

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS

ARRÊTÉ CONCERNANT LES PERMISSIONS DE GRANDE VOIRIE

(FIN)

CHAPITRE IV. — Saillies.

ART. 19. — *Soubassements, colonnes, pilastres, ferrures, jalousies, persiennes, contrevents, appuis de croisées, barres de support, tuyaux de descente, cuvettes, ornements des devantures, grilles, enseignes, socles, petits et grands balcons, lanternes, transparents, attributs, auvents et marquises, bannes, corniches d'entablement, corniches de devantures et tableaux sous corniches.* — La nature et la dimension maximum des saillies permises sont fixées ci-après, la mesure des saillies étant toujours prise sur l'alignement de la façade, c'est-à-dire à partir du nu du mur au-dessus de la retraite du soubassement :

1° Soubassement, 0 m. 05;

2° Colonnes en pierre, pilastres, ferrures de portes et fenêtres, jalousies, persiennes, contrevents, appuis de croisées, barres de support, 0 m. 10;

3° Tuyaux et cuvettes, ornements des devantures, y compris les corniches, là où il n'existe pas de trottoir, grilles de boutiques et de fenêtres des rez-de-chaussée, enseignes, y compris toutes pièces accessoires, 0 m. 16;

4° Socles de devantures de boutiques, 0 m. 20;

5° Petits balcons de croisée au-dessus du rez-de-chaussée, 0 m. 22;

6° Grands balcons, lanternes, transparents, attributs, 0 m. 80;

Ces ouvrages ne pourront être établis qu'à 4 m. 30 au moins au-dessus du sol et seulement dans les rues dont la largeur ne sera pas inférieure à 8 mètres. Toutefois, s'il y a devant la façade un trottoir de 1 m. 30 de largeur au moins, la hauteur de 4 m. 30 pourra être réduite jusqu'au minimum de 3 m. 50 pour les grands balcons, dans les rues ayant au moins 8 mètres de largeur, et au minimum de 3 mètres pour les lanternes, transparents et attributs, quelle que soit la largeur de la rue;

Ces ouvrages devront d'ailleurs être supprimés sans indemnité si l'Administration, dans un intérêt public, est conduite à exhausser ultérieurement le sol de la route;

7° Auvents et marquises, 0 m. 80.

Ces ouvrages seront en bois ou en métal; on ne les autorisera que sur des façades devant lesquelles il existe un trottoir de 1 m. 30 de largeur au moins.

Aucune partie de ces ouvrages ni de leurs supports ne sera à moins de 3 mètres au-dessus du trottoir.

Les marquises pourront être garnies de draperies flottantes, dont la hauteur au-dessus du trottoir ne sera pas inférieure à 2 m. 50.

Toutefois, sur les voies pourvues de trottoirs de plus de 1 m. 30 de largeur, on pourra établir des marquises d'une saillie supérieure à 0 m. 80; les dispositions et dimensions de ces ouvrages seront fixées par l'arrêté d'autorisation à intervenir suivant les circonstances de l'espèce. Ces marquises seront, en tous cas, soumises aux prescriptions des deuxième et troisième alinéas du présent article et, en outre, aux conditions spéciales ci-après :

Leur ossature sera entièrement métallique; leur couverture sera translucide; elles ne pourront recevoir de garde-corps, ni être utilisées comme balcons; les eaux pluviales qu'elles recevront ne pourront s'écouler que par des tuyaux de descente appliqués contre le mur de façade et disposés de manière à ne pas déverser ces eaux sur le trottoir;

Les parties les plus saillantes seront à 0 m. 50 au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir, ou, s'il existe une plantation sur ce trottoir, à 0 m. 80 au moins de l'axe de la ligne d'arbres la plus voisine et, en tous cas, à 4 mètres au plus du nu du mur de façade;

Leur hauteur, non compris les supports, n'excédera pas 1 mètre;

8° Bannes.

Les bannes ne pourront être posées que devant les façades où il existe un trottoir.

Leurs parties les plus en saillie seront à 0 m. 50 au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir ou, s'il existe une plantation d'arbres sur le trottoir, à 0 m. 80 au moins

de l'axe de la ligne d'arbres la plus voisine, et, en tous cas, à 4 mètres au plus du nu du mur de façade.

Aucune partie de ces ouvrages ni de leur support ne sera à moins de 2 m. 50 au-dessus du trottoir.

Cette dernière prescription ne s'applique pas aux parties des supports ou aux organes de manœuvre dont la saillie sur le nu du mur de façade ne dépasse pas 0 m. 16;

9° Corniches d'entablement.

Leur saillie n'excédera pas 0 m. 16 quand elles seront en plâtre, ou l'épaisseur du mur à son sommet quand elles seront en pierre ou en bois.

10° Corniches de devantures et tableaux sous corniches, y compris tous ornements pouvant y être appliqués lorsqu'il existe un trottoir, savoir : Corniches jusqu'à 3 m. 50 de hauteur au-dessus du trottoir, 0 m. 50.

Corniches à plus de 3 m. 50 de hauteur, 0 m. 80.

Tableaux sous corniches, quelle que soit la hauteur, 0 m. 50, sous la réserve que les parties les plus saillantes des corniches de devantures et tableaux sous corniches devront être à 0 m. 50 au moins en arrière du plan vertical passant par l'arête du trottoir.

Les dimensions fixées dans les dix paragraphes ci-dessus sont applicables seulement dans les portions de route ayant plus de 6 mètres de largeur effective. Lorsque cette largeur n'est pas atteinte, l'arrêté du préfet statue, dans chaque cas particulier, sur les dimensions des saillies qu'il y a lieu d'autoriser.

Toutefois, dans les communes où il existe des règlements de voirie municipaux régulièrement approuvés, le préfet pourra délivrer des autorisations dérogeant aux prescriptions ci-dessus, en adoptant les saillies maxima fixées par ces règlements, sauf dans le cas de circonstances exceptionnelles où les ingénieurs jugeraient ces saillies incompatibles avec la facilité et la sécurité de la circulation; dans ce cas, il en sera référé au ministre des travaux publics.

ART. 20. — *Occupation temporaire de la voie publique.* — Les échafaudages ou les dépôts de matériaux qu'il pourra être nécessaire de faire sur le sol de la route pour l'exécution des travaux seront éclairés pendant la nuit; leur saillie sur la voie publique sera de 2 mètres au plus, et ce maximum pourra être réduit dans les traverses étroites.

Ils seront disposés de manière à ne jamais entraver l'écoulement des eaux sur la route ou ses dépendances. Dans les villes, le permissionnaire pourra être tenu de les entourer d'une clôture.

ART. 21. — Il est interdit d'établir, de remplacer ou de réparer des marches, bornes, entrées de caves ou tous ouvrages de maçonnerie, en saillie sur les alignements et placés sur le sol de la voie publique. Néanmoins, il pourra être fait exception à cette règle pour ceux de ces ouvrages qui seraient la conséquence de changements apportés au niveau de la route ou lorsqu'il se présenterait des circonstances exceptionnelles. Dans ce dernier cas, il devra en être référé à l'Administration supérieure.

CHAPITRE V. — Dispositions concernant les baies du rez-de-chaussée et l'accès des portes charretières.

ART. 22. — *Conditions pour l'ouverture des portes et fenêtres du rez-de-chaussée.* — Aucune porte ne pourra s'ouvrir en dehors de manière à faire saillie sur la voie publique.

Les fenêtres et volets du rez-de-chaussée, qui s'ouvriraient en dehors, devront se rabattre sur le mur de face, le long duquel ils seront fixés.

ART. 23. — *Emplacement et accès des portes cochères.* — Sur les routes plantées, les portes charretières seront, autant que possible, placées au milieu de l'intervalle de deux arbres consécutifs.

Il sera posé, devant les arbres, de chaque côté du passage, des bornes en pierre dure ou en bois ou des butte-roues en fonte.

Lorsqu'il existera, vis-à-vis des portes charretières, un trottoir

ou une contre-allée réservée à la circulation des piétons, il y sera établi, suivant leur profil en travers normal, une chaussée de 3 mètres de largeur, qui sera en pavé, ou en empierrement formé de menus matériaux.

La bordure du trottoir, lorsqu'il en existera, sera baissée dans l'emplacement du passage, sur une longueur de 3 mètres, de manière à conserver 0 m. 05 de hauteur au-dessus du caniveau. Le raccordement de la partie baissée avec le reste du trottoir aura 1 mètre de longueur de chaque côté.

Ces divers ouvrages sont à la charge du propriétaire riverain.

CHAPITRE VI. — Trottoirs

ART. 24. — *Conditions d'établissement des trottoirs.* — La nature et les dimensions des matériaux à employer dans la construction des trottoirs seront fixées par l'arrêté spécial qui autorisera ces ouvrages. Les bordures, ainsi que le dessus du trottoir, seront établis suivant les points de hauteur et les alignements fixés au pétitionnaire.

Les extrémités du trottoir devront se raccorder avec les trottoirs voisins ou avec le revers, de manière à ne former aucune saillie.

ART. 25. — *Suppression des bornes.* — Partout où un trottoir sera construit, le riverain est tenu d'enlever les bornes qui se trouvent en saillie sur les façades des constructions.

CHAPITRE VII. — Ecoulement des eaux. Etablissement d'aqueducs et de tuyaux.

ART. 26. — Nul ne peut, sans autorisation, rejeter sur la voie publique les eaux insalubres provenant des propriétés riveraines.

Les eaux pluviales, lorsqu'elles auront été recueillies dans une gouttière, ainsi que celles provenant de l'intérieur des maisons, seront conduites jusqu'au sol par des tuyaux de descente, puis jusqu'au caniveau de la route, soit par une gargouille, s'il existe un trottoir ou dès qu'il en existera un, soit par un ruisseau pavé, s'il n'existe qu'un revers.

ART. 27. — *Ecoulement sous la voie publique.* — Les particuliers peuvent être autorisés à établir, sous le sol des routes, des aqueducs ou conduites pour l'écoulement ou la distribution des eaux ou du gaz, conformément aux dispositions spéciales qui seront réglées par l'arrêté d'autorisation et sous les conditions ci-après :

ART. 28. — *Conditions générales des autorisations pour l'établissement de tuyaux ou aqueducs sous la voie publique.* — Les tranchées longitudinales ne seront ouvertes qu'au fur et à mesure de la construction de l'aqueduc ou de la pose des tuyaux, et les tranchées transversales que sur la moitié de la largeur de la voie publique, de manière que l'autre moitié reste libre pour la circulation. Les parties de tranchées qui ne pourraient pas être comblées avant la fin de la journée seront défendues pendant la nuit par des barrières solidement établies et suffisamment éclairées.

Le remblai des tranchées, après la pose des conduites, sera fait par couches de 0 m. 20 d'épaisseur, et chaque couche sera pilonnée avec soin. On rétablira sur le remblai les pavages, chaussées d'empierrement, trottoirs et autres ouvrages qui auraient été démolis, en suppléant au déchet des vieux matériaux par des matériaux neufs de bonne qualité, et en se conformant, pour l'exécution, à toutes les règles de l'art.

Ces travaux seront faits par le permissionnaire qui devra, pendant un an, les entretenir d'une manière continue.

Toute négligence apportée à l'entretien pourra donner lieu à la rédaction d'un procès-verbal qui sera déféré au Conseil de Préfecture.

S'il y a urgence, il sera procédé d'office et aux frais du permissionnaire, après mise en demeure, à l'exécution des travaux propres à faire cesser le dommage.

Le permissionnaire fera enlever, immédiatement après l'exécution de chaque partie du travail, les terres, graviers et immondices qui en proviendront, de manière à rendre la voie publique parfaitement libre.

Il se conformera à toutes les mesures de précaution qui lui seront indiquées, soit par les ingénieurs, soit par l'autorité locale.

Il devra faire les dispositions convenables pour ne porter aucun dommage aux voies d'écoulement, telles que aqueducs ou tuyaux déjà établis, soit par l'Administration, soit par les particuliers.

Il ne pourra entreprendre ses travaux ni les reprendre, s'il les a suspendus, sans en avoir prévenu à l'avance l'ingénieur de l'arrondissement ou le subdivisionnaire délégué.

Dans le mois qui suivra l'exécution des travaux, il pourra être tenu de déposer au bureau de l'ingénieur un plan coté indiquant exactement le tracé des conduites et leurs divers embranchements, à l'échelle de 0 m. 005 pour 1 mètre.

Le permissionnaire ou son ayant-cause devra, à toute époque, se conformer aux règlements d'administration ou de police en vigueur. Il sera tenu, sur une simple réquisition, de laisser visi-

ter les ouvrages qui se rattachent à l'écoulement ou d'interrompre cet écoulement.

Il sera tenu, en outre, si l'Administration le juge nécessaire dans un intérêt de police ou de salubrité, d'ouvrir des tranchées sur les parties de conduites qui lui seraient désignées, et de rétablir ensuite la voie sans pouvoir, à raison de ces faits, réclamer aucune indemnité.

L'Administration conserve, d'ailleurs, le droit de faire changer l'emplacement des conduites ou même de les supprimer, conformément aux articles 38 et 39 ci-après.

ART. 29. — *Tuyaux de conduite pour les eaux ou le gaz.* — Les tuyaux pour la distribution des eaux ou du gaz seront toujours posés à 0 m. 60 au moins de profondeur.

ART. 30. — *Dispositions relatives aux conduites débouchant dans un aqueduc situé sous la voie publique.* — Lorsqu'il s'agira de jeter les eaux d'une propriété riveraine dans un égout existant sous la voie publique, elles y seront amenées directement par un conduit dont les matériaux et les dispositions seront indiqués par l'arrêté d'autorisation.

Le percement dans la maçonnerie du pied droit sera réduit aux dimensions strictement indispensables. Le raccordement sera exécuté avec soin en ciment ou en bon mortier hydraulique.

Le conduit sera muni, à son origine, dans l'intérieur de la propriété, d'une cuvette avec grille, qui devra faire obstacle au passage des immondices.

Il est interdit d'introduire dans l'égout aucun liquide qui pourrait nuire à la salubrité ou à l'égout lui-même.

CHAPITRE VIII. — Plantations.

ART. 31. — Nul ne peut exercer un acte quelconque de jouissance sur une plantation située sur le sol d'une route, sans autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation ne sera accordée que si les particuliers justifient avoir légitimement acquis les arbres dont il s'agit à titre onéreux ou les avoir plantés à leurs frais, en exécution des anciens règlements.

ART. 32. — *Abatage des plantations.* — Nul ne peut abattre des arbres faisant partie de plantations régulières situées le long des routes, sans en avoir obtenu l'autorisation.

L'abatage ne sera permis que lorsque les arbres auront atteint toute leur croissance, qu'ils seront trop rapprochés entre eux ou de la route, ou que l'Administration jugera utile de remplacer la plantation riveraine par une plantation nouvelle établie sur le sol même de la route.

L'abatage ne pourra avoir lieu qu'après que les arbres auront reçu l'empreinte du marteau des ponts et chaussées.

Il sera fait de manière à ne pas encombrer la voie publique. Les arbres plantés sur le sol des routes seront, aussitôt après l'abatage, rangés sur le bord des accotements ou le long des fossés, parallèlement à l'axe de la route. Les trous seront comblés immédiatement. Les arbres abattus seront enlevés huit jours au plus tard après leur chute.

Les arbres des plantations riveraines seront abattus sur le terrain des propriétaires, sans emprunter en aucune façon, pour le dépôt des bois, le sol de la route.

ART. 33. — Les conditions de l'élagage des haies et des plantations sont déterminées par des arrêtés spéciaux, en raison de l'essence des arbres et des circonstances locales.

Les haies seront toujours conduites de manière que leur développement du côté de la voie publique ne fasse aucune saillie sur le sol appartenant à la route. On n'y tolérera l'existence d'aucun arbre de haute tige, à moins que la haie ne se trouve à deux mètres au moins des terrains de la voie publique.

ART. 34. — Les plantations nouvelles ne peuvent être exécutées que d'après un arrêté par lequel le préfet fixe les alignements, l'espacement des arbres entre eux dans chaque rangée, leur essence, les conditions auxquelles ils doivent satisfaire et toutes les précautions à prendre pour assurer leur bonne venue.

CHAPITRE IX. — Conditions générales des autorisations.

ART. 35. — *Durée des autorisations.* — Les autorisations ne sont valables que pour un an, à partir de la date des arrêtés, et sont périmées de plein droit, si l'on n'en a pas fait usage avant l'expiration de ce délai.

ART. 36. — *Récolement.* — Toute permission de grande voirie donne lieu, de la part de l'Administration, à un récolement dont mention est faite sur une expédition de l'arrêté.

Si la permission comporte une acquisition ou une vente de terrains, elle fait l'objet d'un procès-verbal de récolement.

Au cas où les conditions imposées n'ont pas été remplies, un avertissement est envoyé au permissionnaire; il est ensuite dressé, s'il y a lieu, un procès-verbal de contravention, lequel est déféré au Conseil de Préfecture.

ART. 37. — *Réparation des dommages causés à la route.* — Aussitôt après l'achèvement de leurs travaux, les permissionnaires sont tenus d'enlever tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, gravois et immondices, de réparer immédiatement tous les dommages qui auraient pu être causés à la route ou à ses dépendances, et de rétablir dans leur premier état les

essés, talus, accotements, chaussées ou trottoirs qui auraient été endommagés.

ART. 38. — *Entretien en bon état des ouvrages situés sur le sol de la route et de ses dépendances.* — Les ouvrages établis sur le sol de la voie publique et qui intéressent la viabilité, notamment ceux mentionnés dans les articles 6, 24, 26, 27, 28, 29 et 30 du présent règlement, seront toujours entretenus en bon état et maintenus conformes aux conditions de l'autorisation; faute de quoi, cette autorisation serait révoquée, indépendamment des mesures qui pourraient être prises contre le permissionnaire pour répression de délit de grande voirie et pour la suppression de ces ouvrages.

ART. 39. — *Suppression des ouvrages sans indemnités.* — Les permissions de pure tolérance concernant les ouvrages mentionnés à l'article précédent peuvent toujours être modifiées ou révoquées, en tout ou en partie, lorsque l'Administration le juge utile à l'intérêt public, et le permissionnaire est tenu de se conformer à ce qui lui est prescrit à ce sujet, sans qu'il puisse s'en prévaloir pour réclamer aucune indemnité.

ART. 40. — *Réserve des droits des tiers.* — Les autorisations de grande voirie ne sont données que sous toute réserve des droits des tiers, des règlements faits par l'autorité municipale dans

les limites de ses attributions, des servitudes militaires et de celles résultant du Code forestier.

ART. 41. — *Réserve concernant la police de petite voirie.* — Une permission de grande voirie accordée pour une grande propriété qui fait l'angle d'une voie communale ne préjuge rien sur les obligations qui peuvent être imposées par l'autorité locale, en ce qui concerne la façade sur la voie communale.

CHAPITRE X.

ART. 42. — *Mode de constatation des délits.* — Les contraventions sont constatées par les maires ou adjoints, les ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs ou commis, les commissaires et agents de police, les gendarmes, les gardes-champêtres et, en général, par tous les agents dûment assermentés.

ART. 43. — *Publication et exécution du règlement.* — Le présent arrêté sera publié et affiché dans l'étendue du département.

Le préfet, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et le commandant de la gendarmerie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en surveiller et d'en assurer l'exécution.

L'arrêté du 1^{er} décembre 1859 est et demeure rapporté.
Lyon, le 15 janvier 1907.

Madame OTÉELLE

TRAGÉDIE EN QUATRE TABLEAUX

PREMIER TABLEAU

LE CANIVEAU

M^{me} OTÉELLE, *indifférente.*

Je voudrais, chère dame, installer des ficelles
En l'air, pour écouler mon électricité.

M^{me} VILLYON, *sur la réserve.*

C'est ça ! Pour enlaidir l'aspect de ma cité !

M^{me} OTÉELLE, *melliflue.*

Oh ! des fils superfins, de simples vermicelles
Comme fils d'araignée, aériens, ténus,
Invisibles à l'œil, même à plusieurs yeux nus.

M^{me} VILLYON, *méfiante.*

Je crains que ces filets gâtent mon esthétique.

M^{me} OTÉELLE, *avec aplomb.*

On s'habitue à tout, même aux fils de trolleys.
C'est quand on n'en voit pas qu'on les trouve trop laids.

M^{me} VILLYON, *avec énergie.*

Point n'en voudrai, pourtant, *Street* de la République.

M^{me} OTÉELLE, *conciliante.*

O yes ! je suis were well de l'avis de vo,
Car je pense y molir un joli caniveau
Qui fera l'ornement de votre belle artère.
Et je veux que Thomson me scalpe, ou bien Houston,
Si jamais je suspens un seul fil de laiton
De Le Viste aux Terreaux, entre les ciel et terre.

M^{me} VILLYON, *avec un soupir.*

Fort bien ! Puisque c'est ça qu'on appelle progrès,
Allez, partout ailleurs, suspendez vos agrès.

DEUXIÈME TABLEAU

LA PREMIÈRE AU CANIVEAU

M^{me} OTÉELLE, *insinuante.*

Excusez, s'il vous plaît, ma demande incivile.
Je voudrais, savez-vous, ô mais, pour une fois,
Rogner mon caniveau seulement de deux doigts,
Sur la place au-devant de votre hôtel de ville,
Et puis, l'y remplacer par de légers réseaux
De fils tendus au bout de grâciles roseaux
Peints en fer.

M^{me} VILLYON, *amère.*

Vous parlez pour des mâts de cocagne
Plantés, comme parfois autour des grands hazars,
Le long des monuments et du Palais des Arts
Moins heureux en cela que l'hôtel de Gadagne...
Ces poteaux feraient mieux en forêt de Bondi...
Que va penser aussi l'artiste Bartholdi
En voyant suspendu, sur le dos de sa Source,
Un immense filet prêt à tomber d'aplomb
Sur la belle guidant ses deux chevaux de plomb
Que l'horrible danger figera dans leur course.

M^{me} OTÉELLE, *s'animant.*

La source ? Je m'en f...iche, avec son abreuvoir.
Elle peut se trotter au Parc pour m'aller voir,
Si du fil de trolley ses poulains ont la frousse.

M^{me} VILLYON, *conciliante.*

Pourtant...

M^{me} OTÉELLE, *avec feu.*

Mais que fait là cette source aux abois ?
Bien mieux lui siérait-il jaillir au fond d'un bois
Que gêner mon tramway « Place du Pont-Croix-Rousse ».

M^{me} VILLYON, *condescendante.*

Sans doute, on eût aimé, d'un verdoyant fourré,
Voir *fondre* ces chevaux de plomb (au figuré).
Et je conviens, ma foi, que ce n'est point coutume
Qu'une source abondante, aux flots clairs, écumants
Émerge dans le cadre urbain des monuments
Et vienne sourdre vive au milieu du bitume.
Mais...

M^{me} OTÉELLE, *tranchante.*

Permettez, s'il est quelque part un intrus,
C'est la fontaine, et non mes fils de trolley nus ;
Cette source est de plomb, mon circuit est en cuivre,
Et, s'il faut que l'un cède à l'autre, il est fatal
Que le cuivre ait le pas sur le plomb, vil métal !
D'ailleurs, sans le trolley, mon tramm ne saurait vivre.

M^{me} VILLYON, *bonne fille.*

Puisqu'il le faut, allons, rognez le caniveau.
Mais ne dévidez pas plus loin votre écheveau.

TROISIÈME TABLEAU

LA DEUXIÈME AU CANIVEAU

M^{me} OTÉELLE, *la bouche en cœur.*

Toujours pour le public pleins de sollicitude,
Nous allons le combler d'une ligne de plus,
Dite « du Parc jusqu'au quartier de Puipelus »
Ou de Saint-Just, plutôt, comme on dit d'habitude.

M^{me} VILLYON, *aimable*.

Très bien ! vous passerez *Street* Président-Carnot ?

M^{me} OTÉELLE, *avec aplomb*.

Oh yes ! il l'avait dit votre esprit si finot...
Puis nous emprunterons *Street* de la République.

M^{me} VILLYON, *confiante*.

Et vous allez construire un petit caniveau ?

M^{me} OTÉELLE, *avec une moue*.

Oh non c'est trop vieux jeu, nous ferons du nouveau...

M^{me} VILLYON, *enchantée*.

Bien !

M^{me} OTÉELLE, *réfrigérante*.

Du nouveau trolley, *please if you*, je m'explique.

M^{me} VILLYON, *outrée*.

Encore du trolley ! Mais vous n'y pensez pas !
Comment, vous oseriez planter vos échelas
Au milieu des quartiers sélecteux de la ville ;
Ceux qui, jusqu'à ce jour, sont restés insouillés,
Vous les empêtreriez de vos filins rouillés
Qui découpent le ciel d'une façon si vile !
Et l'on aurait lutté pendant plus de dix ans
Pour écarter de là ces fils plus qu'agaçants, ,
Construit des caniveaux ; en plein drap de Grôlées
Taillé cette trouée avec tous ses palais
Pour que Madame y tende un jour ses beaux trolleys
Et plante tout le long ses perches entolées !

M^{me} OTÉELLE, *remellifue*.

Tout doux ! Je ne veux point toucher au caniveau ;
J'établis mon trolley sur le parcours nouveau,
Et, plus loin, au caniveau, je le superpose.
Vous aurez deux circuits, que voulez-vous de plus ?

M^{me} VILLYON, *ennuyée*.

J'en voudrais un de moins.

M^{me} OTÉELLE, *avec raplomb*.

Voulus ou pas voulus,

Il faut les avaler ; le dilemme se pose :
Ou placer les trolleys, ou bien être empêché
De créer le tramway « Saint-Just-Archevêché ».

M^{me} VILLYON, *conciliante*.

Mais ne pourriez-vous pas, vous détournant d'une aune,
Prendre les quais où le trolley tend son vélum ?

M^{me} OTÉELLE, *ironique*.

Merci, pour que mon trammi, inepte aquarium,
Pêche ses voyageurs uniques dans le Rhône !

M^{me} VILLYON, *résignée*.

Vous répondez à tout. Puisque l'on n'en peut mais,
Entrollez-nous, entrollez-nous et pour jamais !

QUATRIÈME TABLEAU (en 1910)

LA CHEVELURE DE MADAME OTÉELLE

M^{me} VILLYON, *agacée*.

C'est encor vous ?

M^{me} OTÉELLE, *pincée*.

Merci, votre accueil m'encourage.

M^{me} VILLYON, *dure*.

Parlez !

M^{me} OTÉELLE, *grave*.

Je serai brève. Eh bien ! depuis le jour
Où le vieux caniveau, jusques à Bellecour,
Fut doublé par le fil du trolley...

M^{me} VILLYON, *ramère*.

Bel ouvrage !

M^{me} OTÉELLE, *tranchante*.

Nous avons deux circuits qui font un double emploi.
L'un d'eux est inutile et de mauvais aloi ;
Il faut le supprimer...

M^{me} VILLYON, *maligne*.

Suprimez la ficelle !

M^{me} OTÉELLE, *d'autorité*.

Oh non ! le caniveau ; mais mettons-nous d'accord
S'il disparaît au sud, pour l'enlever au nord.

M^{me} VILLYON, *ironique*.

Tout en trolleys, alors ! La corde universelle !

M^{me} OTÉELLE.

Et la concorde aussi, s'il faut que le Midis
Ne soit pas mieux traité que le Nord, cadédés !

M^{me} VILLYON.

Le trolley tout le long, *Street* de la République !

M^{me} OTÉELLE.

Il suffit seulement d'en garnir la moitié.

M^{me} VILLYON.

Mais je vais être laide à vous faire pitié !

M^{me} OTÉELLE.

On s'habitue à tout !

M^{me} VILLYON, *abattue, puis terrible*.

Argument sans réplique...

Mais songe à ton serment, et que Thomson-Houston
Te scalpent pour avoir trop placé de laiton !

M^{me} OTÉELLE, *trionphante*.

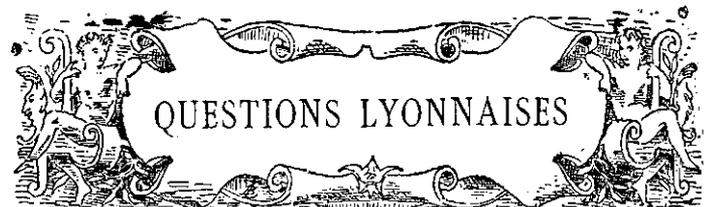
Ingrate qui réclame encor ma chevelure.
Mais tu ne vois donc pas mes paquets de cheveux
Qui s'épandent dans l'air et qu'est-ce que tu veux
Puisque du Nord au Sud il te couvrent la hure ?

M^{me} VILLYON, *s'affaissant*.

Laissez mettre aux trolleys un pied dans la cité,
Ils en auront bientôt pris mille, en vérité !

La toile tombe.

O. T. L. O.



QUESTIONS LYONNAISES

UN TRAMWAY

DE PERRACHE AUX GARES DE FOURVIÈRE

La plupart des Lyonnais prétendent que notre réseau de tramways urbains est fort bien compris et suffisamment complet pour répondre à toutes les exigences locales.

Cette manière de voir, partagée par les Administrations intéressées, nous expose au maintien du *statu quo* sans aucun espoir d'amélioration, puisque l'on s'imagine que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes et qu'il suffirait d'étendre le réseau suburbain pour rendre parfaites nos installations de transport.

Or, nous croyons que l'on n'a pas assez tenu compte des facilités à accorder aux étrangers, et qu'il serait possible, par l'établissement de quelques lignes nouvelles ou par quelques modifications de parcours, de perfectionner le réseau urbain de notre ville en lui faisant produire son maximum de rendement.

Ainsi, par exemple, il faudrait rendre plus commode aux visiteurs l'accès de la colline de Fourvière, étant donné que la plupart des voyageurs qui s'arrêtent à Lyon désirent se rendre tout d'abord à la célèbre basilique et admirer le splendide panorama dont la réputation est universelle.

En l'état actuel de notre réseau, les étrangers doivent aller à Bellecour où, assurent les guides qu'ils consultent, ils peuvent monter dans un tramway correspondant pour Saint-Jean et prendre ensuite le funiculaire. Il faut, en somme, trois changements de voiture pour se rendre au principal but de promenade de la grande majorité de nos hôtes de passage.

Naturellement, il arrive neuf fois sur dix qu'à Bellecour, lesdits voyageurs ne peuvent trouver le bienheureux véhicule qui doit les amener à la « ficelle » ; ils ne s'y reconnaissent pas, au milieu du fouillis de trams allant dans toutes les directions, et, sont généralement obligés d'aller à pied, en pestant contre notre inconcevable organisation qui ne permet pas l'accès facile de la fameuse colline.

Il leur serait, en tout cas, impossible de se renseigner au croisement des lignes, le bureau qui faisait face au café Morel ayant été reporté beaucoup plus loin, en un point trop distant du lieu où l'on change de voiture. D'ailleurs, nos compatriotes eux-mêmes se trompent parfois et préfèrent le plus souvent se rendre à pied à la gare du funiculaire, plutôt que d'attendre le tramway de l'avenue de l'Archevêché.

Il y a bien peu de Lyonnais, croyons-nous, qui aient prêté attention à ces sérieux inconvénients, dont pâtissent plus directement ceux, et ils sont légion, qui viennent visiter Lyon. Nous aurions bien tort, cependant, de nous désintéresser de cette question, qui a plus d'importance que l'on ne croit, étant donné que cette anomalie provoque l'une des critiques les plus fréquemment adressées à notre ville, laquelle a une réputation assez mauvaise à certains points de vue, quoique bien à tort, pour que les voyageurs ne soient pas tentés de la voir en passant ou d'y revenir après une première visite.

Il est regrettable que le Syndicat d'initiative, dont nous approuvons cependant sans réserve l'intelligente intervention dans plusieurs questions locales, ne se préoccupe pas assez de ces considérations, peut-être un peu trop terre-à-terre, mais qui ont, malgré tout, une influence considérable.

Quoi qu'il en soit, voici ce que nous proposerions :

Création d'une nouvelle ligne de tramways reliant la gare de Perrache aux deux funiculaires de Fourvière, soit en empruntant en grande partie les voies existantes, par la rue Victor-Hugo, la place Bellecour, le pont Tilsitt, l'avenue et le quai de l'Archevêché et la rue Octavio-Mey, ou par la rue Vaubecour, si l'Administration désirait employer un matériel semblable à celui de Perrache-Croix-Rousse, soit en établissant un nouvel itinéraire par les quais d'Occident, Tilsitt, etc.

Le nouveau tracé pourrait être utilement prolongé dans l'autre sens jusqu'à l'extrémité de l'avenue des Ponts ou jusqu'au centre des quartiers suburbains du sud-est, non encore reliés directement à notre grande gare et aux quartiers de la presqu'île.

On voit que, sans beaucoup de dépenses (car il serait possible d'utiliser presque entièrement des voies existantes), on obtiendrait non seulement la jonction à peu près directe de Fourvière à la gare de Perrache et à la banlieue sud, mais aussi l'accès facile de la gare Saint-Paul et sa liaison avec un plus grand nombre de directions, le nouveau tracé se raccordant ou rencontrant plusieurs lignes de tramways.

Notre projet nous paraît donc intéressant, et nous nous permettons de le recommander tout particulièrement à l'attention de nos compatriotes et des Administrations intéressées.

SINED.

UN MONUMENT A GAILLETON

Les lecteurs de *la Construction lyonnaise* sont déjà au courant du projet d'érection d'un monument au D^r Gailleton, sur l'ancienne place Grôlier, à laquelle on a déjà donné son nom : nous avons exposé, dans notre numéro du 16 juin dernier, les intentions de la Municipalité à cet égard.

Le rapport de M. Rivière relativement à ce projet tendait à permettre à l'Administration de traiter de gré à gré avec un statuaire.

Mais, dans l'intervalle, avant la séance du 22 juillet, à l'ordre du jour de laquelle était inscrite cette question, le Comité des sculpteurs lyonnais avait adressé au Maire de Lyon et aux conseillers municipaux la protestation suivante :

Les soussignés, artistes statuaires, natifs ou habitants de Lyon, tous récompensés aux Salons de Lyon et Paris, ayant lu la proposition que vous formulez dans le *Bulletin Officiel* des actes de notre ville et concernant le mode d'édification du monument Gailleton, ont été désagréablement surpris de voir que, malgré les promesses à eux faites et figurant dans le mandat de nombreux conseillers, promesses renouvelées très souvent au sein du Conseil, vous vous demandez s'il ne faudrait pas mieux traiter de gré à gré avec des artistes choisis par vous.

Nous pensons, dans notre sentiment d'artistes, que le concours seul devait être envisagé.

Les artistes lyonnais n'ont pas encore démérité, et si, sur quelques places, nous voyons des monuments qui ne sont ni beaux, ni en proportions, vous avouerez que ce n'est pas l'œuvre de Lyonnais. Mais, par contre, si l'on veut admirer de purs chefs-d'œuvre, comme la Fontaine d'André, place des Jacobins, vous pourrez vous convaincre que seuls les Lyonnais y ont collaboré. Nous espérons donc que la patrie des Coysevox, Coustou, Lemot, Chinard, Legendre-Héral, ne verra pas pareille insulte.

Persuadés, M. le Maire et MM. les Conseillers municipaux, que notre demande ne renfermant qu'un principe d'égalité, sera agréée par vous, nous vous présentons l'assurance de notre parfaite considération.

DEVAUX, BURBAN, BOURGEOT, LAMOTTE, RENARD, GAIRAL, DE SÉRÉZIN, CLAITTE, CHOREL, VÉROT, DUMAS, MILLEFAUT.

Il n'était pas hors de propos que nos sculpteurs essaient de conserver une des rares occasions qu'ils aient d'entrer en lutte pour un monument important.

Aussi, à la séance du Conseil municipal du 22 juillet, M. Forêt s'est-il élevé contre le projet de l'Administration, et a-t-il demandé la mise au concours.

M. Rognon, de son côté, estime qu'il n'est pas admissible qu'on ne fournisse pas aux artistes lyonnais la faculté de prendre part à un concours et que, en les stimulant de cette façon, nous aurons certainement une œuvre plus belle que celles dont nous ont dotés les artistes étrangers.

Quant à M. Herriot, il fait observer qu'il serait regrettable d'évincer d'un concours les artistes étrangers ; leur admission serait une utile émulation.

À la suite de cet échange de vues, le rapport de la Commission, mis aux voix, est repoussé.

Le concours aura donc lieu.

Nous ne pouvons qu'enregistrer avec satisfaction cette solution conforme aux idées que *la Construction lyonnaise* a souvent défendues, certaine d'interpréter le sentiment d'un grand nombre d'intéressés, et convaincue que, si le concours ne donne pas toujours tous les résultats désirables, il offre, en tout cas, à tous ceux qui sont susceptibles d'y prendre part, la possibilité de produire et de faire apprécier une œuvre qui, sans cela, n'aurait même pas eu l'occasion de voir le jour.

CARNUTENSIS.

AVIS

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

LES AMÉLIORATIONS DES TRANSPORTS SUR LE P.-L.-M.

D'APRÈS LE RAPPORT DE LA COMPAGNIE

Nous extrayons du rapport lu à l'Assemblée générale ordinaire de la Compagnie P.-L.-M., les renseignements ci-après qui intéressent particulièrement notre région.

Sur la ligne de Lozanne à Givors, la section comprise entre Lozanne et Tassin (18 kilomètres) a été livrée à l'exploitation le 25 novembre 1906. La Compagnie P.-L.-M. espère livrer à l'exploitation la section complémentaire de Tassin à Givors (21 kilomètres) à la fin de 1908. La ligne elle-même est près d'être achevée, sauf les raccordements de Givors et de Badan, mais les formalités nécessaires à l'approbation de son raccordement à Givors avec les directions de Saint-Etienne et de La Voultte ont été très longues.

En attendant les travaux se poursuivent activement.

A Givors-Ville, on a continué les travaux d'agrandissement de la gare en vue de l'arrivée de la ligne de Lozanne, ainsi que l'élargissement du viaduc de la ligne de Givors à La Voultte.

A Givors-Canal, on a commencé dans le même but les travaux d'agrandissement de la gare.

A Badan-Triage, on a achevé la construction de logements pour chef et sous-chefs de dépôt et d'un bâtiment pour l'exploitation.

Au dépôt de Badan, on a terminé le quai à combustibles à chargement mécanique et les bâtiments pour bureaux, et commencé la pose de nouvelles voies pour l'agrandissement dudit dépôt en vue de l'arrivée de la ligne de Lozanne.

La *Construction lyonnaise* a publié, dans son numéro du 1^{er} juillet dernier, un tracé complet de ces travaux, qui permet d'en voir d'un coup d'œil d'ensemble toute l'importance et l'intérêt.

Sur la ligne du Bourbonnais, on a entrepris la pose de la double voie sur les deux sections de la ligne de Roanne à Lyon, demeurées jusqu'ici à voie unique de Roanne à Amplepuis et de Tarare à l'Arbresle.

A Lyon, les travaux de suppression des passages à niveau de la Guillotière ont été poussés très activement; quatre d'entre eux sur six ont disparu; le gros œuvre et la couverture métallique de la nouvelle gare des Brotteaux sont terminés.

On achève les formalités relatives à l'établissement à la Croix-Rousse d'une nouvelle gare de marchandises qui répondra aux vœux du commerce lyonnais.

Les projets pour le doublement des voies principales entre Lyon et Chasse sont soumis à l'administration.

La Compagnie se propose de procéder à la réfection des ateliers d'Oullins, elle est en instance pour obtenir la concession de deux lignes, l'une de Vichy à Cusset, l'autre de Riom à Châtel-Guyon.

A propos de l'amélioration des lignes d'accès au Simplon et au nord de l'Italie, voici comment s'exprime l'administration du P.-L.-M. :

Cette question est entrée récemment dans une phase nouvelle. Le 14 janvier dernier, M. Barthou, ministre des travaux publics, déclarait au Sénat : « C'est la question de nos relations avec l'Europe centrale et avec le nord de l'Italie qui se pose. Il n'y a plus de temps à perdre. »

« Le moment est favorable pour étudier, pour négocier et pour aboutir », et, par décret du même jour, une Commission composée des représentants des quatre ministères des travaux publics, des affaires étrangères, des finances et du commerce, a été chargée d'étudier « les conditions d'amélioration de nos relations par voie ferrée avec l'Europe centrale et avec le nord de l'Italie ». La présidence de cette Commission a été confiée à M. Alfred Picard, président de section au Conseil d'Etat.

Dans les mêmes circonstances et répondant aux représentants de la Haute-Savoie et du Jura, le Ministre a déclaré

que les projets de percement du Mont-Blanc et du Petit-Saint-Bernard, lui paraissant dignes de retenir l'attention du Gouvernement, seraient étudiés par cette Commission interministérielle.

Il semble que l'un ou l'autre de ces percements devrait être nécessairement complété par d'autres voies à construire, soit en France, soit en dehors de notre territoire : de Lons-le-Saunier à Genève (Faucille), ou de Lons-le-Saunier à Bellegarde, ou de Saint-Amour à Bellegarde, et qu'il comporterait des rectifications aux lignes de Savoie.

Ces travaux donneraient lieu à des dépenses considérables : la Commission recherchera sans doute si ces dépenses seraient proportionnées aux résultats que le pays peut en attendre ; et, en comparant les diverses solutions possibles, elle n'ignorera point que, moyennant une somme totale de 18 millions et demi (dépense à répartir entre l'Etat et notre Compagnie), on pourrait en peu de temps réaliser, par Frasnay et Vallorbe, tel raccourci qui donnerait de Paris à Milan une moindre distance que par le Mont-Blanc ou le Petit-Saint-Bernard. Elle examinera certainement enfin les doléances de Marseille contre toute aggravation du préjudice que lui ont causé les percées du Gothard et du Simplon.

**

En ce qui concerne l'accroissement très notable que doit subir le matériel, le rapport indique les raisons qui ont provoqué le grand nombre de commandes de wagons et voitures passées ces derniers mois.

Ces commandes ont été motivées en partie par l'accroissement du trafic, en partie par la nécessité de rajeunir le matériel ; elles apporteront aux voitures tout le confort aujourd'hui requis, aux wagons une augmentation de capacité qui réduit leur poids mort. La Compagnie étudie, pour les exercices ultérieurs, des locomotives à très grande puissance permettant d'augmenter notablement la vitesse ou le tonnage de ses trains. Pour éviter à l'avenir des à-coups dans les commandes et, s'il se peut, des crises comme celle qui a sévi cette année, la Compagnie P.-L.-M. s'occupe de négocier dès maintenant, et autant que possible avec des constructeurs français, la fourniture régulière du matériel nouveau qui sera nécessaire à partir de 1909.

Cette augmentation de matériel était impérieusement commandée par les circonstances. En effet, la Compagnie P.-L.-M. a vu, en 1906, ses indemnités pour retards, pertes, avaries, s'accroître de 1.357.000 francs. Cette augmentation doit être attribuée pour une part à la plus grande activité du trafic, et à la gêne du matériel roulant, pour une part fort importante aussi à la loi nouvelle qui, en 1905, a modifié l'article 103 du Code de commerce relatif à la responsabilité des transporteurs.

En revanche, la Compagnie P.-L.-M. a reçu des chemins de fer italiens une somme de 1.800.000 francs qui représente l'excédent du loyer et les amendes qu'ils ont encourues du fait de la détention des wagons français en Italie. Malgré tous nos efforts, les Italiens ont conservé chez eux un stock exceptionnel de wagons dont nous aurions été fort heureux de disposer pour nos propres besoins.

**

Quant au service des voyageurs et marchandises, voici quelles ont été les principales améliorations mises au point :

On a créé entre Bordeaux et Genève un express de jour, comprenant les trois classes et effectuant le trajet de Bordeaux à Lyon en treize heures.

On a accéléré les express d'été qui mettent en relations Paris avec Aix, Annecy, Chamonix, Briançon. L'ouverture de la ligne du Simplon a permis d'établir au moyen de trois trains dans chaque sens, des relations beaucoup plus rapides entre Paris et Milan.

On va rendre quotidien en été le train de luxe Simplon-Express jusqu'ici tri-hebdomadaire ; pendant la saison de

Venise du 15 février au 15 mai, il sera prolongé sur l'Adriatique.

A partir du 1^{er} mai, on a un train nouveau effectuant de jour le trajet de Turin à Lyon et à Paris et aussi celui de Milan à Paris. Dans le sens inverse, la solution de jour est rendue plus difficile par suite de différence des méridiens des deux pays.

*
**

Le mouvement des marchandises a présenté, en 1906, sur le réseau P.-L.-M., une progression aussi importante que celle des voyageurs.

Le nombre des colis-postaux s'est accru d'un million, le tonnage des marchandises à grande vitesse a augmenté de 45.000 tonnes.

La Compagnie P.-L.-M. a porté son principal effort sur l'amélioration des expéditions des fruits et légumes frais, de France en Allemagne, en Suisse, en Angleterre.

Actuellement, les expéditions de fruits et de primeurs effectuent en 24 heures le trajet de Marseille à Paris : en 50 heures, celui de Marseille à Londres ; en 40 heures, celui d'Avignon à Londres. Les expéditions de Marseille arrivent en 54 h. 30 à Francfort, en 56 heures à Cologne, en 80 heures à Hambourg, 83 heures à Berlin.

Ces améliorations ont produit immédiatement leur effet. De 1900 à 1906, les exportations de fruits frais de France à l'étranger ont passé de 4.700 tonnes à 23.900. Celles des légumes frais ont suivi la même progression, s'élevant de 3.000 à 14.000 tonnes.

La Compagnie P.-L.-M. se propose de réduire considérablement les tarifs des fruits et des légumes pour leurs transports en France et à l'étranger. Elle a formulé une demande qui est soumise à l'homologation ministérielle.

Le nombre des wagons spéciaux aérés affectés aux transports des fruits et légumes, s'élèvera dans quelques mois à 2.400.

*
**

Telles sont les principales indications qui se rapportent à la région lyonnaise.

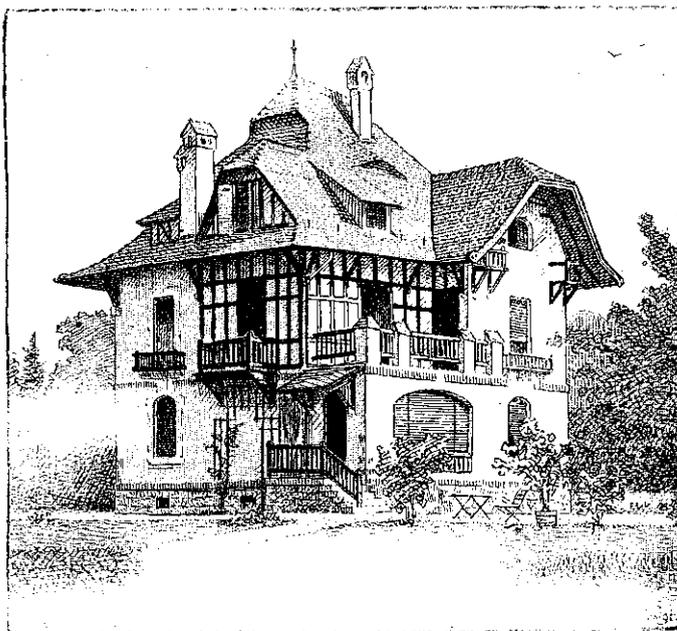
Nous espérons que les améliorations déjà réalisées seront complétées au cours de cet été, principalement en ce qui concerne les trains destinés à desservir les Alpes et le nombre des voitures trop insuffisant jusqu'ici.

VILLAS MODERNES

Les villes d'origine ancienne comme Lyon se font un légitime honneur de sauvegarder les vestiges d'un passé glorieux pour l'art ou pour l'histoire ; là où ne peuvent être conservés dans leur intégralité les monuments ou sauvées les parties plus ou moins importantes qui en subsistent, la photographie permet de constituer d'intéressantes archives qui seront pour l'avenir de précieux et fidèles documents : tel est chez nous le rôle de la Commission du Vieux-Lyon, que vient seconder le livre, avec ses divers procédés d'illustration, grâce à la contribution de fervents historiens ou archéologues dont le mérite n'est consacré par aucun titre officiel et qu'anime seul l'amour de leur cité.

Il faut reconnaître toutefois que le culte du passé reste limité à un petit nombre de dilettante, et que la masse s'intéresse bien davantage à ce qui est moderne et surtout à ce qui est utile. Le public reste moins indifférent aux tentatives artistiques ayant pour but de signaler et de récompenser les manifestations que son éducation lui permet mieux de juger. Les concours de façades inaugurés à Paris il y a quelques années et qu'ont imités certaines villes comme Nice, n'ont pas encore été tentés à Lyon où, cependant, un certain nom-

bre de maisons édifiées ces temps derniers mériteraient d'être l'objet de récompenses qui stimuleraient l'émulation de nos architectes. La Société académique d'Architecture nous semble qualifiée pour prendre l'initiative d'un mouvement auquel s'intéresseraient sans nul doute la Municipalité, la Chambre de commerce, la Chambre syndicale des Propriétés immobilières, la Chambre syndicale des Entrepreneurs, qui pourraient fonder des prix destinés à encourager les propriétaires et les architectes à entrer résolument dans cette voie d'embellissement de notre ville. Notre Syndicat d'initiative serait aussi dans son rôle en contribuant à propager cette forme des améliorations qui constitueraient un attrait non négligeable pour les visiteurs de notre cité.



VILLA PRIMÉE

AU CONCOURS DE L'ASSOCIATION DES INTÉRÊTS DE GENÈVE

Architecte : M. E. DORET.

Chez nos voisins les Suisses, dont nous ne voulons pas dire par là que tout soit à imiter, une Association des Intérêts de Genève ne borne pas à la ville seule les stimulants à l'architecture.

En organisant un concours de villas, cette Association n'a pas eu pour seul but de récompenser les plus élégants spécimens récemment construits d'habitations suburbaines : elle a surtout recherché les différents partis qu'ont su tirer les concurrents des moyens mis à leur disposition, soit au point de vue de l'importance des capitaux engagés, soit à celui des exigences de la construction.

Dans ce genre de concours, il y a moins lieu, en effet, de se préoccuper des pures recherches de style que de l'adaptation de l'immeuble aux besoins modernes, de son harmonisation avec le paysage ou les constructions environnantes.

Le concours comprenait quatre classes : celle des villas riches, celle des villas simples, celle des villas ouvrières, et, enfin, les monuments. Les projets exposés à nos récents Salons, ceux qui ont été présentés au concours pour les habitations à bon marché en 1904, ont montré que nos architectes ont le même souci que leurs confrères suisses et savent répondre aux exigences de confort moderne et les mettre à la portée de ceux dont les revenus modestes n'excluent pas les besoins de bien-être.

Le public gagnerait à ce qu'une exposition plus étendue que celle de l'architecture à nos salons annuels le mette à même de juger et d'étudier les modèles projetés ou construits dans les coquets villages qui environnent notre ville.

Nous intéresserons sûrement nos lecteurs en reproduisant une villa construite par M. E. Doret, architecte, et qui a

obtenu l'un des prix dans la classe des villas simples, au concours de l'Association des Intérêts de Genève. Dans un joli cadre de verdure, elle ne manque pas de pittoresque ; l'emploi des saillies, des décrochements de toits, anime la silhouette générale et est d'un heureux effet. Son caractère, qui n'est pas exclusivement national, en fait un intéressant modèle qui ne serait pas déplacé dans notre région.

Souhaitons que bientôt une intelligente initiative produise chez nous les mêmes résultats qu'en Suisse où, nous pouvons le dire, sans amère critique pour notre pays, on ne se trouve pas trop mal de s'affranchir du dogme académique, sans se départir d'une logique et d'un bon goût qui sont d'ailleurs l'apanage de tous nos bons architectes.

HENRI SOILLÉ.

LE MEUBLE IDÉAL EN MARBRE DE JEAN PATORET

Tel est le titre du brevet de quinze ans pris, le 6 janvier 1900, par le sculpteur lyonnais, médaillé aux Salons lyonnais, à qui M. Victor Augagneur, on se le rappelle, commanda le buste de Antoine-Marie Bertrand, maire de Lyon en 1793.

A l'Exposition d'hygiène, deux buffets de salle à manger ont été remarqués : l'un en marbre croiséte, d'une teinte chaude, que soulignaient des feuilles d'acanthé en marbre vert formant chapiteau des colonnes ; l'autre en marbre blanc, où le polissage faisait apparaître la moindre des veinules et la plus petite tache colorée. Bien entendu, ce n'est pas le marbre blanc, appelé marbre statuaire, qu'il convient d'employer ici, non celui de Carrare, mais le marbre veiné, qui n'en est pas moins l'emblème du faste et de la richesse. Brut, il paraît banal ; poli, il devient admirable, le mat des rainures s'opposant au brillant des portes taillées en pointes de diamant.

C'est le modèle le plus simple. Mais tous les marbres peuvent être employés, le marbre rouge antique du Harz, le jaune de Sienna, le bleu turquin veiné de blanc, le bleu fleuri veiné de noir, ceux d'Italie, des Pyrénées, les plus rares comme les plus communs, et tous procurent à l'intérieur des habitations la note la plus belle, la plus riche, la plus agréable. C'est clair et propre, inaltérable, incassable, hygiénique, et maintenant facilement transportable.

Un mouvement se dessine actuellement vers l'emploi du marbre à l'extérieur ; l'invention de M. Patoret contribuera puissamment à nous faire revenir à la belle et large conception décorative des Anciens dans la question de l'embellissement du « home ».

De nombreuses tentatives ont été faites à l'étranger pour créer le meuble tout en marbre, dont on prévoyait l'utilité, il est vrai sans succès, parce que le système de montage pratique n'avait pas été trouvé. L'extrême difficulté d'assembler chaque partie constitutive du meuble, d'une manière solide et aisément démontable, a été résolue par M. Patoret ; lui seul sait au prix de quelles patientes recherches. Avec quel luxe de précautions les différentes pièces sont-elles ajustées bout à bout sans aucun joint ! Comme il est curieux de voir les ingéniosités d'ouverture et de fermeture des portes du buffet ! Un mastic spécial fixe dans le marbre les vis et les écrous des montures et des ferrures. Ce serait fastidieux d'entrer dans le détail de cette opération de montage et de démontage. Que ceux qui s'y intéressent veuillent bien se rendre au modeste atelier de la rue Saint-André, 10. Rien ne sera plus profitable que cette visite. Le maître passe toutes ses journées à exécuter quelques commandes déjà venues, et il interrompt son travail avec la meilleure grâce du monde, pour le commenter, l'expliquer et, on peut dire, pour le contempler, car il a foi dans son œuvre, une foi robuste qui

s'est affermie par l'attention que lui ont prêtée, à l'Exposition d'hygiène, le public des campagnes, les médecins et les amateurs de choses élégantes et utiles.

A. TOUTIER.



LYON

CAISSE DE PRÊTS AUX TISSEURS (2^e CONCOURS)

La Commission d'Etudes de la Caisse de Prêts aux Tisseurs ouvre un deuxième concours doté d'un premier prix de 100 francs, d'un deuxième prix de 50 francs et d'un troisième prix de 30 francs.

Ces prix seront attribués aux meilleurs mémoires ou études concernant les avantages économiques et moraux qu'on obtiendra par l'édification et l'organisation d'une usine collective de tissage à façon.

Ce concours, doté de prix spéciaux absolument distincts de ceux affectés au premier concours, est également ouvert à tout le monde.

La Commission d'Etudes compte que son appel sera entendu des ouvriers, ouvrières, employés, collaborateurs, patrons, etc., et de tous ceux que leurs occupations ou simplement leurs sentiments et leurs désirs incitent à s'occuper de l'amélioration du sort des ouvriers et de leur accession à une situation meilleure.

Aucun cadre d'études n'est assigné aux concurrents, qui présenteront leur travail sous la forme qui leur paraîtra être la plus logique et la plus intéressante.

Toutefois, la Commission d'Etudes verra avec plaisir les participants faire l'historique des diverses formes d'association ayant déjà existé en France et à l'étranger, particulièrement dans l'industrie textile, rechercher les raisons qui ont amené l'échec ou le succès de ces organisations antérieures.

L'étude de ces faits passés et celle de l'organisation actuelle du travail en usine fourniront des indications utiles sur les réformes qu'il est désirable d'apporter dans cette branche de l'organisation du travail.

Ce concours est ouvert du 8 juillet au 31 août 1907.

Toutes les études, mémoires et autres pièces s'y rapportant d'un même concurrent ne devront être signés que d'une épigraphe et porter la mention : *Deuxième concours*.

Les mémoires ou études devront parvenir à M. le Président de la Commission exécutive de la Caisse de Prêts, au Palais du Commerce, à Lyon, avant l'expiration du délai précité.

Il devra être joint à l'envoi de tout mémoire une enveloppe fermée portant la mention : *Deuxième concours*, sur laquelle sera reproduite l'épigraphe du mémoire. Cette enveloppe devra contenir à l'intérieur les noms, prénoms, âge et adresse du concurrent.

Au moment du dépôt, il sera apposé sur le mémoire et sur l'enveloppe un numéro d'ordre.

Un reçu mentionnant ce numéro d'ordre sera délivré au déposant. Les mémoires pourront être adressés par la poste et recommandés. Le reçu contenant le numéro d'ordre du mémoire sera, en ce cas, retourné à l'adresse indiquée.

Tous les mémoires primés seront reproduits aux frais du Comité d'Etudes, qui se réserve, en outre, le droit de reproduire tout ou partie des autres mémoires, études ou lettres qui, quoique non primés, lui paraîtront mériter cette faveur.

Des exemplaires du programme ci-dessus, ainsi que du premier concours relatif à l'édification d'une cité ouvrière spécialement construite et aménagée pour les tisseurs, sont à la disposition du public, aux bureaux de la Caisse de Prêts, au Palais du Commerce.

Un même concurrent peut prendre part à l'un ou à l'autre de ces deux concours, ou à tous deux, car, loin d'être exclusifs l'un de l'autre, ces deux sujets se complètent mutuellement, c'est pourquoi chaque concours a été doté de prix absolument distincts.

NÉCROLOGIE

M. Auguste LAGLÈRE

C'est avec un grand chagrin, partagé par les nombreux amis qui ont eu l'avantage de le connaître, que nous avons à enregistrer aujourd'hui la mort de M. Laglère, ex-voyer principal du service de la Voirie de Lyon. Son décès, survenu le 15 juillet 1907, ne nous a pas donné le temps de consacrer plus tôt à cet homme de mérite, et, pour dire mieux, à cet honnête homme, les quelques lignes que notre amitié et notre souvenir ému nous font un devoir de tracer ici.

Laglère, Pierre-Auguste, né le 21 avril 1842, entra au service de la Voirie municipale le 24 août 1856; après avoir franchi successivement tous les degrés de la hiérarchie, il fut nommé voyer principal le 1^{er} octobre 1893 et remplit cette fonction jusqu'au 12 octobre 1896, époque à laquelle il prit sa retraite, espérant goûter un repos que ses longs et signalés services lui avaient si bien mérité.

Dans le cours de sa carrière, il fut successivement chargé des travaux des III^e et VI^e arrondissements, et notamment de la surveillance des travaux de fortification de la Part-Dieu.

En outre, il a collaboré activement aux divers travaux d'édilité ci-après :

Prolongement de l'avenue de Saxe, entre le cours Gambetta et l'avenue des Ponts ;

Prolongement de la rue Jean-Baptiste-Say ;

Déclassement des fortifications de la rive gauche du Rhône ;

Prolongement du cours Gambetta, entre le chemin de fer et la montée des Sables ;

Amélioration du quartier Grôlée ;

Ouverture de la rue Henri ;

Création du quartier Champfleury ;

Elargissement des rues Bonnel et Servient ;

Création du quartier des Facultés, etc...

On voit que M. Laglère fut mêlé à tous les grands travaux d'édilité qui ont été exécutés pendant ces dernières périodes.

Mais il consacrait encore une partie de son temps aux œuvres de solidarité et de camaraderie fraternelles. Il fut, en effet, l'un des fondateurs les plus actifs de la 141^e Société de secours mutuels, dont il a été le vice-président. C'est un fort beau titre si l'on songe que cette Société est, à l'heure actuelle, l'une des plus prospères de France, et ses membres, certes, conserveront dans leur cœur les sentiments de reconnaissance qu'ils doivent, pour le succès de leur Société, à M. Laglère, qui fut le meilleur collaborateur de leur dévoué et sympathique président, M. Grimmonet.

Il n'a pu profiter en paix des loisirs de la retraite ; une cruelle maladie l'a cloué sur son lit de douleur pendant plusieurs années ; il a supporté ses terribles souffrances en homme de cœur et a quitté cette terre avec la conscience d'une vie bien remplie, toute d'honneur et de travail.

Ceux qui l'ont connu conserveront toujours la mémoire de sa bienveillance et de son aménité souriante. Que tous ses amis et ses proches veuillent bien agréer le témoignage des profonds regrets que *la Construction Lyonnaise* croit devoir exprimer ici, en cette douloureuse circonstance.

TRAVAUX DE LA RÉGION

PROJETÉS

OU DEVANT FAIRE L'OBJET D'ADJUDICATIONS PUBLIQUES

ARDÈCHE. — Un emprunt vient d'être voté par la Municipalité de *Privas*, pour faire face aux travaux suivants : construction d'un bâtiment destiné à un cours secondaire pour les jeunes filles, 36.000 francs ; construction d'un nouvel hôtel de ville, 292.000 francs.

HAUTE-LOIRE. — Le Ministre des beaux-arts vient d'allouer à la commune de *la Chaise-Dieu* une subvention de 24.000 francs, destinée aux travaux de l'église, classée comme monument historique.

LOIRE. — Pour l'exécution des travaux d'accès aux nouvelles écoles de *Rive-de-Gier*, un crédit de 35.000 francs est inscrit au budget de la ville. Ces travaux seront exécutés de gré à gré.

VAUCLUSE. — L'Administration des beaux-arts a approuvé un devis de 19.000 francs, relatif à des travaux à exécuter au clocher de l'église Saint-Pierre (monument historique), à *Avignon*, et a pris à sa charge cette dépense. — Le Conseil municipal de cette ville a décidé de contracter un emprunt de 400.000 francs pour l'exécution du projet d'assainissement de la banlieue par la création d'égouts. — La Commission municipale des travaux publics procède à l'examen du projet de couverture du canal de l'Hôpital, dans la partie comprise entre le chemin vicinal n° 1 et la route nationale n° 7. — La dépense du projet de construction d'un barrage sur le Verdon, à *Gréoult*, est évaluée à 1.200.000 francs. Le Conseil général est appelé à voter sa part contributive de la dépense et a décidé de laisser à la charge du Syndicat du canal de Carpentras la somme de 211.000 francs, et à la charge du Syndicat du canal de l'Isle la somme de 74.000 fr. — Le Conseil municipal d'*Orange* vient d'approuver le projet de construction d'un passage souterrain, pour les voyageurs, à la gare d'Orange et d'un passage latéral, pour la communication des habitants des quartiers de Veyriers et d'Argensol avec la ville. Il a approuvé également le devis des travaux de pavage de la rue Montée-du-Château.

SAÔNE-ET-LOIRE. — Le département de Saône-et-Loire est autorisé à emprunter une somme de 1.482.750 francs, applicable aux frais d'établissement des chemins de fer d'intérêt local de Monsols à Cluny et de Monsols à la Clayette, déclarés d'utilité publique par une loi en date du 24 juillet 1906.

AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

Hospices civils de Lyon.

Adjudication, le mardi 13 août 1907, passage de l'Hôtel-Dieu, 56, à deux heures, pardevant M^e Berger, notaire, demeurant rue Puits-Gaillet, 1, d'une parcelle de terrain située à l'angle sud-est des rues Dunois et Duguesclin, dépendant de la masse n° 101, à la Guillotière.

Surface : 317 mètres 20 décimètres carrés. — Mise à prix : 38.064 fr., soit 120 fr. le mètre carré.

Renseignements à l'Administration centrale des Hospices, passage de l'Hôtel-Dieu, n° 56.

Un buste de l'Abbé Rambaud.

On a inauguré, le 21 juillet dernier, dans la chapelle de la Cité Rambaud, à Lyon, un buste du fondateur de cette œuvre hospitalière, si populaire dans notre ville. Ce buste, dû au ciseau de notre compatriote Pierre Vermare, est placé à gauche de l'entrée de la chapelle, sur un socle de style gothique fiché dans le mur : l'abbé Rambaud y apparaît avec sa figure émaciée et d'une douceur mystique surnaturelle, accentuée de cette expression bien personnelle qui dé-

notait l'homme de raison et d'œuvres pratiques, au sens si fin et si perspicace des besoins et des aspirations des classes laborieuses auxquelles il se voua, bien avant que ses idées philanthropiques et ses méthodes d'enseignement soient même à l'état embryonnaire dans les sphères officielles.

C'est un très juste hommage rendu à une grande figure lyonnaise, dont une saisissante biographie vient d'être publiée par M. Joseph Buche, professeur au Lycée Ampère, et c'est une œuvre remarquable dont le sculpteur vient de doter la Cité Rambaud.

Une cité-jardin modèle.

Grâce à l'active propagande menée par l'Association des cités-jardins, nous allons avoir enfin une cité-jardin française. Construite sur un magnifique plateau au-dessus du Tréport, adossée à la forêt d'Eu, cette première cité-jardin comprendra de jolies villas entourées de jardins, des terrains de jeu, des pavillons sportifs, des places spéciales pour le tennis, le golf, la bicyclette, ainsi que tous les services municipaux installés selon les dernières règles de la science et de l'hygiène.

Un magnifique boulevard, large de 80 mètres, servira de promenade aux heureux habitants de cette première cité-jardin qui s'appellera Dream City.

(Revue du Bulletin du Touring-Club.)

Remise de la médaille de la Société des Habitations à bon marché.

Nous sommes heureux d'apprendre que la Société française des Habitations à bon marché a remis à MM. C. Berlie et C^o, constructeurs à Lyon (bureau à Paris, 58, rue de Rochecouard, M. Laurent, directeur) la médaille d'argent de la Société, œuvre remarquable de Chaplain, pour récompense obtenue, par MM. C. Berlie et Cie, au concours de 1906, leur compte *le Taxo* ayant été classé le premier.

Appel aux spécialistes d'installations d'éclairage électriques.

Des propositions sont demandées aux entrepreneurs d'installation d'éclairage électrique pour une installation d'environ 500 lampes à incandescence et de l'usine génératrice.

Demander le devis descriptif à M. le Directeur de l'asile de Beaugard, à Bourges.

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Du 12 au 25 Juillet 1907

LYON

- Place Louise, 2. — Maison. — Propr., M. Michel.
 Chemin de Montchat, 19. — Maison. — Propr., M. Phivin.
 Cours Lafayette, 267. — Hangars. — Propr., Hospices civils de Lyon. — Arch., M. Giroud.
 Chemin de Pré-Gaudry. — Usine. — Propr., M. Derobert.
 Rue Baraban, 12. — Agrandissement d'usine. — Propr., M. Arlin.
 Rue du Dauphiné 85. — Annexe et exhaussement. — Propr., M. Bayet.
 Rue de la Lône, 82. — Exhaussement d'une maison. — Propr., M. Coustou.
 Rue Montbernard, 44. — Usine. — Propr., M. Besson.
 Rue Charles-Richard et du Capitaine. — Bâtiment. — Propr., M. Ligier. — Entrepr., MM. Ginot et Lorey.
 Rue Saint-Victor, 18. — Hangars. — Propr., Société Lumière. — Entrepr., M. Denis.
 Chemins de Montchat et de Saint-Denis-de-Bron. — Villa. — Propr., M. Guérin. — Arch., M. Léon Curny.
 Quai de Vaise, 29-30. — Maison et dépôt pour voitures. — Propr., Compagnie O.-T.-L. — Arch., M. Burel.
 Avenue de Saxe, 199. — Bâtiment. — Propr., M. Favier.
 Chemin Saint-Alban, 37. — Exhaussement et modification d'une maison. — Propr., M. Duc. — Arch., M. Léon Curny.

Rue Bellecombe, 96. — Maison et atelier. — Propr., M. Montovert, Entrepr., M. Garnier.

Rue des Asperges, 31. — Hangars. — Propr., M. Dejean. — Arch., MM. Robert et Chollat.

Avenue de Saxe, 146. — Maison. — Propr., M. Turiel. — Arch., M. Bruyas.

Chemin des Quatre-Maisons, 12. — Hangar. — Propr., M. Emiet, Entrepr., M. Tauty.

MISES EN ADJUDICATION

Rhône. — Samedi 10 août, 2 h. — *Préfecture.* — Route nationale 86, de Lyon à Beaucaire. Travaux de Givors. Construction d'un égout en béton de ciment dans la rue de Lyon. Montant, 10.000 fr. Cautionnement, 500 fr. Frais, 170 fr. — Renseignements à la préfecture et chez M. Eymar, ingénieur ordinaire, à Lyon, rue Grolée, 9.

Rhône. — Vendredi 30 août, 2 h. — *Hotel de ville de Lyon.* — Fourniture de matières de peinture à l'atelier de construction de Lyon, 2, rue Bichat. 1^{er} lot. Huile de lin naturelle, 3.000 kilos. — 2^e lot. Essence de térébenthine, 6.200 kilos. — 3^e lot. Alcool dénaturé, 2.000 kilos. Vernis gras blanc, 700 kilos. — 4^e lot. Blanc de zinc, 2.300 kilos. — 5^e lot. Bleu d'outre-mer, 200 kilos. Minium de fer, 3.000 kilos. Noir d'ivoire, 50 kilos. Ocre jaune, 2.150 kilos. Ocre rouge, 200 kilos. Siccatif, 500 kilos. Vermillon, 20 kilos. — 6^e lot. Pétrole, 10.000 kilos. Toute personne qui a l'intention de concourir à l'adjudication devra faire parvenir au chef d'escadron, sous-directeur, membre technique, à l'atelier de construction de Lyon, 2, rue Bichat, pour le 3 août 1907, les pièces énoncées aux articles 19 et 20 de l'instruction sur la passation des marchés, du 15 juin 1903. Un exemplaire du cahier des charges sera adressé aux négociants qui en feront la demande au directeur de l'atelier de construction de Lyon, par lettre affranchie. Renseignements dans les bureaux de l'atelier de construction de Lyon, 2, rue Bichat.

Alpes-Maritimes. — Mardi 20 août, 10 h. — *Préfecture.* — Chemin de grande communication. — 1^{er} lot. Chemin de grande communication n° 9. Construction de perrés et murs de défense contre la mer entre la Bocca et le Trou de l'Ancre sur 1.703 m. Montant, 62.403 fr. 05. A valoir, 4.096 fr. 95. Total, 66.500 fr. Cautionnement, 1.900 fr. — 2^e lot. Chemin de grande communication 27, du chemin de grande communication 17 à Puget-Théniers par Toudon et Ascros. Construction entre le quartier Champ de Grandi et l'origine de la partie carrossable au quartier de la Baume sur 2.640 m. Montant, 27.500 fr. Cautionnement, 840 fr. — Renseignements à la préfecture.

Bouches-du-Rhône. — Mercredi 14 août, 11 h. — *Sous-préfecture d'Aix.* — Travaux vicinaux et communaux. Trets. Construction de chemins d'intérêt commun, entre la route nationale n° 7 et le chemin de grande communication n° 19, sur 3.772 mètres. Montant, 17.178 fr. 74. A val., 1.321 fr. 26. Total, 18.500 fr. Cautionnement, 700 fr. — Eguilles. Chemin n° 10, entre la limite avec la commune d'Aix et le chemin de grande communication n° 38, sur 830 m. 50. Montant, 3.876 fr. 64. A valoir, 123 fr. 36. Total, 4.000 fr. Cautionnement, 300 fr. — Beaucueil. Chemin n° 33, entre le village et la propriété Gautier, sur 1.055 m. Châteauneuf-le-Rouge. Entre la propriété Roubaud et le village, sur 827 m. Montant, 10.184 fr. 50. A valoir, 586 fr. Total, 10.770 fr. 50. Cautionnement, 500 fr. — Veloux. Grosses réparations et agrandissement de la mairie. Montant, 10.173 fr. 87. A valoir pour achat de mobilier, 500 fr. A valoir pour imprévus, 1.326 fr. 13. Total, 12.000 fr. Cautionnement, 500 fr. — Visa huit jours avant l'adjudication, par M. l'agent voyer en chef ou d'arrondissement d'Aix, pour les chemins, et par M. Hatat, agent voyer cantonal à Berre, pour la commune de Veloux. Renseignements à la sous-préfecture.

Doubs. — Samedi 10 août 1907, 10 h. 1/2. — *Préfecture de Besançon.* — 1^o Chemin de grande communication, élargissement dans la traverse de Rognon. Montant, 6.974 fr. Cautionnement, 250 fr. — 2^o Chemin d'intérêt commun, élargissement et rectification à l'entrée du village de Fontenelle-Montby. Montant, 2.286 fr. Cautionnement, 100 fr. — 3^o Elargissement au territoire d'Hérimoncourt. 1^{er} lot Montant, 11.887 fr. Cautionnement, 350 fr. 2^e lot. Montant, 10.107 fr. Cautionnement, 33 fr. — 4^o Restauration du clocher et de l'église du Crouzet. Montant, 1.800 fr. Cautionnement, 60 fr.

Hérault. — 16 août. — Vendredi, 2 h. — *Mairie de Montpellier.* — Travaux relatifs aux nouveaux casernements, 8 lots. Montant, 103.000 fr. 1^{re} série (10^e lot) : Appareils sanitaires, égouts en grès. Montant, 25.000 fr. Cautionnement, 1.250 fr. — 2^e série (14^e lot) : Maçonnerie. Montant, 40.000 fr. Cautionnement, 2.000 fr. — 3^e série (15^e lot) : Plâtrerie. Montant, 13.000 fr. Cautionnement, 650 fr. — 4^e série (16^e lot) : Charpente. Montant 10.500 fr. Cautionnement, 525 fr. — 5^e série (17^e lot) : Menuiserie. Montant, 6.000 fr. Cautionnement, 300 fr. — 6^e série (18^e lot) : Serrurerie. Montant, 3.500 fr. Cautionnement, 175 fr. — 7^e série (19^e lot) : Peinture et vitrerie. Montant, 2.000 fr. Cautionnement, 100 fr. — 8^e série (20^e lot) : Zinguerie. Montant, 3.000 fr. Cautionnement, 150 fr. — Renseignements à la mairie.

Hérault. — 18 août. — Dimanche, 3 h. 1/2. — *Mairie de Lussargues.* — Construction d'un marché couvert. Montant, 2.961 fr. 81. Cautionnement, 200 fr. — Renseignements à la mairie.

Saône-et-Loire. — 11 août, 1 h. — *Mairie d'Autun.* — Construction d'un égout, sur 586 mètres. Montant, 20.000 fr. Cautionnement, 700 fr. — Renseignements à la mairie.

Haute-Savoie. — Lundi 19 août, 10 h. — *Préfecture.* — Travaux sur chemins vicinaux. — 1^{er} lot. Chemin d'intérêt commun n° 10. Elargissement entre l'entrée du village de La Sciaux et l'Eglise de Lullin, sur 840 m. Montant, 7.464 fr. 63. A valoir 1.535 fr. 37. Total, 9.000 fr. Cautionnement, 250 fr. — 2^e lot. Cusy. Chemin vicinal ordinaire n° 2. Construction entre les profils 25 et 123. sur 1.472 m. 81. Montant, 9.109 fr. 94. A valoir, 1.390 fr. 06. Total, 10.500 fr. Cautionnement, 350 fr. — 3^e lot. Saint-Jorloz. Chemin vicinal ordinaire n° 3. Construction de la 2^e section entre le profil 59 + 12 m. 43 et le profil 214 + 0 m. 62, sur 1.162 m. 96. Montant, 9.273 fr. 18. — Construction de la 3^e section entre le profil 214 + 0 m. 62 et chez Décombe, sur 602 m. 05. Montant, 4.932 fr. 35. A valoir, 763 fr. 65. Total, 14.969 fr. 18. Cautionnement, 710 fr. — 4^e lot. Usinens. Chemin vicinal ordinaire n° 6. Construction entre le chemin vicinal ordinaire n° 5 et le hameau d'Essert, sur 1.079 m. Montant, 8.360 fr. 30. A valoir, 2.269 fr. 70. Total, 10.630 fr. Cautionnement, 300 fr. — 5^e lot. Excenevex. Chemin vicinal ordinaire n° 2. Construction entre les lieux dits Les Planteau et les Lanchettes, sur 417 m. Montant, 2.422 fr. 55. A valoir, 577 fr. 45. Total, 3.000 fr. Cautionnement, 100 fr. — 6^e lot. Publier. Chemin vicinal ordinaire n° 5. Rectification entre la halte du chemin de fer et le lieu dit Bois Fleuret avec raccordement sur la route nationale n° 5, sur 740 m. 38. Montant, 18.440 fr. 06. A valoir, 2.459 fr. 94. Total, 20.900 fr. Cautionnement, 615 fr. — Visa huit jours avant l'adjudication, par M. l'Agent voyer en chef, à Annecy. Renseignements à la préfecture.

Savoie. — 10 août, 2 h. — *Préfecture.* — Travaux sur chemins vicinaux. 2 lots. 1^{er} lot. — Saint-André. Chemin de grande communication n° 21, de Saint-Michel à Modane. Construction de la partie comprise entre le pont de La Praz et Saint-André, sur 2.967 m. Montant, 54.071 fr. 77. A valoir, 6428 fr. 23. Total 60.500 fr. — 2^e lot. Villard-d'Héry. Chemin vicinal ordinaire n° 1 de Villard-d'Héry au Viviers. Construction dans la traversée du village de Villard-Siard d'en bas, sur 104 m. Montant, 2.300 fr. Cautionnements : 1^{er} lot, 2.000 fr.; 2^e lot, 100 fr. Renseignements à la préfecture.

Savoie. — 10 août, 2 h. — *Préfecture.* — Travaux sur routes départementales, 7 lots. Montant, 32.150 fr. Renseignements à la préfecture.

Var. — Vendredi 30 août, 10 h. — *Mairie de Toulon.* — Ministère de la guerre. — Chèfferie de Toulon. — Construction d'un nouveau casernement d'infanterie, 5 lots. Montant, 1.558.807 fr. — 1^{er} lot : Terrassement, maçonnerie, travaux en ciment et béton armé, asphalte, couverture en tuiles ou en ardoises. Montant, 1.337.430 fr. Cautionnement, 65.000 fr. Dépôt de garantie, 13.500 fr. — 2^e lot : Charpente et menuiserie. Montant, 88.630 fr. Cautionnement, 4.500 fr. Dépôt de garantie, 900 fr. — 3^e lot : Ferronnerie, serrurerie, quincaillerie. Montant, 87.225 fr. Cautionnement, 4.500 fr. Dépôt de garantie, 900 fr. — 4^e lot : Couverture métallique, cuivre, zinguerie, plomberie et fontainerie. Montant, 22.395 fr. Cautionnement 1.000 fr. Dépôt de

garantie, 200 fr. — 5^e lot : Peinture et vitrerie. Montant, 23.127 fr. Cautionnement, 1.500 fr. Dépôt de garantie, 300 fr. — Demandes d'admission à M. le Directeur du génie, à Toulon, avant le 19 août — Renseignements bureaux du génie, place Armand-Valji, à Toulon.

SPECTACLES

OLYMPIA 66, rue Duquesne. — Toujours en quête de ce qui peut captiver le public, la direction de notre luxueux music-hall estival n'a pas hésité à engager à un prix fabuleux la plus merveilleuse attraction de l'époque, le célèbre Séverus Schaffer, le plus fort jongleur de l'Univers, ce numéro très recherché en Amérique, en Allemagne, en Angleterre et dans les principales cités de l'ancien et du nouveau continent, renferme tout ce que l'on peut exiger de sensationnel. Séverus-Schaffer, tenant cinquante minutes la scène, suffit à lui seul, pour constituer la plus attrayante partie du prodigieux spectacle de notre splendide concert d'été; et cependant avec ce numéro sortant de l'ordinaire, on voit sur le programme le chanteur virtuose, Francis Marty, qui interprète avec un réel talent ses dernières créations; et les auditeurs de chaque jour ne ménagent-ils pas leur bravos à cette grande célébrité artistique qui sût conquérir une réputation universelle dans sa fameuse création des *Minstrels Parisiens*, de joyeuse mémoire; puis encore, Les Morisoff, les joyeux baristes comiques, Merry-Glad, d'intrépides acrobates doublés d'amusants parodistes. Dans la partie lyrique, nous citons les exquises chanteuses Landoza, Mirepoix, Sapho; le plus que désopilant comique, Nériesse; le bon chanteur de genre, Syval. Avant de clore ce compte rendu, constatons que le cosmographe géant de M. Faraud fait toujours partie du spectacle de l'Olympia et projette chaque semaine une demi-douzaine de vues toujours nouvelles; bref, avec un semblable programme, tous les soirs et les jeudis et dimanches en Matinée, y a-t-il salles comblées au music-garden de la rue Duquesne.

HORLOGE Certains bruits tendant à faire croire au public que le théâtre-concert du cours Lafayette doit se démolir, il est bon d'informer nos lecteurs que l'Horloge effectue sa réouverture en septembre; que les pièces à succès sont retenues depuis longtemps, et que le sympathique revuiste, M. Paul Tulmat prépare une grande revue locale, satirique et d'actualité, dont le succès est appelé à dépasser celui des : *Viens à c'que nous ! Tout se détrancane !* de si joyeuse mémoire.

L'Imprimeur-Gérant : A. REY.

Lyon. — Imprimerie A. REY, 4, rue Gentil. — 40271

Tirage : **6 Octobre 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

ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

ARDOISES pour toitures, dalles, urinoirs, tablettes, tableaux, etc. Entrepôt J. GEICHARD fils, seul représentant de la Commission des Ardoisiers d'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-Saivagny (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 à partir de 10 francs le mètre courant

Envoi franco de l'Album

Adresse télégraphique : RIVAGIER

RIVORY & JOLY (A. et M.) INGÉNIEURS

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

FOURNITURES DE TOUS LES APPAREILS POUR CHAUFFAGE
A BASSE ET A HAUTE PRESSION

Chaudières de tous systèmes ♦ Tubes ♦ Raccords ♦ Tuyaux ♦ Ailettes
Radiateurs ♦ Robinetterie ♦ Purgeurs et tous autres accessoires

Représentants : 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
Waggonnets et autres Appareils de la voie

Fontes de Bâtiments, 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 4^{ème} 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 buralistes, 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 Bâtiments

L. Poncet & L. Lacroix

ANCIENNES MAISONS

CHOLET & REZARD et CHARGNIOUX

31, Rue de l'Hôtel-de-Ville, LYON
TÉLÉPHONE 7-81

MARSEILLE, Allée des Capucines, 47

ENTREPRISE GÉNÉRALE
D'INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

Lumière, Sonneries
TÉLÉPHONES, PARATONNERRES

Personnel de choix pour installation
de Châteaux, Villas, Hôtels, Appartements

Etudes, Devis sur demande de MM. les Architectes