR TRAVAUX PUBLICS  
Mines, Plantations

Matériel MATÉRIAUX pour  
Entrepreneurs



Jules WEITZ  
LYON

Vente LOCATION avec faculté d'achat

Paris 1880, 2 Médailles d'Or, St-Etienne 1891 et Reims 1892 : deux 1<sup>ers</sup> Prix, Médailles d'Or.  
Lyon 1894 : deux premiers Prix, Médailles d'Or.  
Bordeaux 1895 : HORS CONCOURS, Membre du Jury.  
PARIS 1900 : Médailles OR et ARGENT  
Bari 1902 : GRAND PRIX