

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS



CHRONIQUE MENSUELLE

Les chemins de fer suisses. — Le nouveau pont de Schwarzwassertobel. — Le système cantilever. — Les nouvelles lampes électriques. La lampe Bastian. — Une lumière anarchiste. — De la poire au poireau.

La Suisse est un des pays les mieux pourvus sous le rapport des voies de communication, et surtout des voies ferrées ; les chemins de fer suisses jouissent d'une réputation universelle, les services des voyageurs sont admirablement bien organisés, les voitures sont des plus confortables, et c'est un double enchantement que de parcourir ses merveilleux paysages dans des conditions qui réduisent au minimum toutes les difficultés, les complications et les fatigues des voyages.

Chaque année, de nouvelles lignes sont mises en exploitation ; en particulier, la ligne de Berne à Schwarzenburg va être ouverte dans le courant de cet été.

Naturellement, le tracé de cette ligne, comme la plupart de ceux qui sillonnent ce pays classiquement pittoresque, se déroule par monts et par vaux ; il a notamment à franchir la gorge du Schwarzwassertobel, dont l'aspect est aussi sauvage que le nom ; le torrent qui coule à plus de 60 mètres de profondeur est encaissé entre les rives abruptes, mais tapissées d'arbres touffus.

Il existait déjà, dans la partie la plus étroite de la gorge, un pont-route de 167 mètres de portée. On aurait pu renforcer cet ouvrage pour le passage des trains, mais la solution a paru dangereuse au point de vue de la circulation des voitures et des piétons, et l'on a préféré construire un nouveau viaduc de toutes pièces.

Toutefois, comme la gorge s'élargit brusquement de part et d'autre de la position occupée par le pont actuel, le nouveau pont a été édifié immédiatement à côté du premier, de telle sorte que les deux ouvrages sont presque accolés et semblent n'en faire qu'un en perspective.

Le nouveau pont est un pont en treillis du type désigné sous le nom de Cantilever ; le système est composé d'une arche centrale complète et de deux demi-arches de rive. Ces dernières, qui sont en réalité de véritables consoles, donnent à l'ensemble de l'ouvrage un aspect particulier qui suggère l'idée d'un gigantesque oiseau, dont le corps, planant au milieu de la gorge, se raccorderait aux crêtes des rives par des ailes aux colossales envergures.

L'arc central de l'ouvrage a 76 mètres de portée, et les deux arches ou consoles de rives ont 48 mètres d'étendue. Les deux poutres de rives continues sont constituées par deux membranes l'une supérieure rectiligne, l'autre inférieure parabolique, qui sont reliées par des montants verticaux et des traverses obliques formant dans leur ensemble un treillis simple ; la hauteur de ces poutres varie de 10 mètres, au droit des pylones, à 5 mètres dans la section de la clef de l'arc central et à 2 m. 50 aux extrémités des consoles, au droit des culées.

Les deux poutres, espacées de 5 mètres d'axe en axe, sont reliées par deux systèmes de contreventements, l'un constitué

par les pièces disposées dans le plan horizontal des membrures supérieures, l'autre formé par des cadres verticaux situés au-dessus des appuis extrêmes et intermédiaires.

Les deux pylones en treillis sont solidement ancrés à la base dans des massifs en maçonnerie implantés dans le fond du ravin ; ces massifs s'élèvent à 18 m. 50 au-dessus du torrent et les pylones métalliques ont une hauteur de 38 m. 50.

Les extrémités de l'arc central reposent sur ces pylones par l'intermédiaire de rotules dont les semelles portent sur des supports à rouleaux permettant les mouvements de dilatation des poutres dans le sens longitudinal, mais ce mode d'appui ne doit avoir à supporter que les efforts verticaux dus aux charges permanentes ou accidentelles. Pour s'opposer aux poussées latérales provenant de l'action du vent, les cadres des contreventements verticaux, situés dans les plans d'appui des poutres, sont reliés au sommet des pylones par un système d'amarrage formé de pièces obliques qui ne permettent aucun mouvement de déplacement transversal.

Le côté inférieur des cadres verticaux de contreventement sert encore à supporter une petite passerelle intérieure de 1 m. 15 de largeur, qui règne sur toute la longueur de l'ouvrage et qui sert à la surveillance et à l'entretien de la charpente métallique.

Les consoles reposent sur les culées par deux procédés différents : du côté de Berne, elles s'appuient sur des rotules analogues à celles de pylones ; du côté de Schwarzenburg, les poulies des consoles sont maintenues par de petites bielles verticales, articulées, d'une part, sous la membrure inférieure de la console, et, d'autre part, sur un sommier solidement ancré dans une surépaisseur de la culée.

Les traverses en bois de la voie ferrée reposent sur les pièces de pont transversales qui relient les membrures supérieures des poutres par l'intermédiaire de longrines à double T ; ces traverses servent en même temps à supporter un chemin de madriers de 1 mètre de longueur de chaque côté de la voie. Les rails sont doublés par des contre-rails, de manière à éviter tout déraillement au passage de l'ouvrage.

Pour la construction du pont on a commencé par édifier les massifs de maçonnerie et les pylones qu'ils supportent ; puis, au moyen d'échafaudages relativement peu élevés, qui prenaient leur point d'appui sur les versants des rives, on a construit les consoles d'extrémité. On a pu alors, en se servant des consoles établies comme contrepoids, monter les deux demi-travées du centre en porte-à-faux, à partir de chaque pylone. On a utilisé à cet effet des échafaudages volants et des grues circulant sur les tronçons de poutre au fur et à mesure de l'avancement.

Cet ouvrage métallique, qui ne pèse pas moins de 610 tonnes y compris le poids des pylones, a néanmoins un aspect de légèreté des plus remarquables ; les extrémités des consoles viennent s'estomper dans les massifs de verdure qui font à tout l'ensemble un cadre naturel des plus pittoresques. Nul doute que l'existence d'un pareil ouvrage d'art n'augmente encore l'attrait du parcours sur la nouvelle ligne de Berne à Schwarzenburg.

**

Dans notre siècle de lumière, ô combien ! les inventeurs d'appareils d'éclairage ne chôment pas ; la lumière appelle la lumière ; plus on en a et plus on en veut avoir. A ce point de vue, le gaz et l'électricité rivalisent pour inonder l'humanité de rayons lumineux.

En électricité, nous avons d'abord vu la lampe Edison, la lampe à filament de charbon ; puis, d'autres inventeurs ont tenté de remplacer ce corps par d'autres aussi réfractaires, mais plus conducteurs et capables d'être portés à un plus haut degré d'incandescence ; le dernier cri de ces tentatives a été la lampe au filament de tantale, qui a pris, dans ces derniers temps, une extension assez considérable.

Comme le tantale est un véritable métal, il en possède les qualités conductrices, et, bien que sa conductibilité soit très inférieure à celle du cuivre, elle est notablement plus grande que celle du charbon.

Or, le filament d'une lampe à incandescence doit, au contraire, présenter au passage du courant une résistance assez grande pour limiter l'intensité dudit courant qui tendrait à dépasser toute grandeur admissible pour la sécurité des conducteurs du circuit. Il a donc fallu compenser le défaut de résistivité du tantale par la finesse du fil et l'on est arrivé à obtenir des filaments de 0 mm. 05 de diamètre ; mais ce n'est pas encore suffisant, et l'on a dû utiliser un fil de 65 centimètres de longueur pour résister à la tension normale du courant de 110 volts.

Pour loger un pareil conducteur dans l'ampoule il a fallu bobiner ce fil, pour ainsi dire, sur un support spécial, présentant deux séries de crochets sur lesquels se développe en zigzag toute la longueur du filament, qui forme ainsi dans son ensemble un treillis dont l'aspect rappelle un peu celui d'une petite cage d'écureuil ; la lampe allumée apparaît comme une surface cylindrique à génératrices incandescentes ; l'éclat, réparti, par suite, sur une plus grande étendue, est moins fatigant pour l'œil qui vient à fixer le filament, bien que l'éclairage soit supérieur, toutes choses égales d'ailleurs, à celui de la lampe à filament de charbon.

Si, comme c'est la coutume, on évalue la dépense d'énergie électrique absorbée par les lampes à incandescence en watts par bougie, on trouve que la lampe au tantale ne dépense que 2 watts par bougie, alors que la lampe ordinaire au filament de carbone en dépense 3,3.

La lampe au tantale permettrait donc de réaliser une économie d'éclairage électrique de 40 pour 100 environ sur la dépense afférente à la lampe ordinaire ; le seul inconvénient de cette lampe est de coûter cinq à six fois plus cher et de durer un peu moins que l'autre lampe, par suite de la fragilité relative du filament.

Après la lampe au tantale, qui date de 1905, et la lampe Nernst, qui l'avait d'ailleurs précédée, il ne semble pas que l'industrie électrique ait découvert de nouveaux perfectionnements dans l'éclairage à incandescence. Il y a bien la lampe au tungstène, dont ont dit beaucoup de bien, mais qui ne semble pas encore avoir été mise entièrement au point, car elle n'est pas actuellement dans le commerce courant.

*
**

Toutefois, nous devons citer les perfectionnements que M. Bastian a réalisés récemment dans la construction et le fonctionnement des lampes à vapeur de mercure. Cette lampe, telle qu'elle fut inaugurée la première fois par M. Cooper-Hewett en 1891, se compose d'un tube à vide, dont la longueur est généralement voisine de 1 mètre. Le phénomène lumineux qui se développe dans un pareil tube, lorsqu'on fait passer le courant électrique d'un bout à l'autre, est analogue aux effluves classiques des tubes de Gessler ; mais ici, la matière lumineuse n'est plus simplement constituée par des gaz raréfiés, mais encore par des vapeurs de mercure.

La lumière émise par cet appareil ne produit que peu de chaleur, ce qui démontre que l'oblitération de l'énergie au point de vue lumineux est comparativement très grande ; elle est de la nature des lumières phosphorescentes émises par les lucioles et que l'on a qualifiées du nom pompeux de lumières de l'avenir.

Le grand défaut de ces fluorescences est de dénaturer com-

plètement les couleurs et de donner une teinte verdâtre aux figures, qui prennent sous son éclairage un aspect horrible et macabre. Cela tient à ce que le spectre du mercure, autrement dit les effluves lumineux émis par le mercure incandescent, sont complètement dépourvus de rayons rouges.

Ce défaut, qui devient un véritable vice dans la circonstance, a été célébré au contraire comme une vertu par les promoteurs de cet éclairage. Il paraîtrait, en effet, que les rayons rouges ont une certaine nocivité aux points de vue physiologique, et même psychologique. C'est ainsi que l'on cite des ateliers de produits photographiques où le personnel éclairé à la lumière rouge était ingouvernable ; les ouvriers et les ouvrières voyaient littéralement rouge ; mais, dès que l'on eut substitué la lumière verte, les caractères les plus farouches devinrent immédiatement doux et bénins.

Les anciennes lampes Cooper-Hewett étaient très encombrantes, incommodes et fragiles à cause de la longueur démesurée du tube. M. Bastian a réussi à construire des lampes à tube court et de petit diamètre, dans un appareil plus condensé, se rapprochant des dimensions usuelles des lampes à incandescence ordinaires.

Le tube, en verre lina, dit incassable, est replié en zigzag pour augmenter sa longueur utile, tout en réduisant son encombrement au minimum ; les deux extrémités recourbées sont formées des réservoirs contenant le mercure ; avant l'allumage, le mercure remplit le tube intermédiaire et le courant peut passer à travers ce métal fluide et conducteur ; la lumière jaillit lorsqu'on fait basculer l'appareil de manière à rassembler tout le mercure dans les réservoirs extrêmes.

Ce mouvement de bascule est opéré automatiquement par l'action d'un petit électro-aimant qui, au moment de la fermeture de l'interrupteur, est excité par le passage du courant et attire son armature, qui commande la bascule à laquelle le tube est suspendu.

L'appareil est encore complété par des bobines de fil intercalées dans le circuit et qui jouent le rôle de résistances pour limiter l'intensité du courant, qui est particulièrement grande au moment de l'allumage, le passage du fluide électrique se faisant sans résistance appréciable à travers la colonne de mercure. Quand celle-ci est rompue et que le courant s'établit à travers les gaz raréfiés et les vapeurs mercurielles, la résistance générale du circuit devient beaucoup plus importante et l'intensité du courant est notablement réduite.

Pour pouvoir comparer les conditions de fonctionnement de cette lampe à celles des lampes ordinaires à incandescence, nous dirons que les lampes dites de 16 bougies de cette dernière catégorie absorbent un courant de 0,5 ampère, tandis que les lampes Bastian les plus courantes en absorbent 0,8 ; le rendement des premières lampes étant de 3,3 watts par bougie, celui des lampes au mercure ne serait plus que de 0,4 watt par bougie.

*
**

Mais la lampe Bastian n'échappe pas au défaut résultant de la coloration de la lumière des tubes Cooper-Hewett ; l'inventeur a cherché à remédier à cet inconvénient, c'est-à-dire à donner aux effluves les rayons rouges qui leur manquent en ajoutant au mercure des métaux tels que le cadmium et le sodium ou en enveloppant le tube d'écrans fluorescents ; mais ces métaux additionnels ont l'inconvénient d'attaquer plus ou moins le verre et les écrans absorbent une certaine quantité de lumière au préjudice du rendement. En attendant que ces recherches aboutissent à des résultats plus favorables, M. Bastian a juxtaposé au tube à mercure une lampe à incandescence ordinaire, dont les rayons rouges viennent atténuer dans une certaine mesure les reflets verdâtres de la lumière mercurielle.

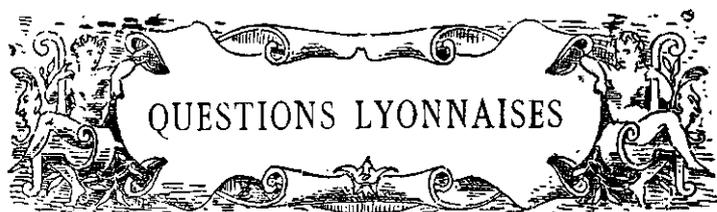
Tout compte fait, si l'on mesure l'énergie absorbée par la lampe à incandescence additionnelle et par les résistances régulatrices intercalées dans le courant, on peut dire finale-

ment que la lampe Bastian dépense 0,8 watt par bougie ; dans ces conditions, le rendement serait encore quatre fois supérieur à celui des lampes à incandescence ordinaire.

Si cela continue, on arrivera bientôt à s'éclairer pour rien ; mais il serait désirable que l'on trouvât la lumière aux rayons roses pour remplacer celle aux rayons verts ; elle aurait certes un grand succès, principalement auprès du sexe faible, car elle lui permettrait de conserver l'apparence d'une éternelle jeunesse, pendant la durée, tout au moins, de l'éclairage artificiel.

Mais il ne semble pas que ce beau rêve puisse se réaliser de si tôt, du moins dans la voie indiquée, car les phénomènes de luminescence et de fluorescence dus aux effluves électriques se propageant dans le vide tendent plutôt à la production des radiations vertes et violettes, qui s'éloignent le plus des rayons roses. L'avenir tourne au vert, il faut en prendre son parti ; espérons que cela ne marquera pas une régression vers le règne végétal et que, si l'humanité compte toujours beaucoup de poires, elle ne régressera pas néanmoins jusqu'au poireau.

DARYMON.



L'AGGLOMÉRATION DE CUSSET-CHARPENNES et le Tramway Perrache-Brotteaux-Jonage

La Compagnie des Omnibus et Tramways vient de soumettre à la Municipalité un intéressant projet de remaniement des lignes desservant le quartier des Charpennes et la commune de Cusset.

Elle propose de dévier la grande ligne Perrache-Brotteaux jusqu'à ladite commune et d'établir un prolongement jusqu'à l'usine de Jonage.

La réalisation de ce projet exigerait l'installation de la voie large sur la partie du réseau à voie étroite empruntant l'ancien cours Vitton jusqu'à son terminus ; d'autre part, le parcours Cordeliers-Cusset, par la rue Bugeaud, serait supprimé, mais l'itinéraire Cordeliers-Croix-Luizet, qui passe par les mêmes artères que le précédent jusqu'à la place de la Bascule, serait maintenu.

Voici, d'ailleurs, quelques renseignements techniques sur la proposition de l'O.-T.-L.

Le mémoire descriptif fait d'abord ressortir les inconvénients de la situation actuelle et les desiderata à satisfaire :

La ligne des Cordeliers-Cusset est à voie de 1 mètre ; elle est en grande partie à voie unique et, de plus, elle a un parcours commun avec la ligne Cordeliers-Croix-Luizet, depuis l'origine, sur la place des Cordeliers, jusqu'à la place de la Bascule. Ces deux inconvénients de la voie unique et du parcours commun rendent impossible l'augmentation du nombre des passages sur le cours Emile-Zola, dont l'importance croît de jour en jour rapidement.

La grande largeur de cette voie publique permet d'y placer une double voie et d'organiser un service beaucoup plus intense que celui actuellement en vigueur. A cet effet, il faut abandonner le parcours actuel par la rue Bugeaud et faire des voies du cours Emile-Zola le prolongement actuel de celles du cours Vitton et du cours Morand, c'est-à-dire de la ligne n° 7, Perrache-Gare de Genève, et, pour cela, élargir la voie existante et placer la seconde voie.

Le parcours abandonné de l'ancienne ligne, entre la place des Cordeliers et le passage à niveau actuel du cours Vitton, sera toujours desservi par la ligne Cordeliers-Croix-Luizet, celle-ci aura un parcours commun avec la nouvelle ligne, entre le passage à niveau actuel du cours Vitton et la place de la Bascule. Ce parcours sera à double voie, à trois files de rails.

La Compagnie O.-T.-L. reprend le projet qui avait été présenté par la Nouvelle Compagnie Lyonnaise, à la date du 11 février 1905, pour obtenir la concession du prolongement de la ligne Cordeliers-Cusset jusqu'à l'usine de Jonage. Ce projet, qui devient le prolongement naturel de la nouvelle ligne Perrache-Cusset, sera, dès lors, construit à voie normale. Mais, sur la section Cusset-Usine de Jonage, la fréquence des départs sera réduite par rapport à la précédente, au moins pour les jours non fériés.

Le prolongement de la ligne n° 7 entre la gare de Genève et l'usine de Jonage aura une longueur totale de 4.774 m. 74, se composant comme suit :

Partie existante à modifier, 3.480 mètres ;

Partie à construire, 1.294 m. 74.

La dépense de premier établissement sera d'environ 743.000 francs, dont 143.000 francs pour le prolongement proprement dit de Cusset à l'usine de Jonage.

Les tarifs seront les suivants :

De Cusset à l'usine de Jonage : en 1^{re} classe, 0 fr. 10 ; en 2^e classe, 0 fr. 05 ;

De Perrache à Cusset : en 1^{re} classe, 0 fr. 15 ; en 2^e classe, 0 fr. 10.

Les correspondances gratuites avec les lignes de l'ancien réseau O.-T.-L. et avec la ligne Croix-Luizet seront délivrées à tout voyageur ayant payé au moins 0 fr. 15 en 1^{re} classe et 0 fr. 10 en 2^e classe. Ces correspondances ne seront valables qu'en 2^e classe et si, pour poursuivre sa route, le voyageur se place en 1^{re} classe il devra payer un supplément de 0 fr. 05.

Le nombre minimum de voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sera de 75 pour la section des Brotteaux au terminus actuel de Cusset, et de 25 pour la section de Cusset à Jonage.

Il est certain que le projet de la Compagnie O.-T.-L. comporte une amélioration très sérieuse des conditions actuelles de transport sur cette partie de la ville et de la banlieue est.

Il tient compte du développement prodigieux que prennent les Charpennes, Villeurbanne et la commune de Cusset et de l'accroissement considérable du nombre d'usines qui vont s'établir près de Jonage, sur les vastes terrains encore libres en deçà des fortifications et au nord du cours Emile-Zola (cours Vitton prolongé), emplacements qui se couvrent non seulement de fabriques, mais aussi de villas et d'immeubles de rapport.

Nous citerons, à titre d'exemple, une grande manufacture allemande de produits chimiques qui va se construire dans le quartier Château-Gaillard, près de la place de Cusset et à l'extrémité de la rue Neuve, et qui emploiera d'ici peu plus de 800 ouvriers. Cette nouvelle usine appellera sans doute, dans un avenir très prochain, un surcroît de population de plus de 2.000 habitants ; d'autres constructions, quoique moins importantes, s'élèvent également, et l'on ne trouve plus que difficilement des maisons disponibles dans le quartier précité. Aussi faut-il prévoir une extension colossale de l'agglomération suburbaine en question, d'autant plus que les casernes de la Part-Dieu seront forcément reconstruites du même côté.

Nous ne pouvons donc qu'approuver le projet de la Compagnie des Omnibus et Tramways, en émettant toutefois le vœu que le parcours à voie étroite Cordeliers-Cusset soit maintenu, en déviant l'itinéraire actuel par la rue Neuve des Charpennes, jusqu'aux chemins des Buers ou du Roulet.

VALROSE.

LES TRAVAUX PUBLICS ET PRIVÉS

à Lyon en 1906¹

1° Travaux publics.

Comme nous l'avons fait jusqu'ici, nous donnerons, tout d'abord, le détail des chiffres des travaux mis en adjudication pendant le cours de l'année 1906 pour les différents services administratifs.

Nous rappelons que le chiffre des villes et communes ressortissant à la Chambre de commerce de Lyon ne peut être établi qu'en compulsant un très grand nombre de documents qu'il est difficile de réunir au complet ; il en résulte que la somme que nous indiquons comme montant des travaux de cette catégorie est certainement inférieure au montant réel des travaux exécutés. Quant aux autres, ils peuvent être considérés comme rigoureusement exacts, étant puisés dans les documents officiels, ou fournis par les services intéressés eux-mêmes.

Voici le détail des travaux mis en adjudication pendant le cours de l'année 1906 :

1° Pour la ville de Lyon :		
Travaux neufs et travaux d'entretien, ensemble .	1.532.466	89
2° Pour le département du Rhône :		
Travaux neufs et travaux d'entretien, ensemble .	415.794	22
3° Pour l'Administration des ponts et chaussées :		
A. Service du Rhône entre la frontière suisse et la mer :		
Travaux neufs	372.465	57
Travaux d'entretien	939.610	04
	1.312.075	61
B. Service de la Saône dans la traversée de Lyon :		
Travaux neufs	"	"
Travaux d'entretien	56.389	96
	56.389	96
C. Service spécial de la Saône :		
Travaux neufs	69.927	82
Travaux d'entretien	331.303	61
	401.231	43
D. Service des chemins de fer et routes :		
Travaux neufs	"	"
Travaux d'entretien	338.000	"
	338.000	"
4° Pour le génie militaire, Direction de Lyon :		
Travaux neufs	144.100	"
Travaux d'entretien	373.200	"
	517.300	"
5° Pour l'artillerie, Direction de Lyon :		
Travaux neufs	4.862	20
Travaux d'entretien	16.313	69
	21.175	89
6° Pour les villes et communes ressortissant à la Chambre de commerce de Lyon :		
Travaux neufs et travaux d'entretien, ensemble .	857.119	69
Soit un total général de	5.451.553	69

Si nous comparons ce chiffre à celui qu'avait atteint l'exercice précédent, nous constatons une diminution de 223.207 fr. 10, soit une moins-value de 3,93 % sur l'exercice de 1905, qui était déjà en diminution de 5,25 % sur celui de 1904.

Le contingent des travaux mis en adjudication par la ville de Lyon pendant l'année écoulée a été bien supérieur à celui de 1905 ; on constate également une augmentation sensible sur ceux mis en adjudication par les villes et communes ressortissant à la Chambre de commerce de Lyon.

Par contre, le chiffre concernant le département est bien au-dessous de celui de 1905 et il y a également diminution, quoique de beaucoup moins sensible, pour tous les services de l'Administration des ponts et chaussées et du génie militaire.

Nous aborderons maintenant les travaux concernant les principales administrations de notre ville :

La *Compagnie des omnibus et tramways de Lyon*, qui comprend aussi la *Nouvelle Compagnie lyonnaise de tramways*,

avec laquelle elle a fusionné pendant l'année 1906, a fait exécuter des travaux s'élevant à 1.874.230 fr. 15, dont 1 million 615.455 fr. 41 en travaux neufs et 258.774 fr. 74 en travaux d'entretien.

Le chiffre global des travaux exécutés par les deux Compagnies, pendant l'exercice 1905, avait été de 2.028.287 fr. 80 ; le dernier exercice présente donc une diminution de 154.057 fr. 65.

Le montant des travaux exécutés par la *Compagnie des chemins de fer de l'Est de Lyon* pendant l'année 1906 a été de 9.162 fr. 91 pour les travaux neufs et de 153.226 fr. 82 pour les travaux d'entretien soit au total 162.389 fr. 73 contre 172.900 francs en 1905.

La *Compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais* a fait exécuter, au total, pendant l'exercice, pour 597.358 fr. 30 de travaux, dont 77.280 fr. 65 pour les travaux neufs et 520.077 fr. 65 pour les travaux d'entretien. Le chiffre concernant cette Compagnie avait été de 563.587 fr. 94 en 1905.

En ce qui concerne la *Compagnie du chemin de fer de Lyon-Saint-Paul à Fourvière et à Loyasse*, nous avons, pour l'exercice 1905, un chiffre total de 11.524 fr. 07 ; il est, pour l'année 1906, de 10.041 fr. 19.

Les chiffres concernant les travaux exécutés par la *Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* pendant l'exercice dernier sont bien supérieurs à ceux de 1905, parce que, indépendamment de la continuation des travaux nécessités par la suppression des passages à niveau, ils comprennent la construction de la ligne de Lozanne à Givors et l'exécution de travaux importants dans les arrondissements de la Compagnie situés sur le territoire ressortissant à notre Chambre.

Voici, d'ailleurs, les chiffres pour chacun des arrondissements :

A. III ^e Arrondissement :	
Travaux neufs	1.047.779 67
Travaux de réparation et d'entretien	3.525.657 87
B. IV ^e Arrondissement :	
Travaux neufs	190.000 "
Travaux d'entretien	200.000 "
C. VII ^e Arrondissement :	
Travaux neufs	2.900.000 "
D. XII ^e Arrondissement :	
Travaux neufs	3.015.300 "
Total général	10.878.737 54

Disons pour terminer que l'Administration des Hospices civils de Lyon a fait exécuter, au cours de l'année 1906, des travaux s'élevant à une somme totale de 428.500 francs, dont 158.700 francs en travaux neufs et 269.800 francs en travaux d'entretien et de réparations ; la dépense a été très sensiblement la même en 1905, puisqu'elle s'est élevée à 429.800 fr.

La totalisation générale des chiffres indiqués ci-dessus pour les différentes Administrations donne un montant de 13.951.256 fr. 91, alors que l'exercice de 1905 n'avait atteint qu'un chiffre de 5.944.102 fr. 39 ; il en résulte en faveur du dernier exercice une différence en plus de 8.007.154 fr. 52.

Nous devons constater, comme pour les exercices 1904 et 1905, que cette augmentation provient exclusivement des grands travaux entrepris dans notre ville et dans les environs par la *Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, l'ensemble des travaux exécutés par les autres Administrations donnant une légère diminution (de 210.000 francs environ).

Grâce à cette heureuse circonstance, le compartiment des travaux publics a pu voir passer son chiffre total de 11 millions 618.863 fr. 09 à 16.402.810 fr. 60, avec une différence en plus de 7.783.947 fr. 42, défalcation faite de la diminution résultant des chiffres concernant les services administratifs officiels, ce qui équivaut à une augmentation de 66,99 pour 100.

¹ Extrait du *Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Lyon, année 1906*.

Nous ne pouvons que souhaiter de voir cette situation se maintenir durant l'année 1907 ; les travaux projetés par la *Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* sont d'ailleurs loin d'être achevés ; d'autre part, la *Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon* va commencer très prochainement la construction de plusieurs lignes et la transformation de quelques lignes existantes et nous espérons bien aussi voir commencer certains grands travaux annoncés depuis longtemps par la Municipalité.

2° Constructions industrielles.

Il semble qu'avec l'année 1906 cette branche de la construction ait vu arriver la fin de la période si mauvaise qui avait commencé pour elle dans la seconde partie de l'année 1900.

Au cours de l'exercice dernier, une amélioration générale s'est fait sentir dans toutes les industries, dont quelques-unes, comme la métallurgie, ont même retrouvé l'activité des bonnes années ; la répercussion s'est immédiatement étendue sur toutes les constructions industrielles.

Plusieurs usines qui, pendant ces dernières années, avaient été à peine entretenues, ont été remises sur pied et agrandies ; quelques autres ont été construites de toutes pièces, enfin de nombreux projets, actuellement à l'étude, laissent espérer l'accentuation de la reprise constatée ; mais il faudrait surtout, pour cela, que nos grandes industries et nos capitaux pussent avoir plus de confiance dans l'avenir, sans cela il est fort à craindre que les nations étrangères, nos concurrents, ne s'emparent de la plus grande partie des bénéfices résultant de cette reprise des affaires, qui semble devoir être générale.

3° Travaux privés.

La situation de ce compartiment a continué à s'améliorer pendant le cours de l'exercice dernier ; là aussi l'activité serait beaucoup plus grande si les capitaux, se sentant plus en sécurité, s'engageaient dans la voie des placements immobiliers.

Certes, il y a dans notre ville des quantités de transformations à faire pour lesquelles les capitaux trouveraient une rémunération suffisante et légitime ; malheureusement ceux qui les possèdent redoutent de voir augmenter les charges déjà si lourdes qui frappent la propriété immobilière urbaine et ils s'abstiennent.

On ne peut que se borner à faire des vœux pour que les dangers qui nous menacent de ce côté soient moins grands que les appréhensions qu'ils provoquent avec raison et pour qu'une fois la question de l'impôt sur le revenu solutionnée, l'argent revienne aux placements immobiliers ; tout le monde y gagnerait et l'embellissement de Lyon aussi.

MARTIAL PAUFIQUE.

L'UTILISATION DES DÉCHETS DE PIERRES BLANCHES

Quel est le tailleur de pierre blanche qui n'a pas pesté plus d'une fois contre les éclats de pierres, les graviers qui s'amoncellent autour de son banc lorsqu'on ne les enlève pas bien vite ? Ces graviers sont la plaie du chantier ; ils arrachent les chaussures, blessent les pieds, déchirent les genoux des pantalons, commettent toutes sortes de méfaits. Si vous laissez tomber votre crayon, vous êtes certain de ne plus le retrouver ; il en est de même des tracelets, gouges, ciseaux qu'on égare parmi leur masse. Volontiers on enverrait au... loin ces graviers si incommodes, si encombrants !

Cessez vos imprécations : cette vile poussière mérite plus de considération de votre part ; convenablement employée, elle constitue une matière première précieuse qui, sans opération d'alchimie aucune, peut se changer en or en barre.

La démonstration en est simple : on enlève ces éclats par brouettées, on les broie, on les tamise. Ces deux opérations

donnent une fine grenaille que l'on vend par sacs de 50 kilogrammes à tous les entrepreneurs de plafonnage qui en font la demande et qui ne se font pas tirer l'oreille pour vous la payer un bon prix.

Qu'en font-ils ? Par son mélange avec du ciment, ils en font une espèce d'enduit imitant la pierre blanche et s'en servent pour cimenter des façades et même des murs intérieurs. Cet enduit remplace avantageusement, paraît-il, l'ancien système qui consistait à mélanger le ciment avec du sable, ce qui donnait des façades noircissant rapidement.

Maintenant, pour la mise en valeur de ces graviers, quelques capitaux sont nécessaires...

— Comment, des capitaux ! vous exclamez-vous.

— Parfaitement ! Vous êtes-vous figuré pouvoir broyer, tamiser, camionner cette lourde matière à la force des bras ? Ah ! mais non ! le jeu, dans ce cas, n'en vaut pas la chandelle, je vous en avertis.

Oui, il faut des capitaux, ils sont nécessaires à l'acquisition des moyens suivants :

Un broyeur, dans le genre de celui qui sert aux maçons pour triturer leur mortier, mais plus fort. Un tamis mécanique hexagonal identique aux blutoirs employés dans les meuneries. Un moteur de cinq chevaux pour actionner le tout. Si vous ajoutez, à toute cette ferraille, deux ou trois aides pour manipuler ladite grenaille et la mettre en sacs, un cheval pour trainer ledit camion et un camionneur pour conduire ledit cheval, vous êtes complètement outillés en hommes et en ustensiles. Vous pouvez, dès lors, marcher de l'avant et vous préparer à empocher de beaux bénéfices.

Ces bénéfices, quels sont-ils ? C'est ici que ça devient intéressant, n'est-il pas vrai ? Sachez donc que cette grenaille se vend à raison de 1 fr. 75 à 2 fr. 20 les 50 kilogrammes. C'est-à-dire qu'un industriel employant trois ou quatre hommes peut se faire, en bonne saison, un bénéfice journalier pouvant dépasser deux cents francs !

N'est-ce pas vrai que voilà une industrie lucrative et que j'avais raison en parlant d'or en barre ?

Naturellement, vous en ferez ce que vous voudrez. Moi, ce que j'en dis est à titre documentaire à seule fin de vous faire connaître, par le menu, une des nombreuses applications que l'industrialisme moderne a fait éclore.

(Le Carrier.)

LES SERVITUDES DE VOIRIE DANS LES RUES PROJETÉES

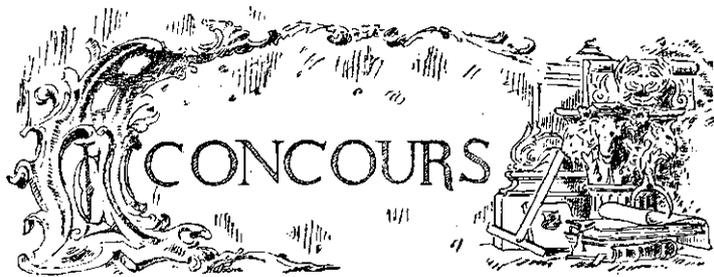
Le *Bulletin de la Chambre syndicale des propriétés immobilières de la ville de Lyon et de sa banlieue* donne les intéressants renseignements suivants dont bon nombre de nos lecteurs pourront avoir l'occasion de faire leur profit.

Il est constant que les plans généraux d'alignement ne constituent pour les voies projetées que l'indication d'un tracé et ne suffisent pas à incorporer à la voie publique les terrains qui s'y trouvent compris ; une rue simplement projetée, lorsqu'elle est affectée à l'usage public, se trouve, sans doute par ce seul fait, soumise aux mesures de police, de surveillance et de salubrité que l'autorité peut prendre à son égard ; mais, tant qu'elle n'a pas le caractère de voie publique, les propriétés riveraines ne sauraient être grevées des servitudes ou des droits de voirie (Cass. req., 28 janvier 1874, Dalloz, 1874, I, 190).

En d'autres termes, la simple indication sur un plan général d'alignement d'une rue projetée ne confère à la commune aucune droit de mainmise sur le sol de cette rue, tant qu'elle n'a pas été suivie des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le fait, par le propriétaire riverain d'une telle rue, d'y déposer des matériaux, ne peut, en conséquence, donner lieu à la perception de droits de voirie. Jugé dans ce sens par le

Tribunal civil de Nîmes, 30 novembre 1899. — Un propriétaire, avant de construire, avait demandé l'alignement individuel pour se mettre éventuellement à l'abri de toute contravention. Mais le Tribunal estima que ce fait était dépourvu de tout effet juridique et ne pouvait devenir pour le propriétaire qui avait fait la demande le fondement d'une véritable obligation ; et il annula les poursuites exercées contre ledit propriétaire « à l'effet d'avoir paiement d'une somme de 360 francs pour prétendus droits de voirie applicables à l'emplacement servant de prolongement à la rue Guillemette, etc. » C'est, en effet, sur son propre terrain que ce propriétaire avait entreposé ses matériaux, et la simple indication sur le plan général d'alignement d'une rue à prolonger ne pouvait conférer aucun droit de mainmise sur le sol de cette rue, à défaut de l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841.



BORDEAUX

APPAREIL POUR BAINS-DOUCHES

Il est ouvert, sur l'initiative de l'œuvre bordelaise des bains-douches à bon marché et sous le patronage du ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, un concours pour la construction d'un appareil muni d'une pomme d'arrosoir, simple, résistant, peu encombrant et d'un prix aussi réduit que possible, pouvant chauffer rapidement à l'aide de l'alcool, du pétrole, de l'essence ou du bois, une quantité d'eau suffisante pour permettre de donner des bains-douches à une température de 38 à 40 degrés.

Les appareils à proposer devront être construits solidement, soit en tôle galvanisée, soit en cuivre, soit en tôle et cuivre. Leur prix maximum ne devra pas dépasser 250 francs, y compris la pomme à douches, la robinetterie, le tuyautage muni d'un raccord disposé pour être relié à une conduite d'eau quelconque passant dans le local où se feront les expériences et, s'il est nécessaire de placer l'appareil à une certaine distance du sol, une tablette à scellement formant socle.

Les concurrents devront être de nationalité française et adresser leur demande d'admissibilité au concours au ministère du Travail et de Prévoyance sociale (direction de l'assurance et de la prévoyance sociales, 80, rue de Varenne, à Paris), avant le 1^{er} septembre 1907.

Il sera attribué, s'il y a lieu, une médaille d'or au modèle classé le premier et, le cas échéant, des médailles d'argent à ceux des autres modèles qui rempliraient le mieux les conditions du concours.

Le règlement du concours sera envoyé à toute personne qui en adressera la demande, au ministère du Travail et de Prévoyance sociale (direction de l'assurance et de la prévoyance sociales, 80, rue de Varenne, Paris, 7^e arrondissement).

GRENOBLE

ÉCOLE VAUCANSON

On sait que les plans du projet de reconstruction de l'École Vaucanson avaient été mis au concours. Le premier prix avait été attribué à M. MARTIN, le troisième à M. DUFOUR.

Le deuxième prix, se montant à 2.000 francs, avait été réservé. Il est décerné, aujourd'hui, à M. REVAL, architecte à Grenoble.

LES TRAVAUX DU P.-L.-M. A GIVORS

D'importants travaux s'exécutent en ce moment pour relier Lozanne aux gares de Givors et de Badan ; commencés dans leur ensemble en janvier dernier, si quelques-uns et certains préparatifs ont été entrepris dès le mois d'octobre, ils seront terminés à la fin de 1908. En vue de guider le lecteur et d'éclairer le texte, *la Construction lyonnaise* reproduit le plan qu'en 1904 dressa l'ingénieur en chef chargé du XII^e arrondissement, M. Moser. La somme d'une dizaine de millions, à laquelle il convient d'ajouter un autre million pour les expropriations, le nombre de six cents ouvriers constamment occupés par les entrepreneurs adjudicataires des six lots, cela seul suffirait à expliquer notre excursion dans les chantiers, s'il n'y avait pas, d'autre part, un vif intérêt à suivre les améliorations apportées à la circulation, une curiosité à satisfaire, un enseignement à tirer, enfin le but de notre Revue à atteindre.

Comme il est facile de le voir en jetant les yeux sur le plan, toute la question réside dans le prolongement de la ligne Paray-le-Monial-Lozanne-Tassin jusqu'aux gares de Givors-Canal et de Givors-Ville. Cette cause primordiale des travaux entraîne des effets conséquents : élargissement de voies et de ponts, suppression de passages à niveau, raccordement de la ligne à la gare de Badan ; — celle-ci, gare de triage, datant de 1877, et déjà insuffisante par suite de l'accroissement des trafics — par-dessus tout découlent de la genèse du projet le besoin du définitif et du mieux, la tentation du grandiose, le secret espoir de laisser des ouvrages dignes de nos efforts, de notre industrie et de nos aspirations au progrès.

Chacun des six lots a son entrepreneur de travaux publics et son conducteur, celui-ci agent de la Compagnie ; puis, M. Bouliou, chef de section de la voie, exerce sur le vaste ensemble une surveillance attentive.

Laisant de côté le premier lot, échu à M. Aubert, peu important, paraît-il, nous passerons en revue les autres dans leur ordre, notant simplement ce qui nous a le plus frappé, oubliant inévitablement bien des choses, mais nous efforçant, en une concision parfois aride, de traduire l'impression ressentie au cours d'une promenade de la gare d'eau à la halte du Sablon, promenade assez longue à cause des zigzags forcés, toutefois attirante, prenante même, par les observations à faire, les renseignements à recueillir, la contemplation de l'activité qui s'y déploie de tous côtés.

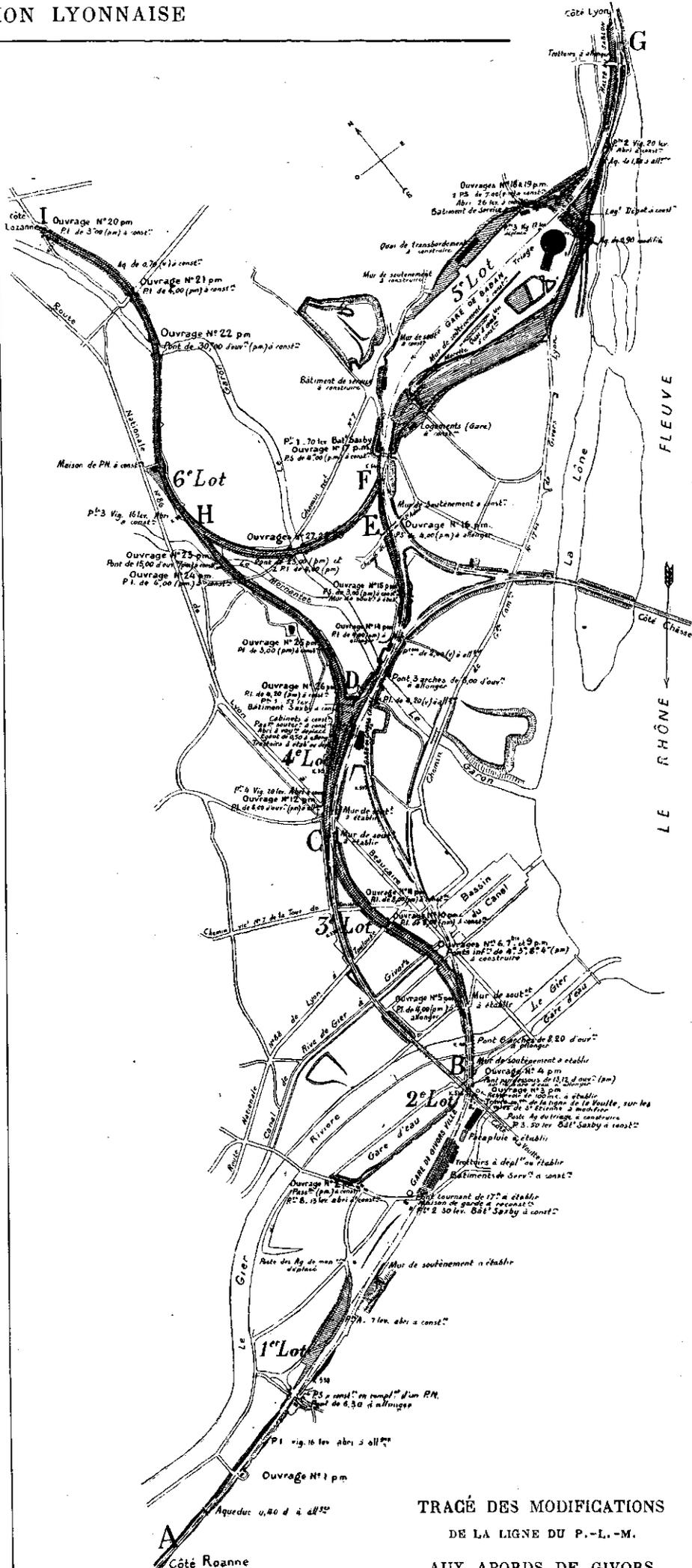
Si nous sommes dans une plaine en bordure du Rhône, n'en existe pas moins la nécessité d'une prodigieuse quantité de travaux d'art. En effet, la gare d'eau, le Gier, le canal de Rive-de-Gier à Givors, le Garon et son affluent, le Mornantet, des routes, des chemins, des rues, des impasses sont à enjamber. Dans le deuxième lot, celui de M. Cléchet, cela doit se faire en plein fonctionnement. Or, on sait combien il passe de trains par jour : une centaine. Aussi, ne manque-t-il pas d'intérêt, le spectacle qui s'offre à notre vue ! Au bruit des trains se mêle celui des marteaux boulonnant les pièces métalliques du pont de la ligne de la Voulté. Les abords de la gare de Givors-Ville devant être élargis, des démolitions et reconstructions de ponts s'imposaient. C'est alors que, sur des piles existantes, qu'on parachève ensuite, la métallurgie triomphe, avec ses audacieuses portées, en un laps de temps réduit au minimum de durée. Le croisement des deux lignes se faisant à des niveaux différents, en haut, dans la fumée crachée par les locomotives, les ouvriers du fer établissent un tablier parallèle à celui qui, précédemment posé, sert aux convois roulants ; en bas, des terrassiers élargissent la ligne de Lyon à Givors ; plus bas encore, dans le lit du torrent et dans la gare d'eau, des maçons élèvent des piles de ponts et construisent des murs de soutènement. Précautions excellentes ! Le Gier ne tire-t-il pas son nom d'un vieux mot gaulois, signifiant effroyable, épouvantable ?

A partir de la rue du Moulin, l'ancienne ligne de Givors-Ville à Givors-Canal, devenue trop étroite, est abandonnée ; elle ne servira que pour le service d'une usine. Par ce fait, le passage à niveau de l'impasse Platière est supprimé. C'est dans ce troisième lot, le lot de M. Trunel, que les sacrifices consentis par la Compagnie ont été les plus larges. Là, ont été démolies maintes maisons, sans grande valeur, il est vrai, mais serrées les unes contre les autres ; là, a été expropriée une importante population, si elle n'était plus aussi dense qu'à l'époque, déjà lointaine, où le canal occupait 150 marinières. Du remblai sera amené là où les Romains avaient établi des fours à cuire les briques, où vivaient ceux qui amenaient les charbons des houillères de Rive-de-Gier, ceux qui transportaient les fers pour les fabriques de Saint-Etienne et les bois que les habitants du Pilat dirigeaient sur Lyon et Vienne. Le chemin de fer, en 1826, avait éventré ce vieux quartier de Givors ; maintenant, le même chemin de fer le déplace totalement. Mais les nombreuses communications subsistent, subsiste également le canal aujourd'hui inutile, délaissé par la navigation, demain revivait une nouvelle vie. Est-il inutile, ce canal envahi par les herbes aquatiques, ne servant plus à la batellerie, ce canal où barbottent les canards, où les ménagères lavent leur linge ? Je me suis laissé dire que, par les droits de pêche, son rapport à l'Etat est supérieur à ce que produit le plus prospère, le plus fréquenté. De plus, il est question de baisser son niveau, car le projet de réunir le Rhône à la Loire n'est pas abandonné. Aussi, en cette prévision, les culées du pont vont-elles à 10 mètres de profondeur. Six ponts en maçonnerie s'élèvent dans ce troisième lot ; trois d'entre eux se touchent, reliés par un mur de soutènement.

Il y a bien d'autres ponts plus loin : les uns, ceux du Garon et du Mornantet, à créer de toutes pièces par les entrepreneurs du sixième lot, MM. Soulet et Gonnon, les autres à modifier. Ainsi, celui qui passe au-dessus de la route 86, d'une longueur de 50 mètres, aura une largeur de 12 mètres au lieu de 8, pour permettre l'établissement de neuf voies et de deux trottoirs. Sous les ordres de M. Long, l'entrepreneur du quatrième lot, on consolide le terrain en y enfonçant à la sonnette des pieux de compression. Voilà une préparation des travaux fort curieuse. Pour tous ces ponts, les maçonneries à joints incertains sont faites en pierre de Montagny, localité qu'on aperçoit sur la hauteur, voilée d'une brume légère ; les sommiers des tabliers métalliques et les arches des ponts voûtés en pierre de Villebois.

Dans la vaste plaine, où serpentent le Garon et son affluent, des constructions appelées perrés sont nécessaires pour protéger les remblais contre les inondations. Quel mouvement de terre s'opère actuellement pour poser la voie principale et celle en col de cygne rejoignant la gare de Badan ! Au bas mot, il y a 140.000 mètres cubes de remblai dans ce lot. Et cela se fait mécaniquement. Un excavateur géant introduit ses énormes dents en forme de godets dans les entrailles d'une colline achetée par les entrepreneurs. Cette colline, déversée dans des wagons, par tranches successives, se répand dans la plaine à l'aide de locomotives toujours sous pression. Quand elle aura disparu, on creusera, si besoin est, pour terminer le gigantesque travail. Si un petit nombre d'ouvriers armés de pics suffit pour faire glisser les terres, préparant ainsi la nourriture du monstre dévorateur, de nombreuses équipes de terrassiers reçoivent les chargements. La besogne est surtout difficile auprès des ponts. Echelonnés par petits groupes sur une grande étendue, terrassiers des voies, maçons édificateurs des ponts, chauffeurs, mécaniciens des trains de ballast, ouvriers de tous métiers pour l'entretien et les réparations du matériel, constituent une masse imposante de travailleurs, à qui le vivre et le couvert sont donnés dans des cantines, petites maisons en bois et papier goudronné, rangées le long de la route de Lyon à Beaucaire.

Le cinquième lot appartient à M. Serrailier. C'est l'agrandissement de la gare de Badan, gare de triage. Les trains



la traversent encore, mais, bientôt, ils passeront derrière la rotonde par une ancienne ligne abandonnée en 1879, lors de la construction de cette gare, qui sert à remiser le matériel, comme son nom l'indique. Déjà fonctionne le quai à combustible. Rien de plus commode. Le charbon passe des wagons dans des Decauville, que des monte-charges alignent sur une terrasse. Les locomotives, tour à tour, se rangent au pied de cette terrasse, les Decauville déversent le charbon dans les tenders, pendant que l'eau d'un réservoir alimente la chaudière et que le sable, préalablement séché dans des fours et logé dans un grenier par un Noria, se déverse dans son magasin, au-dessus de la chaudière. Tout cela automatiquement et rapidement. Ce chargement mécanique est des plus ingénieux et, de même que l'excavateur mangeur de collines, il fait le plus grand honneur à notre science industrielle.

La plate-forme de la gare, longue de 1.500 mètres, large de 300, sillonnée de rails, pleine de bruit, de fumée, de mouvement, bordée de maisons à logement pour les employés sédentaires, de lavatoires, de dortoirs, de salles de repos pour les amublants, est une manifestation éclatante de l'activité insatiable de notre époque.

A. TUORIOP.

CHRONIQUE SYNDICALE RÉGIONALE

TRÉVOUX, NEUVILLE

Un nouveau groupement local vient de se former sous le nom de « Syndicat d'entrepreneurs en bâtiments et travaux publics de Trévoux, Neuville-sur-Saône et la région », et les statuts viennent d'en être approuvés.

Voici les noms des entrepreneurs composant le bureau du nouveau Syndicat :

Président : M. Amiel, de Neuville ;

Vice-président : M. Guillon, de Neuville ;

Secrétaire : M. Salagnac fils, de Neuville ;

Trésorier : M. Brigonnet, de Villevert-Neuville ;

Secrétaire-adjoint : M. Denis, de Curis ;

Trésorier adjoint : M. Vernerey, de Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

HAUTE-SAONE

La réunion générale des Chambres syndicales de la Haute-Saône avait lieu cette année, à Lure, le 9 juin.

MM. Renault et Peureux, députés, assistaient à cette réunion et ont pris la parole pour assurer aux entrepreneurs leur sympathie.

Le Président de la Fédération avait été convié à cette réunion par M. Cheviet, président de la Chambre syndicale de la Haute-Saône, et M. Furxer, président de la section de Lure, et s'est fait un devoir en même temps qu'un plaisir de répondre à l'invitation de ses collègues. Il prit la parole après le banquet et entretint l'Assemblée des importantes questions qui font l'objet des études de la Fédération.

TRAVAUX DE LA RÉGION

PROJETÉS

OU DEVANT FAIRE L'OBJET D'ADJUDICATIONS PUBLIQUES

AIN. — La Commission départementale a donné un avis favorable aux demandes de secours à l'Etat formées par les communes de *Collonges*, 20.800 francs, pour installation des écoles, et de *Chavannes-sur-Reyssouze*, 4.720 francs, pour appropriation des écoles. — La ville de *Trévoux* sollicite l'autorisation de contracter des emprunts en vue des travaux suivants : 52.089 francs pour l'installation de l'école primaire supérieure de filles ; 52.945 francs pour l'acquisition du

clos des Carmélites ; 3.092 francs pour travaux d'appropriation de l'école maternelle.

ALLIER. — Le devis relatif à l'élargissement du pont de *Vichy* a été accepté, la dépense sera de 600.000 francs. — Une subvention de 20.010 francs a été accordée pour la construction d'une école communale de filles à *Garnat*.

DOUBS. — Très prochainement vont avoir lieu les travaux de construction d'une crèche municipale à *Montbéliard*. Le devis des travaux, dressé par M. Jean Walter, architecte à Montbéliard, s'élève à la somme de 24.621 fr. 05, non compris la fourniture du mobilier, qui fera l'objet d'un traité de gré à gré. — Prochainement aura lieu, à la *Chapelle-d'Huin*, l'adjudication des travaux de construction du chemin rural de *Relonne*. La dépense est évaluée à 3.600 francs. — Le Conseil municipal de *Maisons-du-Bois* vient de voter la somme de 2.300 francs pour effectuer des travaux d'établissement de bornes fontaines publiques.

DRÔME. — Le département de la Drôme est autorisé à emprunter une somme de 340.000 francs applicable au paiement des dépenses d'acquisition d'un domaine destiné à l'installation de l'orphelinat départemental agricole.

ISÈRE. — Le maire de Vienne sollicite l'autorisation préfectorale à l'effet de procéder aux travaux d'étude et d'examen du transfert des hospices à *Seyssuel*.

LOIRE. — Des égouts seront construits prochainement rue *Coraly-Royet* et boulevard *Jules-Janin*, à *Saint-Etienne*, dont la municipalité a également décidé l'élargissement de la rue *Tarentaize*, du chemin n° 5 et de la rue *Basse-des-Rives*. — Un égout doit être construit à *Andrézieux*, dans la rue du *Presbytère*. Le montant de la dépense sera payé en totalité par les propriétaires riverains.

SAONE-ET-LOIRE. — Le Conseil municipal de *Sauvignes* a donné son approbation aux devis relatifs à : l'aménagement de la place de la Mairie ; l'amélioration du presbytère en salle de classe et en salle de réunion ; la construction d'un mur de clôture à l'école des filles ; des réparations urgentes à l'école des garçons ; la construction de deux lavoirs à l'étang des *Georgetts* et de deux autres lavoirs, l'un à la *Vendée* et l'autre aux *Loges*.

VAUCLUSE. — M. le Préfet de Vaucluse vient de soumettre à l'enquête réglementaire le projet de construction d'une halle aux bestiaux à *Pertuis*, sur la place de la *Diane*. Ces travaux seront adjugés prochainement. — M. *Tourtet*, architecte départemental, vient de soumettre au Conseil municipal, qui l'a approuvé, le projet de construction, à *Cavaillon*, d'une école maternelle et de transformation des écoles de garçons et de filles. Le Conseil a décidé, en outre, la démolition des quartiers insalubres de la *Ville* et a adopté le projet de création d'égouts destinés à conduire les eaux ménagères dans le grand collecteur. — Le Conseil municipal d'*Orange* vient de décider de mettre à l'étude un projet d'adduction d'eau potable ainsi qu'un projet de transformation de l'éclairage au gaz et l'installation de l'électricité.

AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

Les succès d'un Lyonnais à Paris.

Nous éprouvons une très réelle satisfaction à enregistrer le succès d'un de nos compatriotes à Paris : M. *LAVIROTTE*, architecte, ancien élève de notre Ecole des Beaux-Arts, vient d'obtenir au concours public ouvert, par la ville de Paris, pour les plus belles façades construites dans le courant de l'année précédente, une des six primes décernées, pour une maison qu'il a construite avenue de *Wagram*, et dont toute la façade est en grès flammé de *Bigot*.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que M. *Lavirotte* avait déjà été primé en 1902, pour la façade d'une maison avenue *Rapp* ; le cas ne s'est pas, croyons-nous, encore présenté, de-

puis l'institution de ces concours, d'un architecte obtenant une seconde fois l'une des primes. C'est, pour la *Construction Lyonnaise* un double motif d'adresser à notre compatriote qui compte de nombreuses sympathies à Lyon, où il a conservé des attaches de famille, ses très vives et sincères félicitations.

Le Perron Sud du Palais du Commerce.

La nouvelle balustrade du perron du Palais du Commerce est terminée. Elle encadrera désormais correctement le bas-relief du sculpteur Vermare.

Tout entière en pierre d'Hauteville, elle a été extraite, taillée et transportée par MM. Jangot, entrepreneur à Lyon, et Bouquet, carrier à Villebois. La balustrade n'avait pu être faite pour le voyage du Président de la République, les neiges ayant empêché l'extraction de la pierre en temps utile.

Le Palais du Commerce a retrouvé sa physionomie coutumière avec, toutefois, en plus, une œuvre artistique enchâssée dans sa façade.

Tramway du Parc à Francheville-le-haut.

La réunion tenue le 25 juin 1907, salle Jaboulay, à Saint-Just, a voté, à l'unanimité, l'ordre du jour suivant :

Les habitants des Minimes, Saint-Just, Saint-Irénée et le Point-du-Jour, réunis au nombre de 150 le mardi 25 juin 1907, salle Jaboulay, demandent avec instance aux autorités compétentes des améliorations sérieuses dans le service des funiculaires, insistent surtout pour le fonctionnement désiré d'un tramway reliant le Parc à Francheville et souhaitent de tous leurs vœux une entente entre le Conseil municipal et les Compagnies O.-T.-L. et F.-O.-L.

L'Assemblée renouvelle sa confiance à MM. les Conseillers municipaux Vial et Novel présents, et remercie tous les élus du V^e arrondissement pour le zèle et le dévouement qu'ils ont montré. Enfin, elle nomme une Commission spéciale chargée de rédiger et lancer dans toute l'agglomération lyonnaise une pétition dans le but d'obtenir la réalisation de tous ces desiderata.

Le Congrès de Vienne et le Reboisement.

On lit dans la *Revue Forestière de France*, de juin, l'intéressant historique du Syndicat Forestier de France qui poursuit au grand jour et avec acharnement l'œuvre si patriotique du reboisement : ce Syndicat, qui centralise toutes les demandes des communes et des particuliers dans le but de reboiser leurs terrains à ses frais, est mentionné dans les rapports officiels du Congrès international d'Agriculture qui vient d'avoir lieu à Vienne (Autriche), comme étant la Société financière rêvée depuis 1876. Son organisation progressive s'étend aujourd'hui sur 82 départements, la Corse et l'Algérie.

Le Congrès de Vienne a même décidé, en partie sur l'initiative du Directeur du Syndicat Forestier de France, membre dudit Congrès, qu'à l'avenir ce Congrès international où sont représentées toutes les puissances portera le titre significatif de *Congrès international d'Agriculture et de Sylviculture*, car la section forestière était de beaucoup la plus importante de ce retentissant Congrès.

Nous ne pouvons donc qu'encourager une œuvre aussi utile qu'intéressante à tous les points de vue en mettant gracieusement nos colonnes à la disposition des hommes énergiques et d'action qui sont à la tête de ce Syndicat.

Nous profitons même de l'occasion pour informer nos lecteurs qu'en s'adressant à la Direction du Syndicat Forestier de France, 4, rue de Lille, à Paris, on recevra, à titre de propagande, la *Revue Forestière de France* jusqu'à la fin de 1908, soit pendant 18 mois pour 1 fr. 60. Cette intéressante publication dont les colonnes sont ouvertes à tous les forestiers sans exception, publie, dans le numéro de juin, en dehors de la leçon de sylviculture de M. Jolyet, chargé de cours à l'École nationale des Eaux et Forêts de Nancy, et du compte rendu du Congrès de Vienne, des articles de MM. Jules

Méline, sénateur ; Pierre Baudin, député ; Descombes, président de l'A. C. A. M. ; du D^r Passerat et de MM. les Inspecteurs des Eaux et Forêts Henry, Huffel, de Gail, Mathey, Murret, Parde, Peyroux, etc., etc...

Comme on le voit, c'est une intéressante Revue de propagande à laquelle les plus petites bourses peuvent, en s'y abonnant, contribuer ainsi à la vulgarisation de l'œuvre si utile du reboisement de la France.

Courses de Charbonnières.

La Société des Courses de Charbonnières qui, depuis plus de vingt ans, organise chaque année des courses d'ânes sur le charmant hippodrome de Sainte-Luce, vient de fixer au dimanche 7 juillet la date de sa réunion annuelle.

Les engagements seront reçus au secrétariat, agence Fournier, 14, rue Confort, à Lyon, et chez M. le docteur Girard, à Charbonnières. Les souscriptions seront également reçues aux mêmes adresses : moyennant un versement de 10 francs, chaque sociétaire recevra quatre cartes de pesage de 5 francs.

Nécrologie.

M. Emile JACQUEMIN, architecte. — C'est avec la plus douloureuse surprise et le plus vif regret que nous apprenons le décès de notre excellent et très estimé confrère, Emile Jacquemin, architecte, directeur de *l'Immeuble et la Construction dans l'Est*.

Emile Jacquemin était un des doyens de la presse technique de l'Entreprise, il avait donné au journal qu'il dirigeait une extension et une importance qui l'avaient classé parmi les organes professionnels les plus appréciés de province ; il y défendait avec ardeur et conviction le patrimoine artistique de sa chère Lorraine et professait pour Nancy un véritable culte : aussi de quelles protestations indignées ne s'élevait-il pas contre les actes de vandalisme qu'une municipalité peu éclairée s'appropriait à commettre contre les remarquables richesses d'art de la ville. Mais quelque vigoureuses que fussent ses polémiques, la loyauté de son caractère, l'aménité de ses manières, et sa valeur professionnelle lui avaient conquis la sympathie et l'estime de ses confrères.

Sa brusque disparition sera sincèrement déplorée par tous ceux qui l'ont connu et apprécié, et nous adressons à sa famille et à la rédaction de *l'Immeuble et la Construction dans l'Est* nos plus vives et nos plus sincères condoléances.

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Du 15 au 28 Juin 1907

LYON

Rue Boileau, 46. — Exhaussement. — Propr., M. Raclot. — Entr., M. Simonnet.

Rue Dumont-d'Urville, 16. — Hangar. — Propr., Société des mécaniques Vordol. — Arch., M. Cadet.

Rue de la Villette. — Hangar. — Propr., Compagnie des mines d'Anthracite de la Mure. — Constr., M. Paufigue.

Chemin des Pins, 101. — Maison. — Propr., M. Bonnefond. — Entrepr., M. Ginet.

Rue Tramassac, 42-46. — Annexe. — Propr., M. Ortolland.

Rues du Midi et Bèrenger. — Annexes et exhaussement. — Propr., MM. Maljournal et Bourron. — Arch., M. Laurençon.

Rues Parmentier et de la Mouche. — Agrandissement d'usine. — Propr., Société des Eaux de Villacabras. — Arch., M. Cumin.

Avenue de Noailles, 15. — Exhaussement d'immeuble. — Propr., M. Fleury. — Arch., M. Vernon.

Cours Henri et rue Sainte-Marie. — Villa. — Propr., Société des habitations à bon marché.

Rue Louise. — Annexe. — Propr., M. Billon. — Arch., M. Fournier.

Boulevard du Nord. — Villa. — Propr., M. Vibert. — Arch., M. Cumin.

Chemin de Saint-Alban et rue Villebois-Mareuil. — Maison. — Propr., M. Essertaise. — Entrepr., M. Planchat.

Rue Sébastopol, 54. — Exhaussement d'une maison. — Propr., M. Boudoux. — Arch., MM. Revol et Rigard.

Route de Vienne, 92. — Maison. — Propr., M. Clérino. — Arch., M. Pras.

Petit chemin des Cures. — Maison. — Propr., M. Boudot. — Entrepr., M. Bouchet.

Rue Garibaldi et place de l'Abondance. — Maisons. — Propr., M. Pansu. — Arch., M. E. Gurvy.

Rues de Saint-Cyr et des Docks. — Magasin à quai et hangar. — Propr., Compagnie générale de Navigation. — Entrepr., M. Tarnaud.

Chemin de l'Etoile-d'Alai. — Atelier de photographie. — Propr., M. Favier. — Entrepr., M. Simonet.

SAINT-ETIENNE

Villebœuf-le-Haut. — Propr., M. Gervais, rue Villebœuf, 24.

Rue d'Annonay, 82. — Propr., M. Vincent fils, rue d'Annonay, 82.

Rue Beaubrun, 52. — Propr., M. Javelle, même adresse.

Rue Palluat-de-Besset. — Propr., M. Rullière, même adresse.

Rue des Trois-Meules, 20. — Propr., M. Giraud, même adresse.

Rue du Treuil, 88. — Propr., M. Cizeron, même adresse.

Rue Desflaches. — Propr., M. Crozet, place Marengo, 11.

Terrains Palluat. — Propr., M. Blanc, rue Michelet, 53.

Rue Martin-Bernard. — Propr., M. Montagnon, même adresse.

Rue Girodet. — Propr., M. Garel, rue de Roanne, 23.

Rue du Soleil, 102. — Propr., M. Roure, au Marais.

Rue Palluat, 13. — Propr., M. Martin Duperray, même adresse.

Rue Royet, 99. — Propr., M. Fauraud, rue du Grand-Gonnet, 33.

A Beaulieu. — Propr., M. Perrin, grande rue Saint-Roch, 70.

Rue Belair, 41. — Propr., M^{me} veuve Mesel, même adresse.

Rue des Passementiers, 15. — Propr., M. Forest, même adresse.

Avenue Rochetaillée. — Propr., M^{me} veuve Granetier, même adresse.

Rue Charles-Rebour. — Propr., M. Charmette, cours Fauriel, 27.

Rue Charcot. — Propr., M. Auguste Charles, place Jules-Ferry, 4.

Rue des Tuileries, 3. — Propr., M. Fulchiron, même adresse.

Rue des Tuileries, 5. — Propr., M. Michelin, rue d'Annonay, 53.

Rue de Firminy. — Propr., M. Eyraud, à Grangeneuve.

Rue des Tuileries, 7. — Propr., M. Bernier, cours Fauriel, 12.

Rue Chaumier. — Propr., M. Robert, place du Peuple, 12.

Rue des Passementiers, 25. — Propr., M. Servy, même adresse.

Rue de la Préfecture, 51. — Propr., M. Mey, rue Eternité, 59.

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Rhône. — 15 juin. — *Mairie d'Oullins.* — Travaux vicinaux. Chemin vicinal ordinaire n° 9. Construction de canalisation en béton de ciment, de rigoles pavées en cailloux étetés, pose de bordure de trottoir et règlement de la chaussée et des trottoirs dans la traversée de l'agglomération de la Bussière, Montant, 6.200 fr. Soumissionnaire : M. Bourdeaux, 3 p. 100. — Adjud., M. Achard, à Oullins, 1 p. 100 de rabais.

Rhône. — 15 juin. — *Mairie d'Oullins.* — Travaux de viabilité des rues n°s 7 et 8 dans le quartier des Saulées (terrassment, empierrment et construction de rigoles pavées). Montant, 6.300 fr. Adjudic., M. Achard, à Oullins, 1 p. 100 de rabais.

Rhône. — 22 juin. — *Mairie de Saint-Genis-Laval.* — Construction d'une école de filles. Montant, 28.576 fr. 20. Soumissionnaires : MM. Rouchon et Grange, prix du devis. — MM. Grange frères, 5,59 p. 100. — Bertrand, 4 p. 100. — Garraud aîné, 7,50 p. 100. Adjud., M. Grandaux, à Saint-Genis-Laval, 8,50 p. 100 de rabais.

Rhône. — 23 juin. — *Mairie de Régnié.* — Construction d'un groupe scolaire avec mairie. — 1^{er} lot. Maçonnerie et pierre de taille. Montant, 39.880 fr. 72. Soumissionnaires : MM. Plazanet, 4 p. 100. — Mouriéras, 4 p. 100. — Déquaire, 4 p. 100. — Adjud., M. Guillebaud, à Régnié, 5 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Charpente et zinguerie. Montant, 14.208 fr. 89. Soumissionnaires : Société des Charpentiers, 5,15 p. 100. — MM. Alloin, 5 p. 100. — Châtelet, 2 p. 100. — Adjud., M. Mérat, à Régnié, 5,25 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Menuiserie, plâtrerie et peinture. Montant, 5.298 fr. 32. Soumissionnaires : MM. Daugy, 20 p. 100. — Plazanet, 18 p. 100. — Union Lyonnaise, 15 p. 100. — Adjudic., M. Revoil, à Régnié, 23 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Menuiserie et vitrerie. Montant, 7.462 fr. 65. Soumissionnaires : MM. Samhardier, 11,99 p. 100. — Plazanet, 10 p. 100. — Bergeron, 8 p. 100. — Adj., M. Roux, à Régnié, 15,10 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Serrurerie. Montant, 8.388 fr. Soumissionnaires : MM. Pouly, 15 p. 100. — Combier, 10 p. 100. — Jambon, 10 p. 100. — Adjud., M. Plazanet, à Beaujeu, 16 p. 100 de rabais.

Ain. — 23 juin. — *Mairie de Priay.* — Aménagement de l'école des filles. — 1^{er} lot. Maçonnerie, plâtrerie, peinture. Montant, 5.500 fr. 93. Adjud., M. Berrier, à Priay, 2 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Mobilier scolaire.

Montant, 805 fr. 60. Adjudic., M. Billet, à Saint-Jean-le-Vieux, 7 p. 100 de rabais.

Isère. — 15 juin. — *Mairie de Vienne.* — Travaux communaux. Aménagement d'un groupe scolaire rue Lafayette. 1^{er} lot. Terrassement, maçonnerie, pierre de taille et ciment. Montant, 10.195 fr. 38. Soumissionnaires : MM. Clamaron, 4 p. 100. — Ferrero, 4,50 p. 100. — Durand, 11,50 p. 100. — Lagnier, 12 p. 100. — Bourdier, 13,30 p. 100. — Poulet, 15 p. 100. — Adjud., M. Gerbe, à Vienne, 16 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Charpente et menuiserie. Montant, 9.892 fr. Soumissionnaires : MM. Gilodi aîné, 2 p. 100. — Janique, 5 p. 100. — Contamin, 5,50 p. 100. — Gilodi, 5,60 p. 100. — Bassot, 6 p. 100. — Ronjat, 7 p. 100. — Eymaron, 8 p. 100. — Adjud., M. Trabet jeune, à Vienne, 15 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Serrurerie. Montant, 2.627 fr. 70. Soumissionnaire : M. Clamaron, 15,10 p. 100. — Adjud., M. Bailly, à Vienne, 17,25 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant, 4.146 fr. Soumissionnaires : MM. Rolendo, 3 p. 100. — Place aîné, 13 p. 100. — Prudhomme, 23 p. 100. — Gilbert, 23,50 p. 100. — Adjud., M. Chatelain, à Vienne, 25,55 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Ferblanterie, zinguerie et plomberie. Montant, 796 fr. Soumissionnaire : M. Chapon, 18 p. 100 d'augmentation. Non adjugé.

Isère. — 23 juin. — *Mairie de Livet-et-Gavet.* — Travaux communaux. Construction de deux groupes scolaires. 1^{er} lot. Groupe scolaire de Gavet. Montant, 61.146 fr. 35. — 2^e lot. Groupe scolaire et grande place publique à Livet. Montant, 53.100 fr. Non adjugé, minimum de rabais non atteint.

Loire. — 16 juin. — *Mairie de Saint-Jodard.* — Travaux communaux. Construction d'un groupe scolaire. Montant, 36.060 fr. Adjud., M. Chirat, à Neulise, 2 p. 100 de rabais.

Saône-et-Loire. — 21 juin. — *Mairie de Mâcon.* — Travaux communaux. Agrandissement de l'école de garçons du quartier Rambuteau et de l'école de filles de la rue de Lyon. 1^{er} lot. Terrassement, maçonnerie et pierre de taille. Montant, 18.009 fr. 14. Soumissionnaire : M. Eugène Petit, prix du devis. Non adjugé. — 2^e lot. Gros fers, serrurerie. Montant, 3.155 fr. 57. Soumissionnaire : MM. Joanny Cottin, 2 p. 100. — Adjud., M. Descombes Dussauge, à Mâcon, 3 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Charpente, couverture, zinguerie. Montant, 6.877 fr. 55. Soumissionnaires : M. Pierre Berlie, prix du devis. — MM. Barbé, 2 p. 100. — François Pasquier, 4 p. 100. — Adjud., M. Pierre Blanchard, à Mâcon, 5 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Menuiserie, quincaillerie. Montant, 6.653 fr. 82. Soumissionnaires : MM. Claude Delys, 1 p. 100. — Melleret, 2 p. 100. — Claude Driffort, 3 p. 100. — Adjud., M. Salomon Magnin, à Saint-Sorlin, 4 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant, 2.574 fr. Soumissionnaires : MM. Etienne Garnier, Auguste Raymond, prix du devis. — M. Philibert Bonneau, 1 p. 100. — Adjud., M. Emile Bussière, à Mâcon, 6 p. 100 de rabais.

MISES EN ADJUDICATION

Ain. — Dimanche 7 juillet, 11 h. — *Mairie de Giron.* — Travaux communaux. Construction d'un hangar à bois pour le chalet de la fromagerie et d'un magasin à matériel communal. Montant, 3.529 fr. 68. — Renseignements à la mairie et chez M. Grillet, architecte, à Nantua.

Allier. — Dimanche 4 août, 2 h. — *Mairie de Gannat.* — Agrandissement de l'école des filles. — 1^{er} lot. Terrasse et maçonneries. Montant, 35.483 fr. 85. Cautionnement, 1.200 fr. — 2^e lot. Charpente. Montant, 5.938 fr. 06. Cautionnement, 200 fr. — 3^e lot. Couverture et zinguerie. Montant, 4.599 fr. 74. Cautionnement, 170 fr. — 4^e lot. Menuiserie. Montant, 17.697 fr. 88. Cautionnement, 500 fr. — Serrurerie. Montant, 8.109 fr. 12. Cautionnement, 270 fr. 6^e lot. Plâtrerie, peinture et vitrerie. Montant, 8.258 fr. 70. Cautionnement, 270 fr. Renseignements à la mairie.

Allier. — Samedi 6 juillet, 10 h. — *Mairie de Commeny.* — Construction d'écuries et réparations aux abattoirs. Montant, 3.400 fr. Cautionnement, 200 fr. — Renseignements à la mairie.

Gers. — Samedi 13 juillet, 2 h. — *Préfecture.* — 1^{er} lot. Terrassement et maçonnerie. Montant, 3.942 fr. 66. Cautionnement, 130 fr. — 2^e lot. Charpente, couverture, zinguerie. Montant, 1.920 fr. Cautionnement, 65 fr. — 3^e lot. Plâtrerie. Montant, 1.307 fr. Cautionnement, 45 fr. — 4^e lot. Menuiserie, quincaillerie et serrurerie. Montant, 1.820 fr. Cautionnement, 60 fr. — 5^e lot. Peinture. Montant, 749 fr. 80. Cautionnement, 25 fr. Somme à valoir pour imprévus et frais de déplacements, 720 fr. 54. — Les entrepreneurs qui désiraient concourir à cette adjudication pourront prendre connaissance des devis et cahiers des charges, bordereaux des prix et estimation des dépenses dans les bureaux de la préfecture, tous les jours, ceux fériés exceptés, de 9 heures du matin à midi et de 2 à 4 heures du soir. — Chaque concurrent devra produire, avec sa soumission, un certificat de capacité ayant moins de trois ans de date, délivré par un homme de l'art, et visés par M. Ardit, architecte, au moins trois jours avant l'adjudication.

Haute-Savoie. — Jeudi 11 juillet, 10 h. — *Sous-préfecture de Saint-Julien-en-Genevois.* — Annemasse. Adduction d'eau. 1^{er} lot. Terrassements, ouvrages d'art, transports et pose des conduites. Montant, 133.177 fr. 77. A valoir, 11.000 fr. Total, 144.177 fr. 77. — 2^e lot. Fournitures en wagons en gare d'Annemasse des tuyaux. Montant, 116.908 fr. 11. A valoir, 3.425 fr. 12. Total, 120.330 fr. 23. — 3^e lot. Fourniture sur wagons en gare d'Annemasse de la robinetterie et fontainerie. Montant, 14.289 fr. A valoir, 1.000 fr. Total, 15.289 fr. — Visa, huit jours avant l'adjudication, par M. Espinasse, conducteur voyer, à Saint-Julien-en-Genevois. Renseignements à la préfecture.

Haute-Savoie. — Mardi 23 juillet, 10 h. — *Mairie d'Annecy.* — Captation, élévation et filtration des eaux du lac. 1^{er} lot. Tube draineur en fonte

de 0 m. 50 de diamètre, amenant l'eau du lac, d'une profondeur de 40 mètres à l'usine à filtres. Montant, 61.200 fr. Cautionnement, 3.200 fr. — 2^e lot. Construction de l'usine à filtres et bassins de décantation. Montant, 60.422 fr. Réservoir de la Puya. Montant, 10.877 fr. 47. Total, 71.299 fr. 47. Cautionnement, 4.000 fr. — 3^e lot. Conduite de refoulement aux réservoirs. Montant, 43.165 fr. Cautionnement, 2.500 fr. — Les soumissions devront être parvenues à la mairie vingt-quatre heures avant l'adjudication. — Visa par le maire, huit jours avant l'adjudication. Renseignements à la mairie.

Isère. — Dimanche 7 juillet, 3 h. — *Mairie de Saint-Clair-du-Rhône.* — Travaux sur chemins vicinaux ordinaires n° 1, sur 849 m. Montant, 11.000 fr. Cautionnement, 300 fr. — Renseignements à la mairie.

Isère. — Dimanche 7 juillet, 10 h. — *Mairie de Champ-sur-Drac.* — Travaux d'adduction d'eau et de construction de fontaines publiques. Montant, 19.453 fr. 26. A valoir, 1.976 fr. 74 — Renseignements à la mairie.

Jura. — Samedi 13 juillet, 11 h. — *Sous-préfecture de Saint-Claude.* — Travaux communaux. Bellefontaine. Construction de trois réservoirs communaux. Devis de M. Lacroix, agent voyer à Morez. Mont., 2.064 fr. 60. A valoir, 335 fr. 40. Total, 2.400 fr. Cautionnement, 70 fr. — Lézat. Construction d'une remise de pompe à incendie au hameau des Mouillés Même auteur. Montant, 1.633 fr. 34. A valoir, 166 fr. 66. Total, 1.800 fr. Cautionnement, 50 fr. — Saint-Lupicin. Construction d'un préau à l'école infantine. Devis de M. Brelot, agent voyer à Saint-Lupicin. Montant, 702 fr. 26. A valoir, 47 fr. 74. Total, 750 fr. Cautionnement, 30 fr. — Visa par l'auteur du projet, huit jours avant l'adjudication. — Dépôt des soumissions le vendredi 12 juillet avant 5 heures du soir, ou sous pli recommandé, par le premier courrier du samedi. Renseignements à la sous-préfecture.

Loire. — Dimanche 7 juillet, 2 h. — *Mairie de Rozier-Cotes-d'Aurec.* — Travaux communaux. Construction d'un groupe scolaire au bourg et d'une école mixte au hameau de Martinanges. — 1^{er} lot. Terrassements et maçonneries. Montant, 19.088 fr. 50. Cautionnement, 650 fr. — 2^e lot. Charpente, menuiserie, couverture, serrurerie. Montant, 20.352 fr. 89. A valoir, 837 fr. 11. Cautionnement, 70 fr. — 3^e lot. Zinguerie. Montant, 1.200 fr. Cautionnement, 500 fr. — 4^e lot. Plâtrerie, peinture et vitrerie. Montant, 6.500 fr. Cautionnement, 200 fr. — Visa par M. Teyssot, à Saint-Nizier-de-Fornas, six jours avant l'adjudication. Renseignements à la mairie.

Loire. — Lundi 5 août, 1907. — *Mairie de Saint-Etienne.* — Manufacture nationale d'armes de Saint-Etienne. Service de l'artillerie. Fourniture de produits réfractaires comprenant : 161.000 kil. briques diverses 4.300 kil. briques terre de Bolène et 75.000 kil. coulis. — Les pièces exigées pour concourir devront parvenir à la manufacture nationale d'armes de Saint-Etienne, le 28 juin 1907, avant midi. Les soumissions et les échantillons devront être envoyés ou déposés ensemble, le 12 juillet, avant midi. Renseignements à la manufacture nationale d'armes de Saint-Etienne.

Nous prions Messieurs les Architectes auteurs de projets, de travaux communaux de nous faire parvenir un exemplaire des affiches annonçant les mises en adjudication. L'insertion en est fait gratuitement

SPECTACLES

OLYMPIA 66, rue Duquesne. — Depuis vendredi, huit débuts ont apporté du nouveau dans le merveilleux programme de notre splendide music-garden. Les sept Marocains de la troupe Hadji-Mohamed, les plus forts acrobates sauteurs que l'on ait connus à ce jour; les Bertho, acrobates mondains, stupéfiants dans leurs valses vertigineuses; l'inénarrable comique Dalila Rives dans ses amusantes paysanneries; M. Rives, chanteur de genre parfait; Jane Paradis, gracieuse chanteuse fort entraînante; Mlle Lineite Loiseau, excentrique; MM. Garrubbo et Méribert, deux joyeux comiques; plus quatre nouvelles vues du cosmographe géant, le plus fixe de tous les cinématographes; et, de l'ancienne troupe, on retrouve avec un sensible plaisir l'exquise diseuse satirique Nine Dalbret, le plus que désopilant rénovateur du genre Bourguès, l'amusant Rochebrune, la gracieuse Dayrose, etc. Il est facile de comprendre qu'avec un tel défilé de numéros et installés confortablement dans ce site enchanteur qu'est l'Olympia, les spectateurs viennent en foule tous les soirs à 8 heures et les jeudis, dimanches et fêtes en matinée à 2 heures.

THÉÂTRE CINÉMA-PATHÉ-GROLÉE 6, rue Grolée, Tous les jours, séances d'une heure, en matinée de 2 h. 1/2 à 6 h. 1/2. Les dimanches et fêtes, à partir de 1 h. 1/2. Grande soirée, tous les jours, de 8 h 1/2 à 11 heures. Bureaux à 8 heures.

MOUCHE DU SOIR Tous les soirs, concert-premenade avec chanteurs, sur la Saône, de la Mulatière à Saint-Rambert et Retour. Départ de Perrache à 8 h. 35 et tous les pontons de la rive gauche jusqu'à la Feuillée; départ à 9 heures précises. Au retour, arrêt à tous les pontons de Vaise à Perrache. Buffet à bord.

TOUR DE FOURVIÈRE Ascensions tous les jours. Splendide panorama sur le Dauphiné et les Alpes.

L'Imprimeur-Gérant: A. REY.

Lyon — Imprimerie A. REY, 4, rue Gentil. — 46271

Tirage :
6 Octobre 1907

LOTÉRIE D'ARLES

(BOUCHES-DU-RHÔNE)

Le Billet
UN FRANC

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

ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

ARDOISES pour toitures, dalles, urinoirs, tablettes, tableaux, etc. Entrepôt J. GUICHARD fils, seul représentant de la Commission des Ardoisières l'Angers, chemin de Vacques, 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 & PAVÉS

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

PEINTURE & PLÂTRERIE

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

CÉRAMIQUE

PRODUITS CÉRAMIQUES, PROST FRÈRES, fabricant Jean-Claude PROST, succés, 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 faïence, etc. — Succursale à St-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^{IE}

BOURG-SAINT-ANDÉOL (Ardèche)

CARRELAGES MOSAIQUES, GRANITÉS ET INCRUSTÉS DE MARBRE

OUVRAGES EN PIERRE DE TOUTE PROVENANCE

Taillée mécaniquement, tournée
ou sculptée.



BALUSTRADES

à partir de 10 francs le mètre courant

BALUSTRADES

Envoi franco de l'Album

Adresse télégraphique :
RIVACIER

RIVORY & JOLY (A. en 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 : Société Escau et Meuse, à Anzin. — Chappée et Fils, Le Mans
et Dépositaires : Strube et Fils, à Montrouge. — Diverses Sociétés.

PETIT OUTILLAGE, MATÉRIEL D'ENTREPRENEURS DE TOUTES SORTES
Wagonnets et autres Appareils de la voie

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

CIMENTS DE LA PORTE DE FRANCE

MADIOT & BRÉDY

CONCESSIONNAIRES POUR LE RHONE

21, Rue de la Corderie, LYON-VAISE

CIMENTS. — CHAUX HYDRAULIQUES. — PLATRES. — LATTES.
BRIQUES. — PLATRES DE PARIS. — DALLES EN CIMENT
TUYAUX GRÈS ET POTERIE

TUILES, marques "BOURGOGNE SUPÉRIEURE" et "CHARAVAY"

Société Lyonnaise d'Eclairage, Chauffage

ET INSTALLATIONS SANITAIRES

LYON — 67, Rue de l'Hôtel-de-Ville, 67 — LYON
TÉLÉPHONE 37-41

GAZ — ELECTRICITÉ — ESSENCE
GAZOGÈNE — PÉTROLE
APPAREILLAGE — EAU — PLOMBERIE

INSTALLATIONS SANITAIRES

TIRAGE : 20 DECEMBRE 1907

LOTÉRIE

DE

GRAY

(Haute-Saône)

Pour transformation
ET AGRANDISSEMENT DU MUSÉE

Autorisée par Arrêté Ministériel du 17 Mars 1906

AU CAPITAL DE

200.000 francs

GROS LOT

10.000 FR.

1 lot de **5.000** fr.

2 lots de **1.000** fr.

54 lots de **500 à 100** fr.

Soit 58 lots pour 24.000 francs

Pour recevoir à domicile, adresser à l'Agence
Fournier, 14, rue Confort, Lyon, mandat-
poste du montant des billets avec enveloppe
timbrée à 0,15 par 5 billets.

En vente dans toute la France chez les bura-
listes, libraires, papetiers, etc.

Le Billet : 50 cent.

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

CHARPENTES EN FER

J. EULER & FILS

296, Cours Lafayette, LYON
TÉLÉPHONE 11-04

Serrurerie pour
Usines et Bâtimens

LE LLYOD

COMPAGNIE
D'ASSURANCES

CONTRE
LE VOL

NÉERLANDAIS

FONDÉE EN 1853

Capital Social :

HUIT MILLIONS

Assurance contre le vol par effraction
des appartemens de ville, villas, banques,
bureaux, magasins, et espèces et titres
en coffres-forts.

AGENCE GÉNÉRALE DE LYON :

41, Rue de la Bourse, 41