

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GENIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS



Les tunnels sous la Tamise. — Le nouveau souterrain de Rotherhite. — Détails de construction. — Un bouclier de neuf mètres de diamètre. — L'abus des congrès. — Les transports frigorifiques. — La Bouillabaisse européenne.

En raison des besoins de la navigation, les communications d'une rive à l'autre de la Tamise, à Londres, se font principalement par des tunnels creusés en dessous du lit du fleuve. Il existe, en effet, actuellement, sous la Tamise, treize tunnels, dont les diamètres varient de 2 m. 18 à 9 m. 15, avec une longueur moyenne de 400 mètres.

Le premier de ces tunnels avait été construit, en 1842, par l'ingénieur français Brunel, qui sut mener à bien cette œuvre importante, bien qu'on ne disposât pas encore, à cette époque, des perforieuses mécaniques et de l'air comprimé, qui sont aujourd'hui d'un si puissant secours pour l'exécution de pareils travaux. C'est, d'ailleurs, à l'ingénieur Brunel que l'on doit l'invention du bouclier qui est utilisé de nos jours dans les entreprises de ce genre.

Jusqu'à ces derniers temps, la partie est de la Cité n'était desservie que par le pont de la Tour de Londres, par le petit tunnel de la Tour et par les tunnels de Blackwall et de Greenwich, dont le dernier avait été construit en 1902. Mais il n'existait aucun moyen de communication autre que les ferries à vapeur, entre le pont de la Tour de Londres et le tunnel de Blackwall, sur un parcours de 8 kilomètres.

Il parut donc indispensable au *London County Council* d'établir une nouvelle traversée entre ces deux points. C'est encore un tunnel qui a été construit dans ce but, le tunnel de Rotherhite, inauguré le 12 juin dernier, et qui constitue, par les dimensions de sa section et de sa longueur, l'ouvrage le plus important de tous ceux construits jusqu'à présent sous la Tamise.

Il est situé à 2 kilomètres en aval du pont de Londres et son tracé n'ayant pu être dirigé perpendiculairement à l'axe du fleuve, par suite de la présence de docks sur les deux rives opposées de Shadwell et de Rotherhite, on a dû adopter une direction oblique, inclinée de l'ouest à l'est, suivant un angle voisin de 45 degrés sur l'axe du fleuve. D'autre part, afin de ménager des rampes d'accès aussi faibles que possible, on a donné à l'ouvrage un grand développement sur les rives, de sorte que l'ensemble du tracé affecte la forme d'un S majuscule, dont la longueur totale aurait 2.099 mètres, alors que la partie du tunnel subaquatique n'a qu'une longueur de 479 m. 30.

On pénètre dans le tunnel proprement dit, du côté de Rotherhite, par une tranchée à ciel ouvert de 300 mètres de longueur environ; celle-ci est construite en béton, avec un mur de soutènement présentant un fruit de 1/4 et un radier supportant la chaussée, et qui repose sur une couche étanche d'asphalte de 38 millimètres d'épaisseur.

Cette tranchée se continue par un tunnel qui a été construit à ciel ouvert; cet ouvrage est à section circulaire de 8 m. 20 de diamètre intérieur; il est formé de cinq rouleaux

de briques, enveloppés d'une chape en asphalte, le tout noyé dans un massif de béton, sur tout le pourtour. Ce second tronçon de la voie d'accès aboutit à l'un des quatre puits verticaux qui ont été répartis sur tout le parcours de l'ouvrage; deux d'entre eux ont été descendus sur chaque rive du fleuve, et les deux autres en des points qui divisent les rampes d'accès en deux parties séparant les constructions à ciel ouvert du tunnel proprement dit.

**

Ce tunnel, qui prend son origine au premier puits, est formé d'une enveloppe en fonte circulaire de 9 m. 15 de diamètre extérieur et de 8 m. 20 de vide intérieur. Cette enveloppe est constituée par une série d'anneaux juxtaposés de 76 centimètres de largeur. Chacun des anneaux est formé de seize segments courbes et d'une clef dont le développement sur la jante n'est que le cinquième de celui des autres éléments. Ces segments de jante sont creux et se raccordent deux à deux, par leurs brides de 356 millimètres de hauteur, au moyen de cinq boulons de 38 millimètres. Les anneaux successifs sont reliés l'un à l'autre par une seule rangée de boulons circulaire.

Les bords des brides sont profilés de manière à laisser entre eux, après leur rapprochement, une gorge de 51 millimètres de profondeur, sur 6 millimètres de largeur; ce joint est garni d'un fil de plomb, chassé au fond de la rainure, que l'on remplit ensuite de limaille de fonte. On rend ainsi étanches tous les joints, tant ceux de jonction des segments que les joints transversaux des différents anneaux entre eux.

Les anneaux subaquatiques, dont la fonte présente une épaisseur de 51 millimètres, pèsent chacun 18.800 kilogrammes; ceux des tunnels d'accès de part et d'autre du fleuve n'ont qu'une épaisseur de 44 mm. 5, et leur poids est réduit à 16.650 kilogrammes.

Les jantes creuses ont été ensuite entièrement garnies de béton, sur une épaisseur qui est supérieure de 10 centimètres à la hauteur des brides, de manière à noyer entièrement celles-ci dans une sorte de monolithe dont le parement intérieur a été recouvert d'un revêtement de carreaux émaillés de couleur claire.

La première section du tunnel en fonte se termine au puits n^o 2, où l'ouvrage pénètre sous la Tamise, en suivant une légère rampe de 0,00125 par mètre. Après la traversée du lit du fleuve, il atteint, sur l'autre rive, le puits n^o 3 et se continue par une rampe de 0 m. 027 jusqu'au puits n^o 4, où reparaît la construction en maçonnerie de briques, suivie d'une dernière section en tranchée à ciel ouvert.

Les puits ont été foncés au moyen de caissons circulaires de 14 m. 53 de diamètre libre intérieur; ces derniers sont formés de deux enveloppes concentriques, laissant entre elles un intervalle annulaire de 1 m. 50 et reliés par des croisillons en fer. Cet espace était rempli de béton au fur et à mesure de la descente. A la base, le cylindre intérieur, plus court que l'enveloppe extérieure, est reliée à celle-ci de manière à former un bord en biseau qui constitue le tranchant du caisson. Un plancher métallique étanche, formé d'un double système de poutres à angle droit, recouvert de tôles d'acier embouties de 12 millimètres, a été établi à 3 m. 85 au-dessus du bord inférieur du caisson, de manière à constituer la chambre de travail où les ouvriers doivent opérer à l'abri des atteintes de l'eau, dans l'atmosphère de l'air comprimé.

**

Ces différents puits, distribués sur tout le parcours de

l'ouvrage, devaient être nécessairement traversés par le tunnel tubulaire ; c'est pourquoi les caissons présentaient, vers la partie inférieure, deux ouvertures circulaires de 9 m. 75 de diamètre, renforcées d'une collerette d'acier, solidement rivée sur les bords de l'orifice. C'est par ces ouvertures que pénètre le bouclier au sortir d'une section, pour entamer la section suivante du tunnel.

Le bouclier est formé de trois anneaux de segments en acier coulé, boulonnés ensemble et prolongés en arrière par une enveloppe faite de trois tôles d'acier de 19 millimètres. Ce cylindre est divisé, sur la face avant, en seize alvéoles ou chambres de travail, au moyen de cloisons rectangulaires. Sur le pourtour du bouclier, sont disposés quarante vérins hydrauliques, dont les pistons plongeurs ont 1 m. 065 de course et peuvent développer un effort total de 5.000 tonnes, sous lequel se produit l'avancement progressif du bouclier.

Avant d'entreprendre la percée du tunnel sous le lit du fleuve, on procéda à l'exécution d'une galerie de tête, destinée à constituer un petit tunnel pilote, en vue de reconnaître la nature des diverses couches de terrain en travers du fleuve. Cette galerie, qui consistait en un cuvelage en fonte de 3 m. 80 de diamètre, fut établie dans la partie supérieure de l'emplacement que devait occuper le tunnel principal, et poussée sur toute la longueur de la traversée de la Tamise. Ce couloir d'exploration fut exécuté à l'aide d'un excavateur rotatif, porté à l'avant d'un bouclier ordinaire, muni de dix vérins hydrauliques.

On établit ensuite le grand bouclier dans le puits n° 3, et l'avancement se fit en suivant le tracé du tunnel-pilote, à raison de 12 à 19 mètres par semaine ; pendant l'opération, le bouclier fut maintenu facilement en hauteur et en direction, et l'enveloppe, après montage, ne présenta pas d'écart supérieur à 25 millimètres de la position qui lui avait été théoriquement assignée.

*
**

Telle est, brièvement exposée, la description de cet important travail, qui a été exécuté en un peu plus de quatre ans, par les entrepreneurs, qui ont ainsi devancé de plus d'un an le délai de cinq ans et demi qui leur était imparti, d'après le contrat. Cet ouvrage a coûté 27.200.000 francs, en ce qui concerne les travaux proprement dits, mais la dépense totale, y compris les expropriations, s'élèvera finalement à près de 50 millions.

Grâce à cette nouvelle traversée, qui offre aux piétons et aux voitures une chaussée de 4 m. 80, bordée de trottoirs de 1 m. 40 de largeur, les populations de l'est de la grande cité seront aussi bien favorisées que leurs concitoyens de l'ouest, qui, eux, sont desservis par les nombreux ponts situés en aval du pont de la Tour de Londres. Ce bel et grandiose ouvrage fait grand honneur à la capitale de l'Angleterre, et l'on ne peut que regretter que de pareilles améliorations ne soient pas à la portée de tous les budgets municipaux.

*
**

La mode est aux Congrès : il en est de toutes sortes, de politiques, de philosophiques, de scientifiques. Ces Congrès ont peut-être quelque utilité, bien que, souvent, qu'en sort-il seulement ? Du vent ! Pour nous en tenir à ces derniers, je veux dire aux scientifiques, le Congrès du Froid, qui vient de se tenir à Paris, met à l'ordre du jour la question, si importante pour l'alimentation des villes, de la conservation de denrées alimentaires par les moyens frigorifiques.

De très grands progrès ont été réalisés dans ce domaine, ces dernières années ; les procédés de fabrication du froid sont entrés dans la pratique industrielle, et les entrepôts fixes destinés à la conservation des denrées périssables sont installés aujourd'hui dans des conditions qui ne laissent plus rien à désirer au point de vue technique et économique.

Mais il ne suffit pas d'assurer la conservation des aliments emmagasinés dans les centres de consommation ; il y a lieu

de se préoccuper aussi du transport de ces denrées, si l'on tient compte du trafic qui s'établit entre l'ancien et le nouveau monde, d'une part, et entre les divers pays de l'Europe eux-mêmes, d'autre part.

Le problème du transport par mer est résolu depuis longtemps, car il était facile d'installer de véritables usines frigorifiques dans les flancs de ces immenses transatlantiques, où l'on a réuni tout le confort des temps modernes, sans oublier les chambres froides qui permettent de débiter des glaces aux passagers dans la traversée des tropiques. D'ailleurs, n'a-t-on pas aménagé des navires entiers pour transporter en Europe des viandes provenant de l'Australie et des deux Amériques ?

Mais il restait encore beaucoup à faire pour le transport terrestre des denrées débarquées dans les ports de l'Europe, de manière à les amener, par les voies ferrées, jusqu'aux lieux de consommation. Tout le problème, comme on le voit, se résume à réaliser un type de wagon frigorifique permettant d'obtenir une atmosphère refroidie, à température constante et parfaitement sèche, comme dans le cas des installations frigorifiques fixes.

On utilisait depuis longtemps des wagons à glace, c'est-à-dire dans lesquels le refroidissement est obtenu au moyen de masses de glace naturelle ou artificielle ; mais ce procédé n'est pratique que dans les pays où la glace est abondante et économique, comme aux Etats-Unis ; en outre, il impose des manutentions très coûteuses, et l'on ne peut, par ce procédé, obtenir une atmosphère sèche, ni une température inférieure à zéro, ni surtout un état frigorifique régulier dans toute la capacité du wagon.

*
**

Le problème paraît avoir été résolu récemment par l'emploi du wagon frigorifique autonome de la Société française des wagons aérothermiques. Ces wagons, dont la caisse est constituée par de triples parois isolantes, est aménagé en vue de produire le froid par la méthode de détente directe d'un gaz facilement liquéfiable, qui est, dans l'espèce, le chlorure de méthyle.

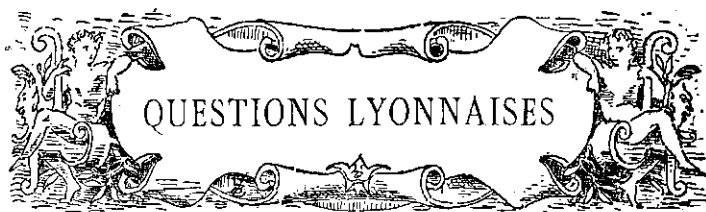
L'installation frigorifique comprend donc un compresseur placé dans un compartiment séparé de la capacité réfrigérante ; un réfrigérateur, composé d'un serpentín, dont les tubes à ailettes sont suspendus horizontalement au plafond de la chambre froide ; enfin, un condenseur placé sous le châssis et refroidi par le courant d'air dû à la vitesse du train.

Le compresseur est actionné par une courroie passant sur une poulie fixée sur l'essieu le plus voisin ; dès que le train se met en marche, cet appareil aspire dans le réfrigérateur et détermine la détente des vapeurs qui le remplissent ; ces gaz, comprimés dans le compresseur, sont refoulés à l'état liquide dans le condenseur, pour se volatiliser de nouveau à travers le réfrigérateur, et ainsi de suite, en parcourant indéfiniment un cycle complet.

Les expériences poursuivies jusqu'à ce jour ont montré qu'il suffit de moins d'une heure pour abaisser de 20 degrés à 0 degré la température intérieure du wagon. On a effectué des transports de viandes et de légumes sur des parcours de 1.400 à 2.200 kilomètres, durant sept jours, et constaté que la température à l'arrivée était encore inférieure à 5 degrés.

L'industrie possède donc aujourd'hui un moyen aussi pratique que sûr pour le transport frigorifique par voies ferrées des denrées périssables ; désormais, l'Espagne et l'Italie pourront nous expédier leurs fruits les plus exquis, dans toute la saveur et la fraîcheur primitive du terroir, et les régions les plus éloignées de la mer pourront enfin connaître le goût du poisson frais et se préparer des bouillabaisse à faire blémir de jalousie les Marseillais de la Cannebière.

DARYMON.



A PROPOS DE L'EXPOSITION

On sait que les Chambres syndicales de Lyon, consultées dernièrement pour émettre leur avis sur le choix de l'emplacement de l'Exposition projetée, ont, à une forte majorité, émis le vœu que l'Exposition soit placée au Parc de la Tête-d'Or.

Il est permis de regretter qu'un plus grand nombre de suffrages ne soit pas allé à l'emplacement des Nouveaux Abattoirs, emplacement qu'avait indiqué cependant M. le Maire de Lyon. Dans son choix, l'opinion des Chambres syndicales se laisse peut-être trop inspirer par les précédents qui, par deux fois déjà, en 1872 et 1894, ont placé une Exposition à la Tête-d'Or, et aussi par le désir de voir cette Exposition s'embellir par le cadre superbe de notre Parc.

Avec une situation peut-être moins riante, mais certainement plus grandiose, on peut faire cependant, dans les quartiers sud de la ville, une Exposition qui serait plus économique, quoique conçue sur des plans beaucoup plus vastes et qui présenterait pour Lyon l'avantage énorme de laisser après elle des restes durables, transformant complètement les quartiers bien abandonnés aujourd'hui de la Vitriolerie, du Confluent et de Gerland.

Une Exposition universelle, internationale et coloniale, occupant les terrains du fort de la Vitriolerie, le quai de la Vitriolerie, les nouveaux abattoirs et l'extrémité de la presqu'île Perrache formerait un ensemble magnifique ayant comme perspective le Rhône, du viaduc de Perrache au confluent, avec, au loin, les coteaux de Sainte-Foy et de la Mulatière, et les lointains d'Oullins et d'Irigny, jusqu'au Pilat, bornant l'horizon du sud.

**

Quelles sont les raisons invoquées en faveur du Parc ?

Elles peuvent se réduire à trois : d'abord, le pittoresque de la situation, ensuite le rapprochement du centre de la ville, enfin, le délai plus rapproché pour pouvoir l'établir.

La première raison seule semble vraiment sérieuse. Il est certain que l'Exposition de 1894 fut placée dans un cadre idéal, mais à quel prix ? En saccageant complètement notre belle promenade qui, durant plus de deux ans, a été la proie des ouvriers et dont, pendant tout ce temps, Lyonnais et étrangers n'ont pu profiter. D'ailleurs, en indiquant cet emplacement parmi ceux à choisir, le Syndicat d'Initiative a-t-il très justement spécifié que l'Exposition future devrait, comme celle de 1872, se contenter de la bande étroite entre le lac et le Rhône : tout le monde, d'ailleurs, est d'accord sur cette limite. Mais alors, ne serait-ce pas rapetisser singulièrement le cadre de l'Exposition et l'étriquer en obligeant à avoir des bâtiments longs et étroits, couvrant sur 1.500 mètres de long la chaussée du quai de la Tête-d'Or, bâtiments forcément incommodes et monotones ; ceux situés, d'autre part, dans le parc, devant garder des dimensions restreintes pour s'accommoder aux espaces libres disponibles.

Il n'est pas exact de croire que le Parc de la Tête-d'Or présenterait un sérieux avantage par sa proximité. Si on compare les distances de la Vitriolerie et du Parc au centre de la ville, on trouve que ces emplacements se trouvent également à 2 kilomètres de la place de la République et de la Préfecture, qui sont à peu près dans l'axe de l'aggloméra-

tion lyonnaise. Une autre raison invoquée dans cet ordre d'idées est que, l'Exposition étant placée près de la gare et ayant même sa gare spéciale, les étrangers n'auraient plus à traverser la ville et que le commerce s'en ressentirait. Cette objection ne peut être invoquée, car, en dehors des Lyonnais, les visiteurs de l'Exposition seront de deux sortes : d'abord les habitants de la banlieue venant passer leur journée à Lyon et à l'Exposition ; ceux-là sont dans le rayon commercial de Lyon, qui est leur centre attractif habituel. Pour eux, plus ils auront de commodités pour venir, plus ils viendront, et plus la ville y gagnera, il est donc de l'intérêt de tous de faciliter leurs déplacements : trains spéciaux, gares spéciales, etc... Il y a ensuite les visiteurs venant de loin et les étrangers : ceux-là séjourneront à Lyon. Mais il ne peut venir à l'idée de personne que ces visiteurs viendront à l'Exposition seule, sans en profiter pour visiter la ville et voir ses curiosités ; ce serait compter pour rien nos monuments et nos musées. Au contraire, après une journée fatigante passée à l'Exposition, ces visiteurs iront flâner dans nos rues et nos promenades. Ne seront-ils pas enfin heureux d'aller se reposer dans le calme de notre Parc de la Tête-d'Or, resté bien lui-même, et dont ils pourront jouir complètement. En serait-il de même si l'Exposition occupait une partie de ce parc, diminuant ainsi son attrait ?

A Liège, d'ailleurs, on avait une gare à l'intérieur même de l'Exposition, et les Liégeois n'eurent pas à le regretter.

Enfin, pour l'emplacement Vitriolerie-Perrache-Nouveaux Abattoirs, les moyens de communication seraient plus nombreux que pour le Parc, ainsi, d'ailleurs, que l'indiquait le *Bulletin du Syndicat d'Initiative*, dans son numéro de janvier, par l'interview du directeur de la Compagnie O.-T.-L.

Au Parc, l'Exposition serait desservie par une seule ligne directe, celle aboutissant à l'entrée de l'avenue du Parc, et à laquelle pourrait d'ailleurs se joindre une nouvelle ligne par les quais du Rhône, rive gauche. Une autre ligne d'accès serait celle de Saint-Clair, communiquant avec l'Exposition par le pont de la Boucle ; mais ce pont, bien suffisant actuellement, ne serait-il pas trop étroit aux heures d'affluence ? On a proposé, il est vrai, deux autres lignes de tramways, l'une arrivant au chalet du Parc par la rue Tête-d'Or et les allées du Parc, l'autre aboutissant au viaduc du chemin de fer de Genève par le boulevard Pommerol et le Grand-Camp : mais ces dernières lignes rendraient-elles beaucoup de services ?

Au contraire, l'emplacement de l'Exposition dans les quartiers sud serait desservi par de nombreuses lignes de tramways. A la porte de Perrache, arriveraient les cinq lignes de banlieue partant de Bellecour et allant à Oullins, Saint-Genis, Brignais, Chaponost, Pierre-Bénite, et les six lignes aboutissant ou devant aboutir à la gare de Perrache, qui, par le cours Charlemagne, seraient prolongées jusqu'à l'Exposition : Perrache-Brotteaux-Cusset, Perrache-Saint-Clair, Perrache-Avenue de Saxe-Parc, Perrache-Rue Moncey-Parc, Perrache-Croix-Rousse, Perrache-Archevêché (continuation de la ligne Parc-Cordeliers-Archevêché). Au Pont de la Mulatière, arriveraient encore les bateaux-mouches venant de Vaise et Saint-Rambert et traversant la ville.

A la porte de la Vitriolerie aboutiraient une ligne à créer sur les quais de la rive gauche et venant de la Boucle, et le prolongement des lignes actuelles venant du Pont-d'Ecully et de Villeurbanne et gagnant l'Exposition par les quais. Enfin, la porte de Gerland, sur l'avenue de Saxe prolongée, recevrait les lignes venant de Bellecour par le pont de l'Université, du Parc par l'avenue de Saxe, et même de la Croix-Rousse par la place du Pont.

En résumé, l'Exposition serait desservie par une quinzaine de lignes de tramways partant de tous les points de la ville et arrivant par quatre faisceaux différents de voies, évitant ainsi tout encombrement. Il faudrait y ajouter comme complément une ligne de bateaux et deux haltes sur les lignes du P.-L.-M., l'une sur la ligne Saint-Etienne-Lyon, l'autre

sur la ligne raccordant l'Exposition à la gare de la Guillotière.

*
**

Comment pourrait être disposée l'Exposition ?

Si l'on adoptait les emplacements prévus plus haut, l'Exposition pourrait être disposée de la façon suivante :

L'emplacement du fort de Vitriolerie avec les fossés et ta-

d'Oullins ; on y suivrait la vallée du Rhône jusqu'à Irigny et jusqu'à la masse imposante du Pilat.

Ce serait là un point de vue nouveau, non seulement pour les étrangers, mais encore même pour la plupart des Lyonnais.

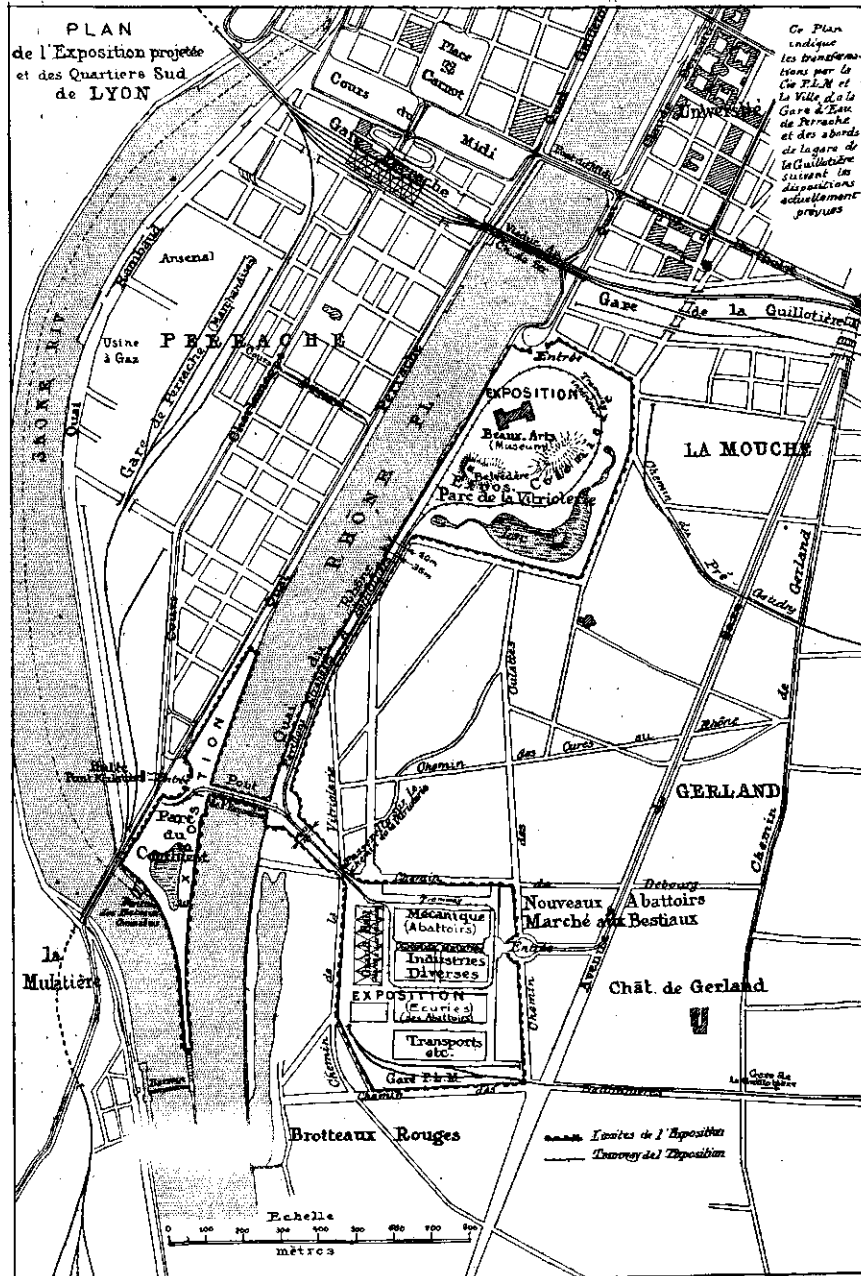
En utilisant tous les arbres existants et en arrangeant les talus et fossés, on pourrait donc créer à peu de frais un parc bien situé et très pittoresque. Cet emplacement serait tout désigné pour recevoir l'Exposition coloniale et l'Horticulture. On y adjoindrait les Beaux-Arts dans un palais à édifier sur l'emplacement de la caserne actuelle, palais construit d'une façon durable et qui pourrait, après l'Exposition, recevoir le Museum d'histoire naturelle qui, de l'avis unanime, ne peut rester longtemps au Palais des Arts (1).

De la Vitriolerie au nouveau pont du Rhône, l'Exposition se continuerait par une bande de 35 mètres de large formée par le quai de la Vitriolerie élargi. En plus, extérieurement, une voie de 5 mètres assurerait la desserte des propriétés riveraines. Cet élargissement du quai, porté à 40 mètres, au lieu des 30 mètres environ prévus actuellement, nécessiterait quelques expropriations, mais, ces terrains n'étant pas encore bâtis, l'opération serait peu coûteuse. La largeur proposée est d'ailleurs indispensable pour que cette bande de terrain, longue de 800 mètres environ et réunissant les deux parties de l'Exposition, permette, outre le passage des piétons et du tramway de l'Exposition, l'établissement de pavillons divers ayant leur place indiquée le long du Rhône et formant une « rue » superbe analogue à la rue des Nations de l'Exposition de 1900.

Au nouveau pont projeté, ce quai se joindrait à une avenue oblique allant aux nouveaux abattoirs. Pour les mêmes raisons que le quai, cette avenue, très courte, d'ailleurs (250 m.) devrait avoir 35 à 40 mètres de large. L'arrivée aux terrains des nouveaux abattoirs se ferait par une passerelle sur le chemin de la Vitriolerie ; ce serait d'ailleurs la seule de toute l'Exposition.

Tous les bâtiments des abattoirs entièrement terminés, sauf les installations intérieures, seraient facilement aménagés pour recevoir les galeries d'exposition. Plusieurs même pourraient être complétés par des façades provisoires décoratives. A l'arrivée en venant du Rhône, on trouverait le hall immense du marché aux bestiaux (80 m. de large sur 200 m. de long environ) formant une salle grandiose pour recevoir les machines et les grosses pièces des expositions minières et métallurgiques. De là, le grand hall couvert des abattoirs, de près de 30 mètres de

large, conduirait dans l'axe de l'entrée de Gerland. Cette vaste galerie serait le centre des salles d'exposition des industries diverses, salles qui s'ouvriraient à droite et à gauche de la galerie, offrant partout de vastes dégagements



lus militaires, ainsi que les arbres existants, serait facilement transformé en un parc avec petit lac et vallonnements. Le sommet des talus actuels du fort, du côté du Rhône, pourrait être disposé en une terrasse-belvédère, d'où la vue embrasserait un des plus beaux panoramas de Lyon : point de vue malheureusement trop peu connu actuellement, par suite de l'abandon où se trouve ce quartier. En face, la vue plongerait sur le Rhône, avec le rideau de peupliers du quai Perrache cachant les établissements industriels de la presqu'île. En arrière, on apercevrait la pittoresque ligne des coteaux de Saint-Foy et de Saint-Just. Au nord, on verrait l'enseigne des ponts du Rhône, avec les dômes de l'Hôtel-Dieu, le tout dominé par les hauteurs de Fourvière et de la Croix-Rousse, et, plus loin, par les riants sommets du Mont-d'Or. Au sud, la vue se dirigerait vers le nouveau pont projeté sur le confluent et les hauteurs de la Mulatière et

(1) Il faut prévoir le cas où l'accord ne pourrait se faire à temps avec l'Administration militaire au sujet de la démolition du fort. Dans ce cas, l'emplacement des casernes serait réservé avec un dégagement sur le quai du Rhône. Même alors, les autorités militaires pourraient difficilement s'opposer à l'occupation des glacis et fossés et à leur transformation en parc, même après la clôture de l'Exposition. Le bois de la Deule et le jardin de la Citadelle, à Lille, formés des glacis et fossés de la citadelle, la promenade des Glacis, à Besançon, autour du faubourg Battant, ont été créés dans ces conditions ; il y a donc des précédents. Dans cette hypothèse, le projet, quoique réduit, subsisterait donc entièrement.

et une circulation facile pour les visiteurs. Là seraient réunis la soierie, les industries textiles, chimiques et alimentaires, les arts libéraux, etc.

Où trouver ailleurs un ensemble de constructions aussi vastes et se prêtant mieux à une Exposition ?

Les bâtiments sud, voisins du raccordement du P.-L.-M., pourraient être consacrés aux industries de transport si développées aujourd'hui, depuis le matériel de chemin de fer jusqu'aux aéroplanes.

Enfin, les terrains de Perrache, entre le Rhône, la Saône et le quai Perrache formeraient un parc avec encore un petit lac diminuant les frais de remblayage. La navigation, les eaux et forêts et les industries qui s'y rattachent y trouveraient naturellement leur place. Une halte sur la ligne de Saint-Etienne, en face l'entrée de Perrache, faciliterait l'arrivée des visiteurs venant de cette populeuse région.

Les terrains occupés par l'Exposition comprendraient plus de 55 hectares, 23 pour la Vitriolerie, 25 pour les nouveaux abattoirs, 5 à 6 pour Perrache, le reste étant constitué par les voies de raccordement. Il serait indispensable, étant donné les distances, d'établir dans l'Exposition un tramway électrique réunissant l'entrée de la Vitriolerie au terrain des nouveaux abattoirs et à la porte de l'avenue de Saxe ; un autre embranchement pourrait aussi réunir le terrain des abattoirs à l'entrée de Perrache.

**

Ainsi compris, le projet de l'Exposition aurait les avantages suivants :

Il pourrait seul donner à l'Exposition une superficie suffisante, plus de 55 hectares, c'est-à-dire la superficie de l'Exposition de 1894, mais avec terrains pouvant être mieux utilisés. Les autres projets, celui du Parc en particulier, ne donneraient que 35 hectares, chiffre insuffisant pour une Exposition universelle, qui serait alors forcément moins importante que celle de 1894.

Les bâtiments de l'Exposition pourraient, en outre, être groupés d'une façon régulière et méthodique dans les grands halls des abattoirs qui conviendraient parfaitement à cette destination, toute liberté étant laissée pour les constructions à élever à la Vitriolerie ou à Perrache. L'emplacement du Parc exigerait, au contraire, de longues et étroites galeries sur le quai de la Tête-d'Or ou des palais étriés dans les pelouses du Parc, l'obligation de ne couper aucun arbre limitant nettement les emplacements.

Le pittoresque de l'Exposition serait conservé par le fort de la Vitriolerie, qui conserverait ses arbres et aurait des vallonnements lui donnant un joli aspect, et par les quais du Rhône, qui présenteraient une perspective magnifique. Le manque d'arbres existe, il est vrai, à Perrache et aux Abattoirs, mais ce défaut s'est rencontré dans la plupart des Expositions, soit à Genève, où l'on a utilisé les plaines nues de Plaimpalais, soit à Düsseldorf, où le terrain fut pris sur les délaissés du Rhin, soit, enfin, à Liège, où la majeure partie de l'Exposition était établie sur des remblais de graviers remplaçant un bras de la Meuse.

Enfin, l'Exposition serait économique, car elle réduirait au minimum les frais relatifs aux installations provisoires, presque tous les travaux faits étant définitifs et rentrant dans le programme d'améliorations à apporter aux quartiers de banlieue. On utiliserait tous les bâtiments des Abattoirs, on pourrait même, au moins en partie, utiliser les égouts et canalisations d'eau, de gaz et d'électricité faites en vue des installations définitives. Le prolongement des quais du Rhône rive gauche, le pont sur le Rhône sont dans le programme municipal et, d'ailleurs, d'une utilité incontestable : ils doivent nécessairement être exécutés d'ici quelques années.

**

Comme résultats, l'Exposition nous laisserait un magnifique parc à la Vitriolerie, très bien situé au bord du Rhône et

au milieu des quartiers sud de la ville, dépourvus actuellement de toute promenade, parc ayant pour superficie le quart du parc de la Tête-d'Or, avec une physionomie bien à part par ses échappées sur le Rhône et les coteaux de Sainte-Foy. Ainsi se trouverait solutionnée la création si nécessaire d'un espace ombragé dans les populeux quartiers du Sud-Est. L'Exposition y laisserait encore un vaste palais destiné à abriter les nombreuses collections du Muséum et des Facultés, et dont l'emplacement, tout près de notre quartier universitaire, ne saurait être mieux choisi. De là, un quai de 40 mètres de large, à quadruple rangée d'arbres, formerait une promenade superbe le long du Rhône, reliant les quais actuels de la rive gauche au confluent.

Enfin, de l'autre côté du pont, dans un site grandiose et unique, serait le Jardin du Confluent, admirablement situé entre le Rhône et la Saône, ces deux artères maitresses qui font la beauté et la richesse de notre contrée.

**

Voilà ce que laisserait l'Exposition future. Paris n'a pas fait ses Expositions au bois de Boulogne et au parc Monceau, pas plus que Bruxelles au bois de la Cambre ou Düsseldorf dans son Hofgarten ; gardons donc intact, nous aussi, notre beau Parc de la Tête-d'Or. Ne le laissons pas envahir encore une fois par une Exposition qui détruirait sa beauté et y laisserait encore de nouvelles laideurs comme ce hideux vélodrome de Tête-d'Or, reste de l'Exposition de 1894, qui dépare une des plus belles parties du parc et dont l'existence depuis bientôt quinze ans est plus qu'une faute contre le bon goût.

Nous pouvons avoir une Exposition grande, belle et digne de notre cité. Elle peut contribuer à doter Lyon de nouvelles promenades complétant magnifiquement nos belles lignes de quais, et donner en même temps l'air et la vie à une des parties les plus déshéritées de la ville.

Dans ces conditions, le choix de l'emplacement ne devrait pas être douteux, lors bien même qu'il faudrait attendre une année encore et reculer d'un an aussi l'ouverture des nouveaux abattoirs.

Qu'est-ce qu'une année, si cette année doit être profitable à notre cité en lui apportant encore de nouveaux charmes ?

Antoine PALLIÈRE.

Ingenieur des Arts et Manufactures.

LE CANAL DE LYON A LA MER

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs des études commencées en vue de la canalisation du Rhône, travail gigantesque, qui doit transformer Lyon en un véritable port de mer et développer considérablement la prospérité de notre ville.

D'après certains renseignements puisés à bonne source, la question semble avoir fait un nouveau pas en avant. Non pas que les Pouvoirs publics soient décidés à pousser plus activement que par le passé à la réalisation de ce programme grandiose, mais parce qu'une intervention nouvelle permet d'espérer une solution beaucoup moins coûteuse que celle entrevue par les projets officiels, ce qui serait évidemment propre à accélérer une décision définitive.

Nous apprenons, en effet, qu'un consortium d'industriels se proposerait de demander la concession de l'entreprise du canal de Lyon à la mer, en réclamant une garantie d'intérêt pour la moitié seulement du capital à engager, sous la réserve, cependant, d'avoir l'autorisation de vendre la force motrice que l'on pourrait produire sur tout le parcours par les différentes dénivellations.

Le devis total établi par l'Administration intéressée s'élevait à près de 500 millions, et l'on hésitait quelque peu de

vant une somme aussi forte, qu'il pouvait être difficile de rémunérer directement.

Mais l'exécution du projet conçu par l'initiative privée, à laquelle nous faisons allusion, coûterait au plus 300 millions,



CLOCHER DE L'ÉGLISE DE CHATILLON
(Village entre les vallées du Giffre et de l'Arve.)

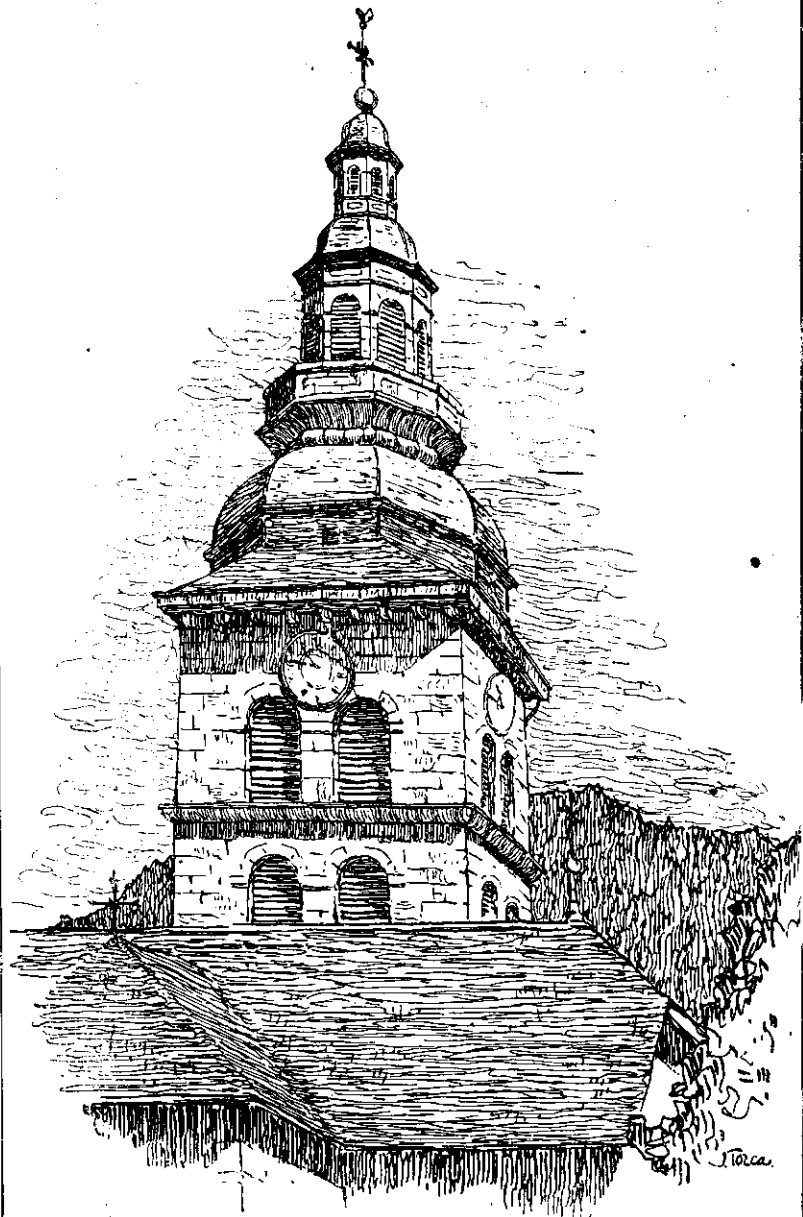
en prévoyant l'établissement d'immenses ascenseurs. Il suffirait donc que l'Etat, les départements et les villes intéressés garantissent l'intérêt à 4 % de 150 millions, ce qui est relativement peu de chose, eu égard aux énormes avantages qu'apporterait l'installation de ce canal. D'autre part, la force rendue disponible permettrait d'alimenter à bon compte une foule d'industries ou d'exploitations déjà créées ou qui s'établiraient dans la vallée du Rhône.

Il est en outre prévu que la canalisation serait prolongée ultérieurement jusqu'à Genève, si l'on en reconnaissait l'utilité et la possibilité pratique.

Le programme ainsi présenté est des plus séduisants, d'autant plus que l'exécution des travaux ne demanderait pas plus de cinq ou six ans au maximum.

Il mérite donc de retenir tout particulièrement l'attention

de nos concitoyens, si grandement intéressés à la mise en œuvre de ce canal qui a déjà fait l'objet de tant d'études et qui accentuerait sans aucun doute le développement de notre belle cité.



CLOCHER DE L'ÉGLISE DE LA CLUSAZ
(Canton de Thônes.)

La question paraissant entrer actuellement dans une phase nouvelle, nous aurons prochainement occasion d'en entretenir à nouveau nos lecteurs. SINED.

CHRONIQUE SYNDICALE RÉGIONALE

VALENCE ET RÉGION

La Chambre syndicale des entrepreneurs de travaux publics et de bâtiments de Valence et de la région (Drôme) a renouvelé pour deux ans leur mandat à chacun des membres de son bureau, qui reste constitué, comme précédemment, de: M.M. Emile LIJRET, *président*; Elie THIVOLLE, *vice-président*;

Emile THOVET, *trésorier*; Jean AUDEMARD, *secrétaire*.

C'est un juste hommage rendu au dévouement du Bureau et en particulier de M. Lijret, que ses concitoyens ont, en outre, élu membre de la Chambre de commerce de Valence.

CLOCHERS SAVOYARDS

La librairie d'« Editions d'art et d'architecture » de Genève vient de publier un album d'une forme absolument remarquable et d'une très grande élégance matérielle : c'est une série de vingt-cinq dessins de M. John Torcapel représentant un nombre pareil de « CLOCHERS SAVOYARDS ».

Ce sont des dessins à la plume, robustes à la fois et précieux de facture solidement dessinés et mis en place avec quelquefois l'indication, suggestive dans sa simplicité, du paysage ambiant : quelques silhouettes de la montagne prochaine, quelque indication de la sombre masse de sapins qui enclôt l'horizon.

Une préface de M. Henry Baudin présente cette suite à l'amateur de ces charmants croquis et lui fait espérer que M. Torcapel nous dessinera d'autres albums pour compléter celui-ci.

Nous sommes heureux de pouvoir donner dans *la Construction Lyonnaise* trois de ces clochers savoyards, dont la Librairie d'Art a bien voulu nous communiquer les planches. Nos lecteurs connaissent déjà cette maison d'édition dont sortait le livre remarquable de M. Baudin que nous avons analysé ici même¹, et par cet autre livre sur *l'Enseigne et l'Affiche* du même auteur, et que notre excellent ami, Henri Soilu, a présenté au grand public français et surtout lyonnais, dans la charmante plaquette *l'Art et l'Enseigne*² dont les lecteurs de *la Construction Lyonnaise* ont eu la primeur.

Il nous semble que cette nouvelle publication sera bien accueillie par les architectes de notre région qui pourront peut-être y trouver une source d'inspiration un peu différente des éternelles redites de Viollet-le-Duc dont les villages de l'Ain, du Rhône, de la Loire ou de l'Isère ont été abreuvés et gavés. Mon Dieu ! a-t-on vu assez souvent ces pastiches gothiques d'une si cruelle médiocrité, d'une si pauvre inspiration et dont tous les détails sont une référence à telle ou telle page du trop célèbre dictionnaire ! Le pastiche, d'ailleurs, ne saurait jamais être une œuvre d'art : ce n'est qu'un décalque, sans saveur et sans valeur. Comment peut-il être possible à un sculpteur de notre temps de recomposer des ensembles comme ceux du cloître d'Arles ou du portail de Saint-Gilles ? osera-t-il donner à ses personnages des têtes trop grosses de beaucoup et aussi ces proportions épaisses des statues romanes, et, s'il sculpte autrement ces personnages, fera-t-il alors « du roman » ? Ce qui fait le charme des églises du XIII^e siècle, c'est leur ornementation florale, les feuillages de leurs frises et de leurs chapiteaux. Quand actuellement on répète cinquante fois le même crochet d'ancolie ou de ciguë, aux chapiteaux de la même nef, on ne peut prétendre avoir fait une œuvre dans le caractère de nos belles cathédrales

de l'Île-de-France. Et puis, le pastiche est souvent une enveloppe ridicule des constructions récentes, fussent-elles des églises.



CLOCHER ET PORCHE DE L'ÉGLISE DE SALVAGNY
(Hameau de la vallée de Sixt.)

Les clochers savoyards que nous vous présentons sont en général des œuvres des XVII^e et XVIII^e siècles, mais ils sont surtout particuliers, surtout savoyards. On y trouve comme un lointain ressouvenir de l'art moscovite, dont jamais, sans doute, leurs modestes constructeurs n'avaient entendu parler. Leurs formes ne sont telles que parce que l'imagination de leurs

¹ *Les Constructions scolaires en Suisse*, par Henry Baudin, architecte.

² *L'Art et l'Enseigne*, par Henri Soilu, Lyon, A. Rey et Cie, éditeurs, 4, rue Gentil.

auteurs les ont ainsi trouvées et voulues. Elles sont originales, et c'est leur qualité dominante.

Ces églises villageoises, que dessine si bien M. Torcapel, ont une rare saveur de sincérité, d'adaptation exacte des besoins, des moyens et de la décoration. La petite église de Salvagny, que nous sommes heureux de reproduire ici, présente par exemple devant son entrée un énorme avant-toit soutenu par de robustes et simples consoles, sans fausses ogives, sans piliers inutiles, sans les apprêts ni les fades maquillages que n'auraient pas manqué d'imaginer les constructeurs d'églises de notre pays pendant la seconde moitié du défunt siècle. Souvent, en Savoie, ces clochers ont des vêtements éblouissants et une parure d'écailles, en plomb doré, mariant ainsi le faste italien à la bonhomie française.

En terminant, nous exprimons ce désir que, dans les suites que nous attendons, et que nous espérons, de M. Torcapel, il veuille bien, pour le plus grand plaisir des architectes, faire, quand il le pourra, un bout de croquis du plan et donner quelquefois même un aperçu de la structure intime des jolis clochers qu'il nous présente. Ce seront, comme dans les belles eaux-fortes, que ses dessins rappellent jusqu'à la méprise, « des remarques » qui donnent tant de prix aux épreuves de choix.

F. FRANÇON.

CONCOURS

SAINT-CLAUDE

RECONSTRUCTION DU COLLÈGE COMMUNAL DE GARÇONS

Un concours est ouvert entre les architectes de l'Ain, du Doubs, du Jura, du Rhône et de Saône-et-Loire pour l'étude d'un projet de reconstruction du collège communal de garçons. Le secrétariat de la Mairie de Saint-Claude enverra sur demande, avec les plans et profil du terrain, le programme des conditions du concours.

La dépense maxima à prévoir a été fixée à 275.000 francs non compris la valeur des terrains.

Les projets devront parvenir à la Mairie avant fin avril prochain, terme de rigueur.

ALGER

HALLS CENTRALES

Un concours est ouvert par la Ville d'Alger entre tous les constructeurs pour l'édification d'une construction à usage de halls centrales.

Tous les matériaux pourront être employés; la dépense totale ne devra pas excéder 725.000 francs.

Un délai de quatre mois sera accordé aux concurrents; la date de clôture du concours sera fixée par la Municipalité.

L'adjudicataire aura à verser à la caisse du Mont de Piété d'Alger un cautionnement de 25.000 francs.

LYON

SOUS-INSPECTEUR AU SERVICE D'ARCHITECTURE (Résultats).

Cinq candidats ont pris part au concours du 19 janvier et jours suivants. Deux ont été admis à subir les épreuves orales à la suite desquelles M. MAZARD a été classé premier. M. Mazard a, en conséquence, été désigné pour occuper cet emploi à titre d'essai.

TOULON

PALAIS DE JUSTICE (Résultats.)

Premier prix (5.000 francs). — M. MONESTEL, à Toulon.
Deuxième prix (3.000 francs). — M. Georges DEBRIE, à Paris.
Troisième prix (1.500 francs). — M. ROUSTAN, à Toulon.
Quatrième prix (500 francs). — M. GASSIER, à la Seyne (Var).

TRAVAUX DE LA RÉGION

PROJETÉS

OU DEVANT FAIRE L'OBJET D'ADJUDICATIONS PUBLIQUES

ALLIER. — La Municipalité de *Montluçon* vient d'acquiescer, à quelques kilomètres de la ville, l'emplacement nécessaire qu'elle destine à la construction de nouveaux casernes, dont la dépense prévue s'élève à 1.500.000 fr. Le projet d'agrandissement du lavoir des Hauts-Fourneaux vient d'être approuvé.

DOUBS. — Incessamment, aura lieu l'adjudication des travaux à faire pour la construction d'un réservoir et fontainerie dans la commune de *Plaimbois-du-Miroir*, dont le montant s'élève à 15.400 francs.

GARD. — Le Conseil municipal d'*Alais* a décidé d'installer un élévateur dans le lit du Gardon pour donner aux lavoirs et à l'abattoir l'eau qui est nécessaire; coût 20.000 fr. Il a voté en principe une somme de 284.200 francs pour divers travaux communaux à exécuter dans le courant de l'année 1909.

ISÈRE. — Le service du Génie étudie les plans d'un hôpital militaire à édifier à *Grenoble* en 1909. La dépense prévue est de 450.000 francs. — Le Conseil décide de dresser les plans et devis d'un projet d'installation à *Bourgoin* d'un lavoir public dans le quartier des Marettes et d'une canalisation d'eau. Il prend ensuite une délibération relative au projet de construction d'une école mixte à *Plambourgoin*.

LOIRE. — Les travaux suivants vont être entrepris à *Saint-Etienne*: 1° installation du laboratoire de bactériologie à l'ancienne halle; 2° aménagement en école du presbytère de *Montaud*; 3° installation d'un atelier supplémentaire à l'abattoir. Le montant de ces divers travaux s'élève à la somme de 47.370 francs environ. — Un projet d'emprunt, destiné à couvrir les frais de construction d'un abattoir à *Saint-Galmier*, vient d'être voté par le Conseil municipal.

RHÔNE. — Le Ministre de l'Instruction publique vient de décider la création, dans la commune de *Grandris*, d'une école mixte au hameau de *Gondras*.

AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

Construction d'une nouvelle Mairie dans le III^e Arrondissement de Lyon.

La Municipalité lyonnaise songerait décidément à doter la Guillotière d'une mairie en rapport avec l'importance de ce quartier, en remplacement des locaux actuels dont l'installation est si défectueuse à tous les points de vue. Un de nos jeunes architectes, qui a déjà donné plus d'une preuve de son savoir et de sa compétence, a mis à l'étude ses projets, groupant avec la mairie de quartier divers services municipaux, tels que caserne de gardiens de la paix, etc. L'ensemble atteindrait une dépense d'environ 800.000 francs.

Règlements sanitaires et de voirie de Lyon.

Le *Bulletin Municipal officiel de la Ville de Lyon* du 31 janvier publie le projet de révision des Règlements sanitaire et de voirie que le Maire va incessamment soumettre au Conseil municipal. Ce projet comporte: le règlement d'hygiène générale; le règlement d'hygiène des habitations et le règlement de voirie proprement dit, ce dernier contenant uniquement les prescriptions ayant pour objet la conservation des voies publiques et la construction des immeubles au point de vue purement technique. Parmi les nombreuses modifications de détail introduites dans ce dernier, il convient de citer comme principale celle des saillies.

Les Sociétés d'architecture de notre ville ne manqueront évidemment pas d'étudier ce nouveau règlement, afin de présenter leurs observations à nos édiles, s'il y a lieu, avant l'adoption du projet en question.

Conseil des Prud'hommes de Lyon : Elections.

Les élections au Conseil des prud'hommes de Lyon du 17 janvier dernier ont donné les résultats suivants dans la section du Bâtiment et des Industries diverses.

Ont été élus : *Patrons* : 1^{re} catégorie (6 ans) : M. DUFIER ; 2^e catégorie (6 ans), MM. RAFFENOT et RIBAYRON ; 3^e catégorie (6 ans), M. SÉON ; 4^e catégorie (6 ans), M. LULLIER ; 5^e catégorie (6 ans), M. MENOUD. — *Ouvriers* : 1^{re} catégorie (6 ans), MM. ROBIN et MATHIAS ; 2^e catégorie (3 ans), MM. GIRAUD et BOUILLOT ; (6 ans), M. DUSSOLIN ; 3^e catégorie (6 ans), M. GATHIEUX ; 4^e catégorie (6 ans), M. MASSON ; 6^e catégorie (6 ans), M. SEGUIN.

Société Lyonnaise des Beaux-Arts : Salon de 1909.

L'ouverture du Salon aura lieu le jeudi 11 courant, au Palais municipal, quai de Bondy. A partir du lendemain, les salles seront ouvertes au public.

L'embellissement des villes.

M. Beauquier, député, a déposé sur le bureau de la Chambre une proposition de loi ayant pour but d'imposer aux villes l'obligation de dresser des plans d'extension et d'embellissement.

L'utilité des études que nous faisons dans cet ordre d'idées en ce qui concerne la ville de Lyon, et dans lesquelles nous ne cessons de protester contre les transformations opérées sans plan d'ensemble ni esprit de suite, est singulièrement démontrée par la proposition de l'honorable député ; nous aurons, d'ailleurs, occasion d'y revenir.

Distinctions honorifiques.

Par décret du 23 janvier, a été nommé *Chevalier de la Légion d'honneur*, M. PETITJEAN (Claude), directeur gérant des Usines de la Mulatière et dépendances. Membre du jury hors concours. Services exceptionnels à l'Exposition coloniale de Marseille.

Viennent d'être nommés : *Officiers de l'Instruction publique* : MM. DUPIEUX, agent voyer à Clermont-Ferrand ; HORACE FÉVILLÉ, artiste peintre à Montagnat (Ain) ; GUINBAL, architecte à Issoire ; MICHEL, architecte à Montpellier ; MOURIÉS, architecte à Marseille ; PEREYRON, professeur à l'Ecole nationale des Beaux-Arts à Lyon ; PIGNOL, professeur à l'Ecole des Beaux-Arts à Marseille ; PIOT, artiste peintre à Caluire (Rhône) ; ROBIN, ingénieur à Tournon ; SCHWEIGHÄUSER, professeur à l'Ecole professionnelle d'Avignon ;

Officiers d'Académie : MM. ABRAM, professeur à l'Ecole des Beaux-Arts à Besançon ; AUGÉ-LARIBE, architecte à Nice ; AUBERT, ingénieur à Arles ; AVON, peintre à Avignon ; BASTIDON, conducteur des ponts et chaussées à Largentière ; BATHÉROZELIÈRE, ingénieur en chef des ponts et chaussées des Bouches-du-Rhône ; BÉRENGER Félix, agent voyer, arrondissement de Marseille ; BOURÉLY, commis principal des ponts et chaussées à Privas ; BROUILLARD, artiste peintre à Lyon ; BURCEY, architecte à Besançon ; CHABRE-BINY, statuaire à Valence ; COMPEROT, architecte du département à Dijon ; DHUMES, architecte à Clermont-Ferrand ; DUCROISSET, entrepreneur de lignes électriques à Albertville ; GAILLANDRE, architecte à Nice ; GIRARD, agent voyer d'arrondissement à Nyons ; GODON, architecte à Antibes (Alpes-Maritimes) ; GOUILLOUX, agent voyer à Virieu-le-Grand (Ain) ; LARCELET, secrétaire surveillant général de l'Exposition des Beaux-Arts à Dijon ; LEROUDIER (Jean), dessinateur industriel, membre du Jury de l'Ecole nationale des Beaux-Arts de Lyon ; MARTIN, secrétaire de la Chambre syndicale des maîtres serruriers à Lyon ; MARTIN, sculpteur à Vaison (Vaucluse) ; MAURAND, architecte à Pont-de-Vaux (Ain) ; OLIVIER, architecte à Montagnac (Haute-Loire) ; PAULIN, ingénieur à Grenoble ; POISSON, artiste peintre à Avignon ; ROUSSELLEN, peintre à Grenoble ; SCHOL, ingénieur à Rive-de-Gier ; THÉVENET, architecte à Montbrison ; VEROT, ingénieur à Lamure-sur-Azergues (Rhône).

Dans l'ordre du *Mérite agricole*, la cravate de *Commandeur* a été attribuée à M. le vétérinaire principal en retraite AUREGGIO, dont nos lecteurs connaissent la haute compétence

en matière d'hygiène urbaine et de construction d'abattoirs. — Ont été promus : *Officiers* : MM. ALIÉS, conducteur des ponts et chaussées à Beaucaire (Gard) ; LABROSSE, architecte-expert à Marseille ; TILLIER, ancien constructeur de serrurerie à Marcigny (Saône-et-Loire). — *Chévaliers* : MM. BRIZON, ancien président du Tribunal de commerce de Lyon ; CHRENEVAL, conducteur de la Voirie municipale et des Eaux, à Chambéry ; FRANCON, conducteur principal des ponts et chaussées, à Valréas (Vaucluse) ; IMBERT, conducteur des ponts et chaussées, à Pertuis (Vaucluse) ; MARTINET, conducteur des ponts et chaussées, à Chambéry ; MOUGER, sous-inspecteur des ponts et chaussées, à Sisteron (Basses-Alpes) ; MOUNIER, conducteur principal des ponts et chaussées, à Vienna ; REY, conducteur des ponts et chaussées, à Nyons.

Dessinateur-Technicien.

Diplômé, ayant fait ses études dans une école profess. franç. et un Technicum suisse (section mécanique et électrotechnique) *cherche place d'avenir*, de préférence dans la constr. électrique ou automobile. Ecrire sous Fc 10531 X à Haasenstein & Vogler, Genève.

COURS OFFICIEL DES MÉTAUX A LYON

	DROITS D'ACCISE EN SUS	
	les 100 kil.	
29 Janvier 1909		
Cuivre en lingots affiné	172 50	177 50
— en planche rouge	212 50	216 »
— — jaune	170 »	175 »
Etain Banks en lingots	355 »	360 »
— Billiton et détroits en lingots	345 »	350 »
Plomb doux 1 ^{re} fusion en saumon.	42 »	43 »
— ouvré : tuyaux et feuilles	44 50	46 »
Zinc refondu 2 ^e fusion.	55 »	56 »
— laminé en feuilles. Vieille montagne	74 »	76 »
— — — Autres marques	72 »	73 »
Nickel brut pour fonderie	550 »	» »
— laminé	600 »	» »
Aluminium brut pour fonderie.	200 »	210 »
— laminé	325 »	350 »
Fer lamé 1 ^{re} classe	20 »	20 50
Fer à double T, AO	21 »	21 50
Tôle ordinaire, 3 millimètres et plus	21 50	22 »

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Du 8 au 29 Janvier 1909

- Impasse de Pré-Gaudry, 4.* Maison. Propr., M. François Lebrut, rue Parmentier, 40. Arch., M. Martinon, rue Pierre-Corneille, 12.
- Impasse de Pré-Gaudry, 4.* Exhaussement. Propr., M. Martin Lebrut, impasse de Pré-Gaudry, 4. Arch., M. Martinon, rue Pierre-Corneille, 12.
- Chemins de Choulans, 121.* Maisons. Propr., M. Joseph Clément, chemin de Choulans, 121. Entrepr., M. E. Clément, place de Trion, 3.
- Rue Delandine, 38-40.* Hangar. Propr., M. Girardon, 9, cours Charlemagne, Arch., M. Meysson, 34, quai Gailleton.
- Rue Belfort, 1 et 1 bis.* Deux maisons. Propr., Société immobilière de la rue Belfort, rue Belfort, 1.
- Rue Créqui, 65, et rue Montgolfer, 15.* Entrepôt. Propr., M. Péta-vit, 124 bis, rue Boileau.
- Avenue Berthelot, 87.* Atelier. Propr., MM. Jacquin et Huzel, avenue Berthelot, 87.
- Rue Tête-d'Or, 119.* Bâtiment annexe. Propr. M. Godard, rue Tête-d'Or, 119. Entrepr., M. Garaud, à Oullins (Rhône).
- Parc Chaussagne.* Maison. Prop., Société du parc Chaussagne. Locat., M. Mercier. Arch., M. Denard, cours de la Liberté, 66.
- Parc Chaussagne.* Maison. Propr., Société du parc Chaussagne. Locat., Mlle Morin. Arch., M. Denard, cours de la Liberté, 66.
- Avenue Berthelot, 227.* Hangar. Propr., M. Rohegude, avenue Berthelot, 227.
- Rue du Boccage, 20.* Exhaussement. Propr., M. Muet, 20, rue du Boccage.
- Boulevard Pinel.* Annexe. Propr., M. Vianney, cours Henri, 162.
- Chemin des Pins, angle rue Saint-Charles.* Maison. Propr., M. Bassac, chemin des Pins, Arch., M. Pinet, chemin des Pins, 145.
- Impasse Varichon.* Immeuble. Propr., M. Bayle, rue Chevreul, 62. Arch., MM. Robert et Chollat, rue de la Barre, 12.
- Impasse Varichon.* Immeuble. Propr., M. Jaquet, rue du Lac, 29. Arch., MM. Robert et Chollat, rue de la Barre, 12.
- Impasse Varichon.* Maison. Prop., M. Thollot, rue Danton, 9. Arch., MM. Robert et Chollat, rue de la Barre, 12.
- Gare de la Croix-Rousse.* Annexe et remise. Propr., Compagnie P.-L.-M. Conducteur de la voie, M. Vallet.

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Rhône. — 24 janvier. — *Mairie de Thizy.* — Travaux de captage et d'adduction d'eau. Terrassements et maçonnerie. Montant, 138.000 fr. Adjud., M. Orluc, à Thizy, 9 p. 100 d'augmentation.

Drôme. — 22 janvier. — *Mairie de Bourg-lès-Valence.* — Travaux communaux. 1^o Etablissement d'un égout. Montant, 8.120 fr. Adjud., M. Julien, à Valence, 17,50 p. 100 de rabais. — 2^o Etablissement d'une conduite d'eau. Montant, 4.706 fr. Adjud., M. Faure, à Valence, 18 p. 100 de rabais.

Drôme. — 28 janvier. — *Mairie de Romans.* — Installations de l'éclairage électrique dans les bâtiments communaux. Montant, 9.765 fr. Adjud., M. Morel, 62, avenue Victor-Hugo, à Valence, 21 p. 100 de rabais.

Gard. — 28 janvier. — *Mairie de Beaucaire.* — Syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire. Travaux de revêtement du canal de distribution. Montant, 37.000 fr. Soumissionnaires : M. Vidal, prix du devis. — MM. Chambon, 2 p. 100. — Demartiny, 5 p. 100. — Laffuite Félicien, 1 p. 100. — Laffuite Théodore, 9 p. 100. — Savinas, 11 p. 100. — Adjud., M. Dupuis, à Beaucaire, 13 p. 100 de rabais.

Isère. — 21 janvier. — *Mairie de Bourgoin.* — Installation d'un filtre à l'ancienne citerne. Montant, 9.400 fr. Adjud., M. Lavy aîné, cours Henry, 45, à Lyon, prix du devis.

Saône-et-Loire. — 10 janvier. — *Mairie de Bray.* — Construction d'un cinétière. Montant, 5.400 fr. Soumissionnaire : M. Belly, 3 p. 100. — Adjud., M. Movin, à Colombier-en-Brionnais, 5 p. 100 de rabais.

MISES EN ADJUDICATION

Rhône. — Avant le samedi 6 février. — *Mairie de Lyon.* — Travaux de vitrerie pour l'entretien des bâtiments communaux. Les entrepreneurs de vitrerie désirant prendre part à l'adjudication restreinte qui doit avoir lieu pour l'exécution des travaux de vitrerie nécessaires à l'entretien des bâtiments communaux et locaux en location pendant les années 1909, 1910 et 1911, sont priés de vouloir bien adresser leurs propositions à cet effet à M. le Maire de Lyon, à l'Hôtel de Ville, avant le 6 février prochain, terme de rigueur.

Rhône. — Dimanche 7 février, 10 h. — *Mairie de Joux.* — Construction d'un groupe scolaire avec mairie. — 1^{er} lot. Terrassements et maçonnerie. Montant, 19.074 fr. A valoir, 1.907 fr. 46. Total, 20.982 fr. 06. Cautionnement, 1.100 fr. — 2^e lot. Pierre de taille. Montant, 6.267 fr. 50. A valoir, 313 fr. 37. Total, 6.580 fr. 87. Cautionnement, 350 fr. — 3^e lot. Charpente et menuiserie. Montant, 10.105 fr. 42. A valoir, 1.010 fr. 54. Total, 11.050 fr. 96. Cautionnement, 550 fr. — 4^e lot. Serrurerie. Montant, 5.574 fr. 10. A valoir, 557 fr. 45. Total, 6.131 fr. 95. Cautionnement, 250 fr. — 5^e lot. Zinguerie, plomberie et installation d'eau. Montant, 2.593 fr. 75. A valoir, 259 fr. 37. Total, 2.853 fr. 12. Cautionnement, 140 fr. — 6^e lot. Plâtrerie, peinture et vitrerie. Montant, 4.775 fr. 30. A valoir, 477 fr. 53. Total, 5.252 fr. 83. Cautionnement, 260 fr. — Visa par l'architecte, huit jours avant l'adjudication. — Renseignements à la mairie et chez M. Guy Desporte, architecte, 3, rue Ronat, à Tarare.

Rhône. — Vendredi 12 février, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Construction d'un abattoir et d'un marché aux bestiaux à la Mouche. Fondations ordinaires en béton des bâtiments. Premier groupe comprenant : Hall couvert ; écurie d'attente et salle d'abatage ; boucheries ; charcuterie ; entrepôt frigorifique ; machines, générateurs, réservoirs ; murs de clôture, poste de contrôleurs, pédiluves. Estimation des travaux prévus, 213.062 fr. Cautionnement, 10.650 fr. — Deuxième groupe comprenant : grandes écuries de marché ; murs de clôtures ; quais d'embarquement, pédiluves, etc. Estimation des travaux prévus, 120.330 fr. Cautionnement, 6.025 fr. — Troisième groupe comprenant : Abattoir sanitaire ; écurie de l'abattoir sanitaire ; abattoir hippophagique ; écurie d'attente de l'abattoir hippophagique ; habitation du concierge de l'abattoir hippophagique ; triperie ; atelier de vidange de triperie ; magasins à étage ; magasins à rez-de-chaussée ; banque, logement, pavillon ; bureaux ; restaurants ; pavillon à l'entrée du marché ; clôtures et postes divers. Estimation des travaux prévus, 102.330 fr. Cautionnement, 5.125 fr. — Le cahier des charges relatifs auxdits travaux est déposé au Bureau des Renseignements, à l'Office du Travail, 39, cours Morand, où chacun sera admis à en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Rhône. — Samedi 13 février, 4 h. — *Mairie d'Oullins.* — Travaux vicinaux. Construction d'une chaussée en pavés d'échantillon en remplacement de la chaussée macadamisée actuelle, entre le chemin de Pierre-Bénite et la rue du Bac. Montant, 32.771 fr. 50. A valoir, 1.228 fr. 50. Total, 34.000 fr. Cautionnement, 1.500 fr. Visa, cinq jours avant l'adjudication, par M. l'agent voyer d'arrondissement de Lyon, bureau à la préfecture. — Renseignements à la mairie.

Rhône. — Lundi 15 février. — *Mairie de Lyon.* — Construction d'un abattoir et d'un marché aux bestiaux. Etablissement des fondations spéciales de divers bâtiments. Conformément à une délibération du 21 décembre 1908, les travaux relatifs à l'établissement des fondations spéciales (par systèmes brevetés ou non brevetés), des bâtiments de l'abattoir et du marché aux bestiaux de La Mouche, doivent faire l'objet d'une adjudication restreinte en trois lots, conformément au détail ci-après : 1^{er} lot. Premier groupe comprenant : marché aux bestiaux ; quais, clôtures, divers. — 2^e lot. Deuxième groupe, comprenant : écuries des porcs et cuisines des porcs ; quais, clôtures et divers. — 3^e lot. Troisième groupe comprenant : écurie, remise de l'abat-

toir hippophagique ; écurie, remise des charcuteries ; habitation du concierge ; entrée des abattoirs ; syndicats ; administration ; habitation du directeur ; pavillons à l'entrée des abattoirs ; laboratoire ; écuries-remises des bouchers et triperies ; administration et logements ; entrée du marché ; écuries et remises des marchands de bestiaux ; clôtures, quais, divers. — Les plans et cahier des charges sont déposés à l'Office du Travail, cours Morand, 39, où les intéressés pourront en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Rhône. — Samedi 20 février, 2 h. — *Préfecture.* — Service vicinal. — 1^{er} lot. Chemin d'intérêt commun n° 1. Construction d'une canalisation en béton de ciment dans la traversée du bourg de Saint-Rambert-l'Île-Barbe. Montant, 9.140 fr. 41. A valoir, 459 fr. 59. Total, 9.600 fr. Cautionnement, 300 fr. — 2^e lot. Chemin d'intérêt commun n° 23. Embranchement de Létra à Rochecardon. Réfection de trottoirs et de rigoles pavées, entre les écoles et le chemin vicinal ordinaire n° 3, sur la commune de Saint-Didier-au-Mont-d'Or. Montant, 3.334 fr. 16. A valoir, 365 fr. 82. Total, 3.700 fr. Cautionnement, 110 fr. — Les devis et cahier des charges, relatifs auxdits travaux sont déposés à la préfecture du Rhône (3^e division, 1^{er} bureau), où chacun pourra en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à midi et de 2 à 5 heures.

Rhône. — Dimanche 21 février, 11 h. — *Mairie d'Ancy.* — Captage et adduction d'eau potable. — 3^e lot. Plomberie, fontainerie. Montant de la dépense prévue, 3.479 fr. Cautionnement, 200 fr. — Les devis ou détails estimatifs des travaux sont déposés à la mairie et chez l'architecte, M. H. Auroux, rue de la République, 61, à Tarare ; où ils seront communiqués aux entrepreneurs concourants.

Ain. — Mercredi 17 février, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Travaux de cylindrages à la vapeur sur les chemins vicinaux de toutes catégories, pendant les années 1909, 1910, 1911, 1912 et 1913. Minimum annuel de tonnes kilométriques. Parcours sur empierrement à cylindre, 200.000 t. k. Cylindre de 9 tonnes jusqu'à 10 tonnes, 0 fr. 25. Cylindre de 13 tonnes jusqu'à 14 tonnes, 0 fr. 15. Cylindre de 14 tonnes et au-dessus, 0 fr. 14. Cautionnement, 1.500 fr. — Parcours sur route, 12.000 t. k. Cylindre de 9 tonnes jusqu'à 10 tonnes, 0 fr. 12. Cylindre de 13 tonnes jusqu'à 14 tonnes, 0 fr. 075. Cylindre de 14 tonnes et au-dessus, 0 fr. 07. Cautionnement, 1.500 fr. Les chiffres donnent l'estimation de la tonne kilométrique. — Les pièces des projets seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés dans les bureaux de la préfecture (3^e division), de 9 heures à midi et de 2 heures à 5 heures.

Allier. — Dimanche 7 février, 2 h. — *Mairie de Seuillet.* — Construction d'un pont de quatre mètres d'ouverture sur le ruisseau l'« Arnaison ». Montant, 3.150 fr. — Renseignements à la mairie.

Allier. — Dimanche 14 février, 1 h. — *Mairie de Thiel.* — Agrandissement et surélévation du bureau de poste. Montant, 4.634 fr. 63. Cautionnement, 150 fr. — Renseignements à la mairie.

Ardèche. — Dimanche 14 février, 11 h. — *Mairie de Saint-Sauveur-de-Montagut.* — Travaux communaux. Construction d'un groupe scolaire à trois classes à Saint-Sauveur-de-Montagut. Montant 36.598 fr. 20. Cautionnement, 2.000 fr. — Un minimum et un maximum de rabais seront fixés avant l'adjudication. Renseignements à la mairie et chez M. Marcel Gallix, architecte à Tournon.

Côte-d'Or. — Avant le vendredi 12 février. — *Préfecture.* — Dampierre-sur-Vingeanne. Reconstruction en béton de ciment armé du tablier du pont sur la Vingeanne de 12 m. 80 de portée. Montant, 3.280 fr. — Les concurrents qui désireront prendre part à l'adjudication devront en adresser la demande à M. Galliot, agent voyer en chef, 43, rue Condorcet, à Dijon, avant le 12 février 1909. — Renseignements à la préfecture.

Haute-Saône. — Mardi 16 février, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Chemin de fer d'intérêt local de Lure à Haut-du-Them et au Thillot. Amélioration de la ligne et agrandissement des gares. — 1^{er} lot. Rectification de la ligne au Mont-Châtel, avant et après le pont sur le chemin de fer de Paris à Belfort, entre les kil. 1.100 et 1.585. Montant, 6.400 fr. Cautionnement provisoire, 90 fr., définitif, 200 fr. — 2^e lot. Rectification en quatre points différents, sur les territoires de Froideterre et de Saint-Germain, entre les kil. 3.677 et 3.827 ; 4.110 et 4.288 ; 5.010 et 5.270 ; 5.465 et 5.938. Montant, 6.200 fr. Cautionnement provisoire, 80 fr., définitif, 200 fr. — 3^e lot. Agrandissement de la gare de Melisey. Modification du quai découvert et allongement du bâtiment des voyageurs. Montant, 5.100 fr. Cautionnement provisoire, 70 fr., définitif, 160 fr. — 4^e lot. Agrandissement de la gare de Belonchamp-Fresse. Montant, 2.200 fr. Cautionnement provisoire, 30 fr., définitif, 70 fr. — 5^e lot. Agrandissement de la gare de Ternuay. Construction d'un puits d'alimentation avec bâtiment. Rectification de la ligne aux étroitures, entre les kil. 20.200 et 20.600. Montant, 9.000 fr. Cautionnement provisoire, 120 fr., définitif, 280 fr. — 6^e lot. Agrandissement de la gare de Servance. Allongement du bâtiment des voyageurs. Montant, 11.500 fr. Cautionnement provisoire, 120 fr., définitif, 280 fr. — Renseignements à la préfecture.

Haute-Saône. — Mardi 16 février, 3 h. — *Préfecture.* — Routes nationales. Fourniture de matériaux d'entretien pendant les années 1909 et 1910. — 1^{er} lot. Route n° 57, de Metz à Besançon, de la borne 8 kil. au point 16 k. 350, sur 8 k. 350. Montant annuel, 2.150 fr. Cautionnement, 70 fr. — 2^e lot. Route n° 57 bis, de Plombières à Aillevillers, de la limite des Vosges à la gare d'Aillevillers, sur 6 k. 654. Montant, 800 fr. Cautionnement, 27 fr. — 3^e lot. Route n° 64, de Mazères à Belfort, du point 8 k. 638 au point 20 k. 067, sur 11 k. 428. Montant, 2.050 fr. Cautionnement, 68 fr. — Renseignements dans les bureaux de la préfecture (1^{re} division), et de M. Nicolle, ingénieur, 16, rue du Gaz, à Lure.

Hérault. — Dimanche 21 février, 3 h. — *Mairie de Saint-Jean-de-la-Blaquière.* — Etablissement d'une canalisation en fonte. Montant, 23 361 fr. 74. A valoir, 670 fr. 18. Total, 24,031 fr. 92. Cautionnement, 750 fr. — Les pré-tendants devront adresser à la mairie, huit jours avant adjudication, le certificat de capacité exigé. — Renseignements à la mairie.

Isère. — Dimanche 14 février, 9 h. 1/2. — *Mairie de Moirans.* — 1^{er} Restauration des façades de l'Hôtel de Ville. — 1^{er} lot. Maçonnerie, plâ-trerie et divers. Montant, 3.445 fr. 90. Cautionnement, 200 fr. — 2^e lot. Char-pente et menuiserie. Montant, 2.139 fr. 30. Cautionnement, 100 fr. — 2^e Tra-vaux d'assainissement et de voirie. Montant, 5.490 fr. Cautionnem., 300 fr. Fourniture et pose de bordures en pierre au cimetière. Montant, 2.500 fr. Cautionnement, 200 fr. — Visa, dix jours avant l'adjudication, par l'architecte auteur du projet. — Un minimum de rabais sera fixé avant l'adjudication. — Renseignements à la mairie, chez M. Chatrousse, architecte départemental, à Grenoble, rue Lesdiguières, 27, pour les travaux de l'Hôtel de Ville, et chez M. Vinot, agent voyer, à Voiron, pour les travaux d'assainissement et du cimetière.

Isère. — Lundi 15 février, 10 h. — *Préfecture.* — Monuments histori-ques. Réparations au château de Vizille. Lot unique. Maçonnerie et divers. Montant, 6.785 fr. 58. Cautionnement, 616 fr. — Chaque soumissionnaire devra présenter deux certificats délivrés par des architectes du Gouvernement. — Visa, huit jours avant l'adjudication, par l'architecte, auteur du projet, ou par M. Rome, architecte à Grenoble, inspecteur des Monuments historiques. Un minimum de rabais sera fixé avant l'adjudication. — Renseignements au bureau de M. Rome, 29, rue Lesdiguières, à Grenoble.

Isère. — Samedi 20 février, 2 h. 1/2. — *Mairie de Grenoble.* — Con-struction d'un groupe scolaire, rue Nicolas Chorier. — 1^{er} lot. Terrasse, maçonnerie, etc. Montant, 132.759 fr. 99. Cautionnement, 6.800 fr. — 2^e lot. Charpente, couverture. Montant, 30.670 fr. 41. Cautionnement, 1.600 fr. — 3^e lot. Zinguerie. Montant, 3.600 fr. 81. Cautionnement, 450 fr. — 4^e lot. Me-nuiserie, quincaillerie. Montant, 37.039 fr. 67. Cautionnement, 1.800 fr. — 5^e lot. Ferronnerie. Montant, 21.871 fr. 10. Cautionnement, 1.100 fr. — 6^e lot. Peinture. Montant, 7.807 fr. 45. Cautionnement, 400 fr. — 7^e lot. Vitrerie. Montant, 1.836 fr. 60. Cautionnement, 100 fr. — Renseignements à la mairie et chez l'architecte municipal, 8, rue Docteur-Mazel, à Grenoble.

Puy-de-Dôme. — Jeudi 11 février, 10 h. — *Sous-préfecture d'Am-ber.* — Construction d'un groupe scolaire à la Chapelle-Agnen. Montant, 57.332 fr. 26. A valoir, 3.801 fr. 80. Total, 61.134 fr. 04. Cautionnement, 3.000 fr. — Visa avant le 6 février, par M. Chabert, architecte, à Thiers, auteur du projet. — Renseignements à la sous-préfecture.

Ministère de la Guerre. — Jeudi 18 février. — *Mairie de Bourg-Saint-Maurice (Savoie).* — Service du génie. Travaux d'entretien des bâti-ments militaires et des ouvrages de fortifications pendant trois années à compter du 1^{er} janvier 1909. — Le cahier des charges et les pièces du marché sont déposés à la chefferie du génie, à Albertville, et aux bureaux du génie, à Bourg-Saint-Maurice, où on peut en prendre connaissance. — Les pièces nécessaires pour être admis à concourir devront être fournies au plus tard le 6 février 1909, au Directeur du génie, à Grenoble. — Pour tous les autres renseignements, consulter les affiches.

SPECTACLES

GRAND-THÉÂTRE Mardi, 2 février, *Manon.* Jeudi, *Ariane.*

CÉLESTINS Mardi et mercredi, pour les dernières de *Blanche Toutain, Froufrou.* La gracieuse a tiste jouera la *Souris*, jeudi, en matinée. Samedi, Xavier Privas et Francine Lorée.

SCALA Tous les soirs, à 8 h. 1/2, *L'Auberge Rouge*, comédie de Serge Basset, et *le Poulailier*, 3 actes, de M. Tristan Ber-nard, avec le concours de M^{lle} Alice Barton.

HORLOGE Tous les soirs, à 8 heures, concert-spectacle, à 8 h. 3/4, la joyeuse pièce en 3 actes, *le Paradis*, avec Marguerite Sanlois et toute la troupe. Jeudi 4, matinée à prix réduits.

CASINO-KURSAAL A 8 h 1/4 *Tous en l'air*, revue féerique, en deux actes et dix tableaux, 300 costumes neufs de Mme Rasimi. Jeudi, matinée spéciale, à prix réduits pour les familles.

ELDORADO Tous les soirs, à 8 h. 1/2, représentation de l'Impérial Kinématograph. Vues chantées par M. Munols et inter-mède par M. Latreil.

PANORAMA DE MADAGASCAR prise de Tananarive par les troupes du général Duchesne (30 septembre 1905). Œuvre du peintre L. Tinayre, boulevard Pommerol, près la gare des Broteaux et le parc de la Tête-d'Or, — Entrée permanente de 9 heures du matin à la nuit.

L'Imprimeur-Gérant: A. REY.

Lyon — Imprimerie A. REY, 4, rue Gentil. — 50831

TOUS POUR UN MAISON DE RETRAITE UN POUR TOUS

DES

Artistes de Concerts et Music-Halls

TIRAGE
15 Février 1909

• LOTERIE •

Autorisée par Arrêté Ministériel du 18 Avril 1907

621.000 FRANCS

1^{er} Gros lot: 250.000 fr. — 2^e, 100.000 fr. — 3^e, 50.000 fr.

LE BILLET
1 franc

1.196 lots en espèces pour —

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, et dans ses Succursales, 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, urnoirs, tablettes à tableaux, etc. Entrepôt J. GUICHARD fils, seul représentant de la Commission des Ardoisières d'Angers, chemin de Vaques, 50 bis, LYON

FAVRE FRERES, 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.

SOL SANS JOINTS

CHEYA. — Paul JACCAUD, 49, rue de la République, Lyon.

CIMENTS, CHAUX, PLATRE, BITUME & PAVES

FAVRE FRERES, quai de Serin, 50, 51, 55, Lyon. Ciments de Grenoble. Chaux hydrauliques et plâtres. Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne. Carreaux de Verdun.

PEINTURE & PLATRE

FAVRE FRERES, 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.

CERAMIQUE

PRODUITS CERAMIQUES, PROST FRERES, fabricant Jean-Claude PROST, succès, 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 FRERES, 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

BALUSTRADES

à partir de 10 francs le mètre courant



à partir de 10 francs le mètre courant

OUVRAGES EN PIERRE DE TOUTE PROVENANCE

Taillée mécaniquement, tournée ou sculptée.

Envoi franco de l'Album

DEMANDEZ PARTOUT

RHUM MARQUISAT

SUPERIOR QUALITY

Old Rum from Jamaica Plantations

Le RHUM MARQUISAT se recommande tout spécialement aux gourmets par son arôme délicieux et la finesse de son goût.

Le RHUM MARQUISAT ne craint pas d'être comparé aux meilleures marques lancées à ce jour.

Dépôt général : H. & F. PIROIRD Frères, 10, Rue Grenette, LYON

En vente dans toutes les bonnes Maisons de Liqueurs et d'Épicerie fine
BIEN EXIGER LA MARQUE

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"

CHAUFFAGE HYGIÉNIQUE

par l'eau chaude et la vapeur à basse pression

POUR CHATEAUX, HOTELS, HABITATIONS, SERRES

C. DREVET & FILS

CONSTRUCTEURS

63, Rue de la Villette, LYON

REPRODUCTION

E. ACHARD

des plans et dessins en traits noirs et de toutes couleurs sur fond blanc, sur Canson, Wathman, papier ou toile calque etc.; d'après calques à l'encre de Chine ou au crayon noir

3, rue Fénelon
Téléph. 37-72 - LYON

Le meilleur marché sur place
et le plus rapide de la Région

EN VENTE

A L'AGENCE FOURNIER

Rue Confort, 14, LYON

LOIS DES 25 FÉVRIER 1901

ET 30 MARS 1902

modifiant le régime fiscal des successions et donations et admettant pour le paiement des droits de succession le principe de la déduction des dettes civiles et commerciales et de l'impôt progressif

A ces lois sont annexés des barèmes complets permettant de liquider facilement et rapidement les nouveaux droits de succession, quelle que soit l'importance des parts héréditaires.

Par P. VALABRÈGUE

Receveur de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre

Prix : 2,25; par la poste : 2.40

OCCASION RARE

Superbes Boiseries de Style

CHÊNE MASSIF SCULPTÉ

Visibles, 272, Avenue de Saxe

Pour traiter s'adresser Société de la Rue Impériale, 49, rue de la République, Lyon.

"LA CONCORDE"

COMPAGNIE D'ASSURANCES
CONTRE LES

ACCIDENTS

DE TOUTE NATURE

Capital Social : Six millions huit cent mille francs

Assurances individuelles. — Assurances des domestiques. — Assurances agricoles. — Assurances des automobiles, chevaux et voitures. — Assurances commerciales et ouvrières.

PAULE et TURPEAU, agents généraux
39, rue de la Bourse, LYON, Téléphone 25-09

PAUL JACCAUD

Bureau Technique

BÉTON ARMÉ

Système de Vaillière

Brevet Français 305.112, S. G. D. G.

SOL SANS-JOINTS "CHEYA"

DÉPOSÉ

Fosses et Epurateurs Septiques

SYSTÈME JACCAUD BREVETÉ

PROJETS ET DEVIS GRATUITS

49, Rue de la République, 49

LYON

Usine : Route de Genas