

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS



La nouvelle gare de Leipzig. — Le grand quai transversal. — Un hall métallique de 60.000 mètres carrés. — Un envahissement colossal.

La gare de Leipzig, que les Etats de Saxe et de Prusse font édifier à frais communs avec la Ville de ce nom, sera la gare terminus la plus importante existant en Europe, et n'aura rien à envier, sous le rapport de l'étendue, de l'importance du trafic et de l'organisation des services, aux gares centrales les plus considérables des Etats-Unis.

Il suffit, pour se rendre compte de l'importance de cette œuvre, de noter qu'elle occupe une superficie de 82.000 mètres carrés couverts, dont 16.000 environ pour les bâtiments des voyageurs, sans compter les nombreuses installations supplémentaires, comprenant les bâtiments des messageries, ceux de la gare postale, les hangars à charbon, remises à locomotives, chaufferie, hangars à marchandises, hangar d'entretien des wagons, entrepôts et douanes, usines d'acétylène et de gaz à l'huile.

La dépense prévue est de 150 millions de marks, soit 180.750.000 francs, dont 17 millions de marks fournis à titre de subvention par la Ville de Leipzig, et le reste à partager entre les Etats de Prusse et de Saxe.

Il s'agit là, comme disent les Allemands, d'une installation vraiment colossale. Avec leur esprit de méthode et de discipline, ils ont voulu réunir en une gare centrale tous les services de transports répartis précédemment entre cinq gares distinctes dispersées au quatre coins de la ville.

La gare unique devient le nœud de raccordement des grandes lignes des chemins de fer prussiens et des chemins de fer de Saxe, le terminus où viennent converger les lignes de Thuringe, d'Eilenbourg, de Magdebourg et de Berlin, d'une part, et celles de Dresde, de Hof, d'Altenbourg et de Chemnitz, d'autre part.

La disposition générale de la gare est celle des gares du type terminus, telles que celles de Francfort, et, plus près de nous, de Turin. Toutes les lignes venant de multiples directions s'écoulent vers le réservoir commun d'arrivée, elles se resserrent, s'incurvent, se redressent, pour aboutir en faisceaux parallèles sur la longue façade perpendiculaire des bâtiments, qui forme comme la digue où viennent s'arrêter ces torrents de locomotives et de wagons roulant sur leurs lits de rails métalliques.

Le plan général de l'installation comporte deux parties absolument symétriques, celle de gauche affectée au service des chemins de fer prussiens, celle de droite à celui des chemins de fer saxons. Mais le grand bâtiment des voyageurs ne forme qu'un seul monument de 300 mètres de longueur sur 40 mètres de large environ, qui est commun aux deux exploitations.

Entre le bâtiment et les extrémités des lignes qui forment un faisceau de vingt-six voies principales, s'étend un vaste quai transversal de 24 mètres de largeur et de 270 mètres de longueur, abrité sous une vaste halle.

C'est à ce quai que viennent se souder les quais longitudinaux desservant chaque paire de voies d'arrivée et de départ.

Il semblerait ainsi que le nombre de ces quais parallèles aux voies devrait être de treize, mais, par suite d'une disposition très heureuse, les entre-voies séparant les couples de lignes sont remplacées par des quais supplémentaires, utilisés seulement pour le service des bagages. La première série de quais longitudinaux est réservée exclusivement aux voyageurs, qui ne sont pas exposés, comme dans nos gares de Lyon et d'ailleurs, à être tamponnés par les chariots des facteurs qui roulent dans la foule des voyageurs se précipitant à l'intérieur ou à l'extérieur des wagons.

Le grand bâtiment des voyageurs est un gigantesque monument, de construction massive et d'architecture assez simple, mais d'un caractère éminemment grandiose. Sur la façade principale, deux pavillons carrés de 35 mètres de largeur forment une saillie de plus de 20 mètres sur l'alignement général. Ces pavillons, situés au quart de la longueur du bâtiment, à partir de chaque extrémité, encadrent la partie moyenne de la façade, dont les murs sont formés d'une suite de trois parois cintrées, percées chacune de cinq larges baies occupant toute la hauteur de la construction. Les façades d'extrémité, en retraite sur la façade centrale, présentent deux retours d'équerre, encadrant le quai transversal et se prolongeant, au delà, sur une longueur de 35 mètres environ.

Les voyageurs pénètrent dans la gare par les deux pavillons. Ils se trouvent alors dans un vaste hall qui occupe toute l'étendue du pavillon, jusqu'à la façade intérieure du bâtiment ; de chaque côté de l'entrée, se trouvent les guichets de distribution de billets ; à la suite, vers le milieu de la longueur, débouche une grande salle des pas-perdus, qui fait communiquer intérieurement les deux pavillons ; enfin, le fond est occupé par des escaliers d'une trentaine de marches, divisés en deux volées, qui font communiquer le hall d'entrée avec le quai transversal, lequel est surélevé de 8 m. 85 par rapport au sol de ce vestibule.

Sur la galerie des pas-perdus s'ouvrent les locaux destinés à la manutention des bagages, dont la réception est ainsi faite au milieu même du bâtiment, et qui sont ensuite montés au niveau des quais par des ascenseurs installés aux extrémités des trottoirs longitudinaux servant à la circulation des colis.

Le second étage est au niveau du grand quai transversal d'embarquement des voyageurs. A cet étage, se trouvent les salles d'attente, un bureau de poste, des salons de non-fumeurs et des salons de dames, enfin un restaurant, dont la cuisine, installée dans les combles, est digne d'une mention spéciale. On y voit, en effet, deux grands fourneaux de 6 mètres de longueur, des marmites à bouillon de 200 litres chauffées à la vapeur, des étuves, fours et fourneaux de toutes dimensions et des installations spéciales avec tous les ustensiles perfectionnés pour le café, le thé, le chocolat et autres infusions culinaires.

Sur toute la longueur du grand quai transversal règne une galerie souterraine utilisée pour la manutention et le dépôt des bagages à l'arrivée. Cette galerie est reliée par des couloirs souterrains aux nombreux ascenseurs des quais de départ et d'arrivée, et comprend un poste central pour la commande de tous ces monte-charges.

A l'extrémité de droite du bâtiment des chemins de fer de Saxe, ont été aménagés, en outre, des appartements officiels, comportant des logements royaux et un salon de réception qui communique directement par un vestibule avec le grand quai transversal.

Celui-ci est abrité sous une halle monumentale en béton

armé. Aux deux extrémités, sur les ailes en retour, s'ouvrent deux larges pavillons de sortie pour les voyageurs débarquant sur le quai. Cette grande artère de circulation est encadrée d'un côté par la façade longitudinale intérieure du bâtiment, et de l'autre par une série de six arcades qui donnent accès aux divers quais longitudinaux desservant les vingt-six voies terminus.

La voûte légère qui recouvre le hall se compose de six travées soutenues par des arcs en béton qui prennent leur appui sur le mur du bâtiment d'un côté, et sur les retombées des six grandes arcades de l'autre. Les parties non vitrées de la voûte sont garnies de panneaux décoratifs, en forme de caissons, constitués par des plaques moulées en béton armé.

A la suite du quai s'élève le grand hall métallique qui recouvre les vingt-six voies transversales et les quais de circulation des voyageurs et des bagages. Ce hall, qui s'étend sur une superficie de 280 mètres de longueur et de 210 mètres de largeur, comprend donc six travées, et chacune d'elles comporte quinze fermes en plein cintre, à trois rotules, construites en treillis.

Chacun des piédroits de ces fermes supporte les retombées des deux arcs adjacents ; la distance d'axe en axe, d'une ferme à l'autre, est de 13 m. 65, et la portée des fermes est de 45 mètres, avec 21 mètres de hauteur. Cet ensemble est encadré à chaque extrémité par une travée de même longueur, mais n'ayant que 14 m. 50 de portée et 10 mètres de hauteur.

Tout cet ouvrage est judicieusement combiné, de telle sorte que les points d'appui sont relativement en nombre restreint et répartis exclusivement sur les trottoirs de service, si bien que les quais de voyageurs ne sont encombrés par aucun obstacle et sont entièrement utilisés pour la circulation.

Le terrain étant de nature peu résistante, on a dû descendre les fondations des supports des fermes à 10 mètres de profondeur environ, mais leur construction a été étudiée de manière à réduire au minimum l'encombrement des points d'appui sur les quais de service. A cet effet, les dés formant le soubassement des piédroits ont été posés sur un premier massif de fondation conique en béton, de 3 mètres de hauteur environ, dont la section s'élargit depuis la petite base supérieure, réduite à 1 m. 25, jusqu'à la grande base inférieure, qui atteint 4 mètres. Ce premier élément repose sur un second massif de 7 m. 50 de hauteur, dont les sections croissent jusqu'à la base de 6 m. 20 de largeur. Ce dernier massif est encadré dans des murs de briques avec mortier de ciment. On a pu ainsi transmettre, sans support extérieur encombrant, la pression des fermes sur une grande surface de sustentation.

Les différentes fermes sont entretoisées longitudinalement par les pannes en treillis qui supportent la toiture et sont fixées en partie sur les arcs et en partie sur des montants de longueur variable, réglant l'inclinaison du toit. En outre, des arcs supplémentaires relient de trois en trois fermes les montants qui supportent les pannes principales correspondant aux retombées des grands arcs des fermes.

Les diverses fermes sont surmontées d'un lanterneau contenu tout le long de la panne faîtière. La toiture est vitrée sur une grande partie de sa surface ; le reste est garni de panneaux pleins en matière légère. Enfin, les fermes d'extrémité formant les arcades d'entrée du hall métallique ont leur membrure extérieure formée de tôles pleines au lieu d'un treillis, et les tympans sont garnis de panneaux vitrés.

La surface totale couverte par les six travées de ce gigantesque hall atteint 60.000 mètres carrés environ.

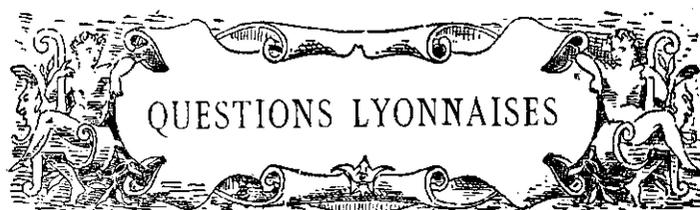
La gare des chemins de fer prussiens est déjà en exploitation complète depuis le mois de mai 1912 ; la seconde moitié, concernant le réseau des chemins de fer saxons, doit être terminée et livré au plus tard en 1915.

Il faut reconnaître que nos amis les Allemands ont créé là

une œuvre remarquable et d'un caractère de grandeur incontestable. C'est ainsi que, chaque jour, ils améliorent leur outillage national, dépensant sans compter des millions de marks en vue des futures récoltes que leur dispensera l'extension toujours plus grande de leur commerce, de leur industrie et de leurs moyens de défense ou d'attaque.

Il faut bien que leurs gares soient proportionnées au nombre toujours grandissant des légions qui doivent envahir les pays voisins. C'est leur droit, et c'est notre devoir aussi de les imiter et de nous mettre en garde contre la suprématie de leur action commerciale, l'envahissement de leurs produits industriels et la surproduction de leur population et de leurs corps d'armée, dont la masse tend à devenir, comme on écrit en Allemagne, chaque jour plus *kolossale* !

DARYMON.



LE PROJET DE PORT DU QUAÏ RAMBAUD

Le *Bulletin Municipal* de Lyon donne, dans son numéro du 16 février, le texte du « décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un port au quai Rambaud, à Lyon ». Ce document, survenant peu après l'apparition des deux plaquettes roses (1), où l'Office des transports de Lyon a donné les résultats de l'intéressant concours qu'il a organisé sur l'aménagement du Rhône, suggère quelques réflexions qu'il faut formuler. Je les soumets, pour ce qu'elles valent, à l'attention toujours en éveil de M. Herriot.

1° De la lecture des deux plaquettes roses, il résulte clairement que le projet de création d'un port au quai Rambaud est aujourd'hui caduc.

Le rapporteur du jury, M. de Mas, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, fait siennes, en les citant, les paroles d'un des concurrents qui se refuse à concevoir pour notre ville un port suffisant sur les quais de la Saône : « Ces quais peuvent évidemment être utilisés, mais seulement pour un trafic spécial : celui qui a pour but l'approvisionnement de la grande ville. Ils seraient totalement insuffisants pour bien remplir les fonctions spéciales et *industrielles* du port. Pour le commerce régional, ils seraient insuffisamment raccordés avec les chemins de fer. Les emplacements convenables manqueraient pour l'établissement de grands entrepôts et de grandes usines (2). »

Pour un objet aussi restreint qu'un approvisionnement local, vraiment les longs bas-ports actuellement existants entre le pont du Midi et Vaise ne sont-ils pas suffisants ? Combien sont encore inemployés et déserts ? Et pourquoi en créer un de plus au quai Rambaud, qui ne sera accessible que par ses deux extrémités ?

A la vérité, la création d'un port au quai Rambaud n'a pu être envisagée que comme un « pis aller », à défaut de toute autre création possible, pour remédier aux difficultés de l'ancienne gare d'eau. Et M. de Mas est encore pénétré de cette sorte de résignation antérieure au concours, quand il approuve le projet de port Rambaud sans s'apercevoir de la grosse contradiction qu'il loge ainsi dans son rapport.

2° Un argument d'un autre ordre se dresse contre le projet de port au quai Rambaud. Le projet comporte une large

¹ *Chambres de Commerce du Sud-Est : Concours d'avant-projets...* (chez Geneste, Lyon, 1912), 2 plaquettes, l'une contenant le rapport du jury, l'autre le texte des projets soumis au concours.

² 1^{re} plaquette rose. *Rapport du jury*, page 19.

emprise sur le lit de la Saône. Sa réalisation serait la continuation de cette erreur infiniment regrettable qui a fait réduire démesurément, au siècle dernier, la largeur de notre belle rivière. Où nous devrions avoir une large nappe fluviale, presque un beau lac allongé, nous n'avons plus qu'une sorte de canal étroit. Résultat : accentuation de la hauteur des eaux aux moindres crues et obligation de surélever exagérément nos quais.

Une ligne de conduite nouvelle s'impose désormais à l'égard des nappes d'eau lyonnaises : plus d'emprises, plus de resserréments, mais, au contraire, saisir toutes les occasions d'élargissement des lits.

A cet égard, il y a lieu de protester aussi contre le projet d'estacade qui, en face du quai d'Occident, va diminuer la surface de la Saône de 2.600 mètres carrés (1). Du moins, ce ne sera là qu'une estacade en ciment armé, facilement destructible, et ne rétrécissant que le lit apparent du fleuve.

3° Vraiment, au lieu d'employer, à un comblement partiel de la seule partie de la Saône lyonnaise encore suffisamment large, le million prévu par le décret (et qui deviendra, n'est-ce pas ? un double million en fin de compte), ne conviendrait-il pas d'utiliser cette somme à faire l'achat immédiat, que réclame M. de Mas, de ce vaste fuseau de terrains, encore en oseraies et vorgines, qui s'étend au sud du nouvel abat-toir, et que l'on appelait jadis les îles de l'Archevêque ?

C'est là que s'impose la création du grand port que mérite Lyon, au débouché de l'avenue de Saxe prolongée et des fortifications, qui deviendront forcément, dans quelques années, un immense boulevard circulaire ; à proximité de la grande gare de la Mouche et des usines lyonnaises les plus considérables.

Ce fuseau, de 2 kil. 800 de long sur 1 kil. 200 de large, soit environ 168 hectares de surface, devrait être acheté tout entier et « immédiatement », répète plusieurs fois le président du jury de l'Office des transports.

4° Mais, me dira-t-on, quelle énormité que de demander l'abrogation d'un décret si récent et fondé sur tout un cortège de décisions, délibérations et rapports plus autorisés les uns que les autres et où figurent le Conseil général des ponts et chaussées, la Chambre de commerce de Lyon, le Conseil municipal, le Service du génie militaire, etc. ? — Pardon, depuis que l'avis de toutes ces autorités a été formulé, un fait nouveau s'est produit : la publication des résultats du concours de l'Office des transports. Avant cette publication, la création du port Rambaud pouvait paraître le seul projet possible de port lyonnais. Le concours a fait découvrir quelque chose de meilleur. Tout comme dame Justice, dame Administration doit s'incliner devant le *fait nouveau* et reviser ses jugements, si puissamment motivés qu'ils aient été avant le fait nouveau.

5° Autre chose. En ce moment, notre ville est livrée à de nombreux grands travaux qui l'emplissent d'une fort belle activité, laquelle se continuera normalement encore pendant au moins deux années. Un chantier de plus au quai Rambaud serait actuellement sans avantage. Supprimer ce chantier, employer l'argent qu'il exigerait à la préparation d'immenses et fructueux travaux qui succéderaient immédiatement aux grands travaux en cours : ce serait de la très bonne administration.

Paul CUMINAL.

Étude sur les Silos Économiques

Nous avons, dans les numéros de la *Construction lyonnaise* des 16 octobre, 1^{er} et 16 novembre 1912, donné la description, plans et vues photographiques de l'église Saint-Augustin, la

belle œuvre de M. A. Chomel, architecte lyonnais. Une des particularités de cet édifice a été le mode de sa construction en pisé de mâchefer, dont l'emploi a permis, tout en lui conservant son caractère monumental, une économie considérable.

Il nous paraît grand temps de rendre justice à ce produit, d'origine lyonnaise, qui a servi à édifier, tant dans notre ville que dans ses environs, une si grande quantité de constructions modestes ou importantes, voire monumentales.

Car le pisé de mâchefer tend à disparaître, en même temps que se tarit la source de la production des scories, conséquence de la disparition bientôt totale des machines à vapeur et de l'envahissement de la houille blanche, et on peut prévoir le moment prochain où, devenu matériau coûteux et rare, il devra, par un juste retour, céder la place au vieux moellon de Couzon ou de la Grive, pour lequel, depuis un demi-siècle, il avait constitué une redoutable concurrence.

Nous avons retrouvé, dans le journal *la Meunerie française*, un article qui a trait aux origines et aux emplois du pisé de mâchefer, et que nous reproduisons ci-après. Le lecteur voudra bien en expurger de lui-même les passages relatifs à la construction et à l'utilisation des silos à blé, auxquels ces lignes ont d'ailleurs été consacrées par l'auteur, M. Donneaud, architecte à Lyon.

La question des silos à grains est de toute actualité. Il serait superflu de s'appesantir sur les nombreux avantages qu'ils présentent et qui ont été assez souvent mis en lumière ; le mouvement qui se dessine dans la meunerie en leur faveur indique bien que ces avantages sont compris et appréciés. Des articles publiés à diverses époques dans cette revue ont décrit plusieurs installations de silos, la plupart très importants, se rattachant à des cas spéciaux ou à des usines nouvelles. Récemment encore, *la Meunerie française* publiait à cette même place la description et les vues des magnifiques silos en ciment armé de Dunston-on-Tyne.

Nous avons pensé qu'il pouvait être intéressant d'étudier cette question à un point de vue plus modeste et surtout beaucoup plus économique. Nous avons été amené à passer en revue les différents modes de construction des silos, leurs avantages et leurs inconvénients, leurs prix de revient, et à rechercher celui qui, entre tous, pouvait être appliqué sans dépense considérable aux usines déjà établies et pour des contenance de 20.000 à 60.000 quintaux de grains.

Les différents moyens d'édification connus jusqu'à présent sont : le bois, le fer, la maçonnerie et le ciment armé.

Le bois qui, en Suisse, en Norvège, en Allemagne ou en Amérique, pays de grande production, peut être d'un prix abordable, est assez coûteux dans nos régions. On ne peut nier qu'il soit d'un emploi commode, d'une construction à la portée de toutes les mains-d'œuvre ; il a le grand inconvénient d'introduire dans le silo des risques d'incendie qui doivent être absolument écartés ; car ces bâtiments, en raison même du capital considérable qu'ils abritent, doivent pouvoir être assurés à des primes réduites. Au point de vue de la résistance, son emploi a causé des mécomptes dans plusieurs minoteries de notre connaissance. A la rigueur, peut-on l'employer en paroi secondaire subdivisant une ou plusieurs cases, comme cela est quelquefois nécessaire. Il restera toujours l'obligation de l'habiller avec des murs en maçonnerie, les parois ne pouvant rester en contact avec l'extérieur, non plus qu'elles ne pourront supporter seules les ouvertures du bâtiment, les galeries, escaliers et autres aménagements nécessaires, en outre, du mécanisme de translation des grains. La construction des silos en bois, par suite de ses frais supplémentaires, devra être rangée dans les systèmes les plus coûteux.

Il en sera de même du fer. Ses avantages de propreté, de résistance et d'incombustibilité seront compensés par des

¹ Annexe au *Bulletin Municipal de Lyon*, 5 mai 1912, p. 224.

frais énormes d'entretien et de peinture qui s'ajouteront à son prix très élevé de construction.

La maçonnerie a été souvent employée pour la construction des silos. La brique et la pierre sont en France matériaux de prédilection. Il était naturel de chercher à les employer en leur ajoutant toutefois ce qui leur manque le plus pour cet ouvrage de résistance : la liaison. De là, la maçonnerie armée avec laquelle les premiers silos à grains ont été édifiés chez nous.

Le résultat a-t-il été satisfaisant ? Peut-être, car les constructions de ce genre font bonne figure dans quelques-unes de nos minoteries qui n'ont pas reculé devant la dépense.

En effet, le silo en maçonnerie armée est d'un prix de revient très élevé ; les constructeurs qui en ont calculé les parois soumises à des efforts irréguliers et capricieux concluent à des systèmes d'armature tellement importants qu'ils détiennent à eux seuls la résistance et que la maçonnerie n'est plus qu'un remplissage qui pourrait théoriquement se remplacer par une paroi faible, mais suffisamment étanche pour retenir le grain. Comme l'épaisseur qu'elle demande, sans ajouter à sa résistance, constitue une gêne, on en a été conduit à la remplacer par le ciment armé, qui en présente tous les avantages sans en avoir au moins cet inconvénient.

Le ciment armé paraît, en effet, présenter à première vue tant de qualités qu'il semble impossible de construire sans son aide un silo moderne. Son principal avantage est sa cohésion ; l'ouvrage bien calculé et bien construit forme un seul bloc qui présente aux efforts une grande résistance. Il tient peu de place, il n'occupe guère que la sixième partie du volume de la maçonnerie armée, le tiers de celui de la brique armée. Son procédé de fabrication le met à même d'épouser toutes les formes : piliers, encorbellements, consoles, entonnoirs, toitures. En somme, c'est jusqu'à présent ce qui paraît se faire de mieux, à condition, nous le répétons, qu'il soit soigneusement exécuté. On pourra peut-être craindre, comme il a déjà été dit, que son peu d'épaisseur soit une cause d'introduction d'humidité dans les cases. Nous ne croyons pas cet inconvénient bien redoutable, en raison de la ventilation obligatoire des blés que nécessitent toujours les silos, quel que soit leur système.

Il est donc entendu que le ciment armé a donné à la construction industrielle le moyen de faire beaucoup de choses, et à la meunerie, en particulier, celui d'édifier des silos.

Pourquoi, dès lors, les minoteries qui en sont munies sont-elles encore aussi rares en France ? Pourquoi tant de projets dorment-ils encore dans les cartons sans espoir de voir de longtemps le jour ? C'est que, quelque économique que soit jusqu'à présent le système employé, la construction d'un silo exige une dépense considérable. Cette dépense, qu'il est logique de rapporter au prix de logement d'un quintal de blé, n'est pas inférieure à 4 fr. 50, ce qui, pour le silo de 40.000 à 50.000 quintaux, nécessaire à une usine de quelque importance, demanderait une dépense de 200.000 francs. Ce n'est pas trop cher en raison des services rendus ; mais, comme ces services ne sont appréciés qu'à l'usage, on trouve, en général, que c'est beaucoup pour de simples entrepôts, dit-on, ce qui explique que les préférences vont souvent aux magasins ouverts ou fermés, plus économiques, mais dont l'usage n'a aucun rapport avec celui du silo.

Il était donc nécessaire de rechercher un système de construction qui put atténuer ces inconvénients et qui, tout en présentant les qualités du ciment armé, soit d'un emploi moins onéreux. C'est à quoi se sont efforcés plusieurs constructeurs ; le résultat de ces recherches a été l'application d'un procédé qui n'est pas nouveau et qui a depuis longtemps fait ses preuves : nous voulons parler du pisé de scories de forge, appelé vulgairement *mâchefer*. L'avantage immédiat de son emploi dans les silos a été une réduction de prix de 50 pour 100 sur le prix du logement du quintal de blé qui, de 4 fr. 50, est descendu à 2 fr. 15.

(A suivre.)

J. DONNEAUD, architecte.

ESSAIS FAITS EN ANGLETERRE

en vue de déterminer

le meilleur mode d'entretien des routes

L'entrée en scène encore récente des véhicules automobiles a provoqué une modification considérable dans les conditions de durée et d'entretien des chaussées des routes. Jadis, au temps des diligences et des chaises de poste, les haies, les arbres, les maisons bordant les grandes routes — et aussi les piétons qui les parcouraient — étaient pendant l'été couverts d'une épaisse couche de poussière et nombreuses étaient les plaintes qui en résultaient. Les routes devaient être bien construites pour permettre les vitesses que l'on atteignait, mais, si bien qu'elles le fussent, elles ne pouvaient être exemptées de poussière. Les chemins de fer, tout en causant quelques préjudices, améliorèrent certainement cette situation. Les attelages à lente allure des agriculteurs ou les voitures légères des propriétaires, médecins ou voyageurs de commerce ne faisaient pas grand mal. L'apparition des automobiles vint tout gêner. Malgré les efforts des constructeurs pour trouver des formes faisant le moins de poussière possible, on n'a pu arriver à une solution satisfaisante de ce côté. La vitesse de ces véhicules est suffisante pour projeter la poussière en l'air et, de plus, les pneumatiques sont accusés de désagréger la surface des routes par une action à la fois abrasive et pneumatique. Le pays se trouve de la sorte, et jusqu'à des distances très grandes des routes, envahi, en été, par une poussière qui couvre les feuilles des arbres et obstrue leurs pores, rend les fruits et les légumes immangeables et ôte toute valeur aux immeubles en bordure des routes, dans lesquels le séjour n'est plus possible.

On a bientôt reconnu qu'il fallait trouver un remède à cet état de choses et que, si l'on ne pouvait empêcher la poussière de se répandre, il fallait éviter qu'elle se produisît. On proposa de nombreuses solutions, on essaya de nombreuses substances, tant pour maintenir la surface des routes humide que pour en consolider la matière afin qu'elle ne se réduisît pas en poussière. Un grand nombre de procédés se targuant de donner des routes non poussiéreuses et durables furent expérimentés. Chaque inventeur prétendait naturellement que son système était le meilleur ; il était difficile pour les ingénieurs de savoir auquel donner la préférence pour en avoir pour l'argent.

Le Gouvernement anglais créa un rouage administratif, le Road Board, ou Conseil des Routes, pour déterminer les dispositions à prendre en vue de conserver les routes et de parer aux inconvénients résultant de leur usure. Le premier acte de ce Conseil fut de nommer une Commission pour étudier la question. La Commission décida que le meilleur moyen d'essayer les mérites respectifs des différentes surfaces de route proposées était de prendre une longueur de voie présentant un trafic uniforme et d'en refaire la chaussée par fractions alternées suivant les divers procédés proposés et d'en observer soigneusement les résultats. Trois districts bien différents comme positions et caractéristiques furent choisis.

Ce furent : 1° la route de New-Eltham-Sidcup ; 2° la route de Londres à Portsmouth, dans Kinston-Vale, et 3° Brill-Street, Bagley's-Lane, Harwood-Terrace et Sand's End-Lane, tous quatre dans le faubourg de Fulham. Ces expériences dans le quartier de Fulham avaient pour objet la détermination des avantages comparatifs des diverses pierres et matières agglomérantes que peuvent se procurer les agents voyers de Londres.

A Sidcup on essaya vingt et une surfaces différentes, dans la Kinston-Vale cinq et à Fulham douze. Chaque propriétaire d'une formule spéciale de surface construisit lui-même sa portion particulière, et, comme terme de comparaison, une longueur égale aux autres fut faite, à Sidcup, avec du maca-

dam ordinaire de granit simplement lié avec de l'eau. Toutes ces surfaces furent placées sous la direction de l'Advisory Engineering Committee du Road Board.

Les surfaces varièrent de 583 mètres carrés à 826 mètres carrés à Sidcup ; de 1.368 à 1.685 mètres carrés dans Kinston-Vale et de 416 à 2.400 mètres carrés à Fulham.

Les expériences furent suivies de la manière la plus méthodique et en même temps la plus pratique. Des relevés détaillés ont été faits du coût initial, des frais d'entretien, de la condition de la route en été et en hiver, de l'état de la surface à différentes périodes, ainsi que de la profondeur de l'usure. On a noté à diverses reprises tous les véhicules passant sur les surfaces en observation, depuis les bicyclettes jusqu'aux omnibus automobiles circulant sur les diverses voies et les poids de chacun d'eux. Il a été possible de déterminer avec une approximation suffisante les poids ayant passé sur les routes durant une période donnée quelconque. Enfin, autant qu'on en peut juger, rien n'a été omis de ce qui pouvait éclairer le Comité.

Le Comité a récemment publié un premier rapport sur les résultats obtenus jusqu'à novembre 1912. Nous en donnerons quelques extraits plus loin. Il faut remarquer qu'on ne pourra se faire une opinion définitive que lorsque les diverses sections auront nécessité une réfection totale ou un rechargement. Néanmoins, quelques faits intéressants peuvent déjà être notés. Les essais ont commencé dans le deuxième semestre de 1911. Avant qu'une année entière se fût écoulée, la surface de la section faite en macadam ordinaire était complètement usée. Une section de macadam simplement traité au goudron fut renouvelée au bout de quinze mois, elle aurait, paraît-il, pu durer six mois de plus. D'autres surfaces n'ont pas donné satisfaction, mais le plus grand nombre est encore en service et, quoique la plupart aient nécessité des frais de réparation, on ne peut dire d'aucune d'elles qu'elle soit déjà usée.

La statistique montre que sur la route de Sidcup il passe 3.547 tonnes par jour, et dans Kinston-Vale 5.400 tonnes, et la largeur de la route est de 10 mètres. Dans Fulham, le roulage est moins considérable, mais il s'élève cependant à plus de 2.000 tonnes par jour. A la suite des renseignements qu'il a tirés de cette première expérience, le Road Board a pris des arrangements avec le Conseil de Comté ou Buckinghamshire, en vue de mettre en observation des surfaces traitées de diverses façons sur une route de trafic modéré. Il se propose d'expérimenter l'emploi des agglomérants de nature bitumineuse et de déterminer, ce qui n'a pas encore été fait, la dimension à laquelle doit être cassée la pierre destinée à être agglomérée avec des matières bitumineuses.

(A suivre.)

F. CHARLES, ingénieur.

LE SALON

DE LA

SOCIÉTÉ LYONNAISE DES BEAUX-ARTS

I. — L'ARCHÉOLOGIE

Cette année, comme les années précédentes, le Salon de Printemps, si l'on peut ainsi parler — comme aussi, d'ailleurs, le Salon d'Automne, — est surtout une exposition de Peinture. L'Architecture n'y figure que pour mémoire, et il est incontestable que la Sculpture y est la parente pauvre. Par contre, les Arts décoratifs y prennent une importance, de Salon en Salon, plus grande, soit par le nombre, soit même par la qualité.

L'inauguration de notre Salon Lyonnais a eu lieu le 15 février dernier, et la maladie ayant retenu à la chambre le très sym-

pathique M. Bauer, le président de la Société Lyonnaise des Beaux-Arts, et les devoirs de sa charge retenant au Sénat M. Herriot, ce fut M. Tony Tollet qui fit les honneurs des salles et adressa les paroles de bienvenue qu'il est d'usage de dire à M. le préfet Rault, qui offrait son bras à M^{me} Herriot. M^{me} Herriot suppléait ainsi, par sa parfaite élégance et sa bonne grâce heureuse, à l'absence de notre Maire, dont M. Cahuzac n'a pas craint jadis de dire qu'il était le père des artistes et de tous ses administrés, ce que je ne puis croire, ils sont trop. Les toilettes somptueuses, les uniformes brillants, les aigrettes et les plumets, les fourrures, les soieries chatoyantes formaient avec les bronzes et les marbres, avec les plantes vertes, l'or des cadres, la rutilance des peintures, un réel tableau d'une composition très ordonnée, d'une coloration éclatante, et un ensemble d'un intérêt bien plus grand pour beaucoup de profanes que les richesses d'art même qu'ils devaient être venus admirer.

Notre tâche se bornera pour cette première visite, à nous arrêter devant les châssis qui figurent dans ce que j'appelle la section d'Archéologie, subdivision naturelle de celle d'Architecture. Nous commencerons par le magnifique dessin de M. ROGATIEU LE NAIL, *la Porte et les Moulins de Saint-Clair au XVII^e siècle* (883), dont nous sommes heureux de pouvoir donner, dans ce numéro même, une reproduction. Cette porte de Saint-Clair était située sur l'emplacement actuel de la place de la Boucle, et peu de Lyonnais ne se souviennent d'avoir vu, sur le Rhône, un de ces bateaux-moulins qu'a représenté ici notre très habile et très savant confrère.

Les documents, non plus, ne lui ont pas manqué pour la porte elle-même, dont le dessin est très fidèle. Le grand charme de M. Le Nail est non de faire de l'Archéologie chimiquement pure, mais de rendre cette science et ses reconstructions vivantes et animées, de lui donner, en dehors de la fantaisie romantique et extravagante de trop de « restaurateurs » des choses des âges passés, *laudatores temporis acti*, une apparence sincère de vie et de vérité. La qualité maîtresse de ce panneau nous semble être aussi comme une qualité nouvelle dans l'art de son auteur : autrefois — l'an dernier peut-être, — rien n'était sacrifié des plans les plus lointains de l'œil du spectateur. Les tout derniers plans, traités en hachures plus fines et d'une plume plus aiguë, étaient néanmoins aussi précisément vus, aussi scrupuleusement dessinés et aussi exactement rendus que les objets placés en meilleure valeur. Dans *la Porte de Saint-Clair*, l'art de notre confrère se montre plus libre et plus dégagé des entraves du dessin rituel. Le pont de la Guillotière, que l'on aperçoit assez loin, tout au fond de la perspective, n'y est plus qu'une silhouette grise, et c'est très bien. Par contre, les tout premiers plans sont traités avec une pointe plus large et plus solide. L'ensemble est plus artiste et dénote une santé, une robustesse que nous souhaitons, comme timidement, de trouver autrefois, dans les œuvres de M. Le Nail, mais que nous n'osions réclamer de peur de leur enlever de leur charme et de leur perfection.

C'est de l'Archéologie encore que ce charmant dessin de M. LE NAIL, qui représente *le Logis du Sonneur à Saint-Maurice de Vienne* (884), d'après un croquis de M. Pouzet, pour l'ouvrage de M. Lucien Bégule, *l'Eglise Saint-Maurice de Vienne*. Comme en le regardant quelques instants on regrette de n'être pas le sonneur de Saint-Maurice et de ne pas habiter

cette belle pièce voûtée de voûtes d'arêtes, éclairée d'une fenêtre à fenestragés gothiques et chauffée par une haute cheminée à hotte appareillée ! Le sonneur a oublié sa lanterne dans un coin de sa chambre, et nul n'est venu la prendre pour l'emporter. Mais si le sonneur revenait, il ne trouverait ni son lit, ni sa table de chêne foncé, et la baie aux meneaux de pierre est maintenant sans vitrage...

M. DUMAS (880) a exposé un autre détail de Saint-Maurice. C'est celui d'un contrefort, dont le rendu est d'une extraordinaire finesse et révèle, de la part de l'auteur de ce dessin à la plume et, je crois, au lavis, une patience angélique et merveilleuse.

Le plus important des panneaux consacrés à l'Archéologie est l'envoi de M. Félix MARIN, élève de M. Cahuzac et de MM. Robert et Chollat. Il est intitulé *l'Art Roman, l'Art gothique en Savoie* (886). C'est une série de beaux dessins consacrés surtout à l'abbaye de Hautecombe, à celle du Bourget et aux abords du Palais ducal de Chambéry. On croit généralement que l'abbaye de Hautecombe fut fondée en 1135, par le comte Amé III, et M. Marin donne, en effet, cette date comme celle du commencement de la construction de ses parties les plus anciennes. Mais le célèbre monastère cistercien n'a pas été élevé à ce moment précis, comme on le prétend, en exécution d'un vœu et en témoignage de la reconnaissance qu'Amé avait au ciel pour la naissance de son fils et successeur Humbert, au moment où son beau-frère, Louis le Gros, roi de France, convoitait déjà ses États menacés de tomber en quenouille, car la naissance d'Humbert est postérieure de dix ans à l'établissement du monastère de Hautecombe, qui est de 1125¹. Dans les croquis de M. Marin, repris à la plume sur une préparation au lavis et jetée au vaporisateur au moins par place, on trouve aussi des détails de l'ancien jubé de l'église du Bourget-du-Lac. L'un des morceaux représente *l'Entrée de Jésus à Jérusalem*; l'autre, trois scènes des Évangiles : *l'Ensevelissement du Christ, la Visite des Saintes Femmes au tombeau*, et enfin, au commencement du morceau, car l'ordre logique n'y est pas observé, *le Souper avec les pèlerins d'Emmaüs*. Ces morceaux sont très beaux de rendu et de fidélité. Le plan de l'église de Hautecombe, avec l'indication des tombeaux des ancêtres du roi d'Italie, à partir de ce comte Humbert III, fils d'Amé III, qui, le premier, y fut inhumé, est très intéressant, et très intéressants aussi les relevés cotés d'une colonne de l'oratoire primitif de Hautecombe.

M. BERGER-ORSEL, continuant ses études du Lyon romain et gallo-romain, nous donne cette année une reconstitution des *Aqueducs romains de Lyon*. Reconstitution de la ventouse du siphon de Craponne d'après les vestiges des Tourillons (876). « Tout le monde sait, dit M. le conseiller Vallet², quelle énorme consommation d'eau faisaient les anciens, non seulement pour les besoins de l'alimentation, mais encore et surtout pour des soins de propreté... Les hygiénistes sont tous convaincus, et fort justement d'ailleurs, que l'usage des bains quotidiens a été la cause la plus puissante de l'équilibre sanitaire des anciens à une époque où aucune autre mesure prophylactique n'était connue et où l'on commettait certainement plus d'excès en tous genres que de nos jours. » probablement, et nous l'espérons, M. Berger-Orsel nous expli-

quera, dans une des claires notices dont il a le secret, les raisons qui l'ont amené à fixer comme il l'a fait la forme assez étrange de cette portion de l'aqueduc d'Yzeron, par Craponne et Grézieu. Un ingénieur moderne n'userait pas certainement de ce système, et il sera très intéressant de connaître les raisons, probables au moins, qui ont déterminé les Romains à placer cette salle de décantation, cette « ventouse », au sommet du tympan des Tourillons. M. Vallet, que nous citons plus haut, explique que les aqueducs réunis venant du Mont-d'Or, de l'Arbresle, d'Aveize et d'Yzeron, croisaient, rue du Juge-de-Paix, le grand aqueduc de l'empereur Hadrien, qui, lui, se dirigeait vers le réservoir de l'Angélique, tandis que les quatre autres, ainsi réunis en une seule branche, gagnaient le réservoir du Grand Séminaire, établi à la cote 250, et celui de Choulans. La quantité d'eau fournie par nos aqueducs était d'environ 1.000 litres par habitant, au lieu des 300 litres de l'abonnement auxquels ont droit aujourd'hui les quatre ou cinq personnes d'une famille normale. Il n'y a pas progrès, on le voit !

Il faut encore placer dans l'Archéologie le très beau *Panneau décoratif destiné à l'illustration d'un ouvrage sur l'Italie* (889), de M. Pierre RIBOLLET, où se remarquent les qualités d'entraînement et de vigueur autant que celles de sens artistique, de composition, de couleur et de dessin des élèves de MM. Huguet et Bardey. Ce sont des fragments presque exclusivement choisis parmi les motifs de l'Architecture dite lombardo-romane, et ce choix est excellent. Le fond de ce groupement est d'un effet extrêmement heureux et il nous tarde de voir cette belle aquarelle, rendue plus vibrante et plus savante par des rehauts de gouache, formant la première page d'un voyage en Ombrie, dans la Pouille ou dans la région du Trentin et d'Aquilée.

À côté de ces études d'un si grand intérêt artistique et historique, l'Architecture moderne n'est pas en mauvaise posture grâce aux concours de *Maisons économiques* présentés par MM. HEINZELMANN (881) et CATELAND (877), et les concours d'École de M. LAMBERT (882) (Grande médaille 1911 du Prix Godebœuf) et de M. Michel ROUX-SPITZ (890). Nous espérons avoir la bonne fortune de les montrer à nos lecteurs et notre tâche nous sera ainsi plus facile. Nous espérons, la prochaine fois donner aussi la jolie villa que M. PAUL PORTE (888) notre distingué confrère, a élevée à Vieu en Valromey.

(A suivre.)

F. FRANÇON.

CONCOURS

LYON

DÉCORATION DE LA MAIRIE DU VII^e ARRONDISSEMENT.

Le délai pour le dépôt des projets de l'épreuve du premier degré est reporté du 18 mars 1913 au 30 avril 1913, à 5 heures du soir.

LYON

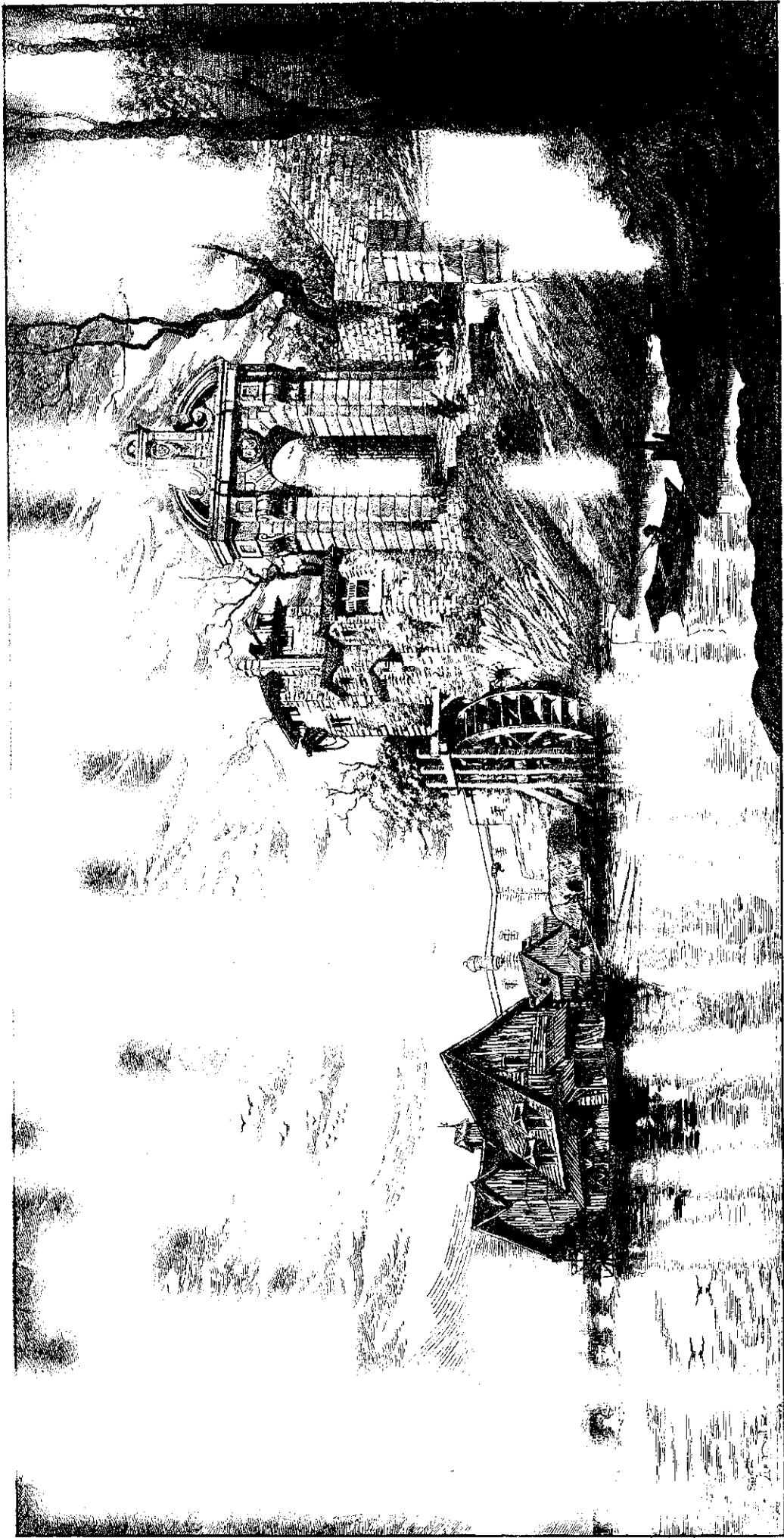
SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE D'ARCHITECTURE.

CONCOURS D'ARCHITECTURE. - *Des Thermes à Lyon* : Ces thermes, élevés sur les bords du Rhône, à l'emplacement occupé par le Lycée Ampère, sur la partie de terrain limitée par les rues Bât-d'Argent, de la Bourse, Ménétrier et le quai de Retz, ne comporteront, à l'encontre des fameux et fastueux Thermes romains, dont on pourra d'ailleurs s'inspirer,

¹ Voyez : M. le Comte de Seyssel, dans la revue *le Bugy*, 1909,

² Georges Vallet, *Lugdunum*, Storck édit., 1908.

SALON DE LA SOCIÉTÉ LYONNAISE DES BEAUX-ARTS



ROGATIEU LE NAIL. — *Archéologie : la Porte et les Moulins de Saint-Clair au XVIII^e siècle.*

que des bains publics, laissant de côté toute question de culture physique, gymnastique et traitements médicaux.

Récompenses : 1^{er} prix, médaille d'or, 150 francs et un ouvrage d'art offert par le Ministre des beaux-arts ; 2^e prix, médaille de vermeil, 100 francs et un ouvrage d'art offert le ministre des beaux-arts ; 3^e prix, médaille d'argent ; mentions.

CONCOURS D'ARCHÉOLOGIE. -- Récompenses : 1^{er} prix, médaille d'or, 150 francs, un ouvrage d'art et un volume de l'*Inventaire du Vieux Lyon* ; 2^e prix, médaille de vermeil et 100 francs ; 3^e prix, médaille d'argent.

PETIT CONCOURS D'ARCHÉOLOGIE. — Liste des onze sujets sur laquelle les concurrents devront faire leur choix : *impostes*, place de la Baleine, 6 ; rue Tramassac 18. — *Rampes et balcons*, quai Saint-Antoine, 35 ; rue du Plâtre, 4 ; quai de la Pêcherie, 4. — *Niches*, rue des Trois-Maries, 5 (avec la Madone) ; angle des rues de la Gerbe et des Forces ; place d'Albon et angle rue Mercière. — *Enseignes*, rue Saint-Pierre-de-Vaise, 13 (les Licornes) ; rue Saint-Georges (les Phénix) ; rue Bellecordière, 10 (le Canon d'Or).

Récompenses : 1^{er} prix, médaille de vermeil (fondation Monvenoux) et 50 francs ; 2^e prix, médaille d'argent.

CONCOURS D'ART DÉCORATIF ET INDUSTRIEL. — 1^o Composition graphique : *Un kiosque à musique sur une grande place publique*. Récompenses : 1^{er} prix, médaille de vermeil, 100 fr. et un ouvrage ; 2^e prix, médaille d'argent, 50 francs et un ouvrage ; 3^e prix, médaille de bronze et 50 francs offerts par *la Construction Lyonnaise* ; mentions ; 2^o Composition ouverte : les concurrents présenteront un motif de leur choix, tel que panneaux décoratif, vitraux, lanternes, heurtoirs, céramiques, pentures, consoles, croix funéraires, bijoux, reliures, etc. Récompenses : 1^{er} prix, médaille de vermeil (fondation Henri Despierre) et 150 fr. ; 2^e prix, médaille d'argent et 150 francs ; 3^e prix, médaille d'argent et 100 francs ; 3^e prix, médaille de bronze et 50 francs offerts par *la Construction Lyonnaise*.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Joseph Bissuel, secrétaire général de la Société, 11, place Bellecour, et, pour les programmes à M. Mortamet, archiviste, 30, rue Sainte-Hélène, à Lyon.

TOULOUSE

ABATTOIRS ET MARCHÉ AUX BESTIAUX.

La ville de Toulouse ouvre un concours parmi les architectes, ingénieurs et entrepreneurs spécialistes, en vue de la construction d'un abattoir et d'un marché aux bestiaux.

Le montant de la dépense ne devra pas dépasser 3 millions.

Les concurrents qui en feront la demande écrite à M. le Maire, recevront un exemplaire du programme. Ils devront remettre à M. le Maire (hôtel de ville) : 1^o avant le 1^{er} avril 1913, une pièce établissant leur nationalité, tous certificats et références, et, s'il y a lieu, des pièces authentiques constatant qu'ils ont exécuté des projets ou travaux analogues ; 2^o au plus tard le 30 juin 1913, avant 18 heures, les projets établis par eux et destinés à figurer au concours.

AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

Nominations, mutations.

Par arrêté, en date du 14 février 1913, de M. le Ministre de l'Instruction publique et des beaux-arts, M. BOURDE (Elisée), professeur de dessin d'après la bosse à l'École nationale des beaux-arts de Lyon, a été nommé, en outre, professeur de dessin géométral à la même école, en remplacement de M. Buis, décédé.

Par arrêté du 19 février, rapportant celui du 24 décembre dernier, M. CORROT, ingénieur des ponts, a été, à sa demande,

replacé dans la catégorie des employés auxiliaires de la Voirie municipale.

Ecole régionale d'Architecture de Lyon.

Dans la séance du jugement des travaux exécutés dans les cours de l'enseignement simultané des trois arts, le jury de Paris a décerné les récompenses suivantes aux élèves de l'École régionale d'architecture de Lyon : Dessin de figure (1^{re} classe), *mention* à M. VERLOT. — Ornement modelé (1^{re} classe), *troisième médaille* à M. BONNOT, *mention* à M. BERNARD.

Société Lyonnaise des Beaux-Arts.

Le vote de la médaille du Salon de 1913 de la Société Lyonnaise des Beaux-Arts aura lieu le lundi 17 mars, de 2 à 3 heures, dans une des salles de l'Exposition.

Conseil d'administration de la Chambre syndicale du commerce des bois.

La Chambre syndicale du commerce des bois de Lyon et de la région, dont le siège social est 72, rue Pierre-Corneille, a constitué son Conseil d'administration pour l'année 1913 comme suit :

Présidents d'honneur : MM. JOSSERAND, 21, rue de Bourgogne, et RICHOUX, 229, avenue de Saxe.

Président actif : M. JUTHIER, 14, cours Suchet ; *vice-président* : M. BRIATTA, 50, chemin Bellecombe ; *trésorier* : M. GABOT, 95, rue Ney ; *secrétaire* : M. GINDRE, 8, rue Casimir-Perrier ; *membres* : MM. BAUDRAND, à Fontaines-sur-Saône ; BOUDARD, 200, rue Paul-Bert ; CHAUVOT, 96, cours Tolstoï ; VICARD, à Trévoux (Ain) ; GRANDCLÉMENT, 9, rue de la Buire ; GROBEL, 195, rue Boileau.

Secrétaire administratif : M. BOULANGER, 72, rue Pierre-Corneille.

Banquet de la Chambre syndicale des Entrepreneurs de Lyon.

La Chambre syndicale des entrepreneurs de bâtiments et de travaux publics de Lyon et de la région atteint, cette année, le cinquantième anniversaire de sa fondation. Cette circonstance donne donc un intérêt tout spécial à son banquet annuel, qui aura lieu mercredi 12 mars, à 7 heures, dans la salle Rameau, 31, rue de la Martinière. Nombreux seront donc les adhérents de cet important groupement qui tiendront à célébrer le cinquantenaire de cette institution.

Ce banquet coïncidera, comme tous les ans, avec celui de la Fédération de l'Est et du Sud-Est, dont l'assemblée générale aura lieu ce même jour.

On annonce qu'il sera présidé par M. Léon Bérard, sous-secrétaire d'Etat aux beaux-arts, et que Villemin, l'éminent président de la Fédération nationale, y assistera.

Offres et demandes d'emploi.

La 285^e Société libre de secours mutuels et de retraites le DOUBLE-MÈTRE, Société amicale des contremaîtres et employés d'entreprise de maçonnerie de la ville de Lyon et du département du Rhône, a institué un service de placement auquel peuvent avoir recours ses sociétaires en quête d'emploi. Chaque année, le compte rendu de cette Société expose les résultats de cet organisme si utile aux membres du Double-Mètre aussi bien qu'aux entrepreneurs qui s'y adressent en grand nombre. De plus en plus, le Double-Mètre étend son action bienfaisante aux régions voisines et voit s'accroître le nombre de ceux qui ont recours à son office de placement et qui, grâce à lui, trouvent une situation en rapport avec leurs aptitudes. C'est donc une institution philanthropique au premier chef, à laquelle voudront s'adresser tous les entrepreneurs désireux de pourvoir aux postes vacants de contremaîtres ou d'employés, de façon prompte et sûre : ils trouveront tous renseignements au siège social du Double-Mètre, 56, rue Childebert (café du Rhône), à Lyon, angle quai de l'Hôpital, 23.

TRAVAUX DE LA RÉGION

PROJETÉS

OU DEVANT FAIRE L'OBJET D'ADJUDICATIONS PUBLIQUES

AIN. — M. Clermidy, agent voyer principal, a été chargé d'établir un projet d'égouts et d'assainissement de *Villars-les-Dombes*.

ALPES-MARITIMES. — M. Cailleux, architecte à Paris, est actuellement chargé de dresser les plans du futur casino de *Beaulieu-sur-Mer*. Ces plans devront être soumis au Conseil municipal vers le 15 avril.

ALLIER. — Est approuvé le contrat d'emprunt, par la ville de *Montluçon*, d'une somme de 950.000 francs pour divers travaux, notamment l'édification d'un lavoir route de Moulins, l'élargissement du faubourg Saint-Pierre, l'achèvement des casernes, de l'hôtel de ville et du théâtre. — La ville de *la Palisse* a acquis par expropriation le terrain nécessaire à la construction d'un hôpital. — Le Conseil municipal de *Vichy* a approuvé le cahier des charges d'adjudication de la démolition des immeubles nécessaires à la création du boulevard Gambetta. Un projet d'environ 50.000 francs est mis à l'étude pour la réfection des trottoirs des rues non asphaltées et en particulier de la route de Cusset. Un crédit de 3.000 francs est affecté à l'installation du tout-à-l'égout rue du Moutiers. Deux projets seront étudiés pour la construction d'une Bourse du travail et la création de maisons à bon marché sur l'emplacement de l'abattoir actuel. Le Conseil est informé que l'emprunt du nouvel abattoir est autorisé ; les travaux commenceront très prochainement. Un crédit de 10.000 francs est voté pour travaux d'aménagement à l'hôtel des postes. Une dépense de 7.000 francs est prévue comme part contributive de la ville aux frais de réfection des trottoirs de la rue de Nîmes. La Commission d'organisation de la fête fédérale de gymnastique étudie un projet de 10.000 fr. pour la création d'un stand.

HAUTE-LOIRE. — La ville du *Puy*, pour embellir le quartier Saint-Jean, a projeté de vendre les terrains faisant partie de l'ancien enclos du Sacré-Cœur, sur lesquels seraient édifiés des immeubles modernes ; l'avenue actuelle de la Gare sera portée à 25 mètres, et une nouvelle avenue de 20 mètres sera créée, passant derrière l'église des Carmes et aboutissant au pont Saint-Barthélemy. — Une Commission est nommée pour étudier, avec le directeur de la Compagnie concessionnaire de l'éclairage par le gaz, un projet d'installation de l'électricité à *Brioude*. Sont approuvés les plans de restauration de l'hôtel de ville, établis par l'architecte voyer, qui prévoit une dépense de 35.000 francs. Une subvention est votée pour la restauration des porches Nord et Sud de la basilique de Saint-Julien ; la dépense totale est évaluée à 52.194 francs.

ISÈRE. — La ville de *la Mure* a fait établir un projet de travaux d'aménagement à l'école maternelle, qui vient d'être adopté : de nouveaux logements seront construits dans le bâtiment de l'école primaire. Le Conseil municipal a, en outre, approuvé un programme de travaux d'amélioration à effectuer sur plusieurs points de la ville. Il a voté la mise à l'enquête d'utilité publique des projets de construction des égouts et des lavoirs. — Un Comité est en formation à *Seysins*, pour obtenir la construction d'un nouveau pont sur le Drac.

JURA. — La ville de *Dôle* va faire procéder à l'établissement de bains-douches ; les travaux et fournitures sont prévus pour 80.000 francs.

LOIRE. — La ville de *Saint-Etienne* a acquis les terrains nécessaires à l'élargissement de la rue Boussingault. Le service de l'architecture a établi un devis de 7.630 francs pour la construction de water-closets sous le grand perron de l'hôtel de ville. — On a commencé la procédure d'expropriation

pour les immeubles nécessaires à l'achèvement de la place de la Loire, à *Roanne*.

SAÔNE-ET-LOIRE. — La ville de *Montceau-les-Mines* affecte une somme de 1.620.000 francs aux travaux d'adduction des eaux du Boronnet.

SAVOIE. — En vue d'obtenir un bataillon de chasseurs alpins, le Conseil municipal de *Saint-Jean-de-Maurienne* renouvelle l'offre d'une subvention de 10.000 francs et des terrains nécessaires à l'établissement d'un champ de tir.

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Du 8 au 22 février 1913

Place de la Reconnaissance, 4. Ateliers. Propr., M. Beaucourt, y demeurant. Arch., MM. Revol et Rigard, rue Ferrandière, 31.

Rue Saint-Sidoine, 8. Bâtim. industriels. Propr., Société anonyme Manufacture J.-B. Martin, y demeurant. Entrepr., M. Clet, chemin de Gerland, 87.

Rue D, allant du cours Gambetta à la grande rue de la Guillotière. Maisons. Propr., Société des Constructions salubres de la Guillotière, boulevard de la Part-Dieu, 32. Arch., M. Boulud, rue Emile-Zola, 1.

Rue du Repos. Hangar. Propr., MM. Dunoyer et C^{ie}, avenue Berthelot, 156.

Petite rue des Gloriettes, 17 bis. Maison. Propr., M. Loison, rue Richan, 9

Chemin de Montagny, angle du chemin du Moulin-à-Vent. Maison. Propr., M. Meunier, chemin du Moulin-à-Vent.

Rue des Dahlias, 10. Maison. Propr., M. Jacquet, rue Béchevelin, 90.

Rue Barrême, angle des rues Boileau et Félix-Jacquier. Magasins et ateliers. Propr., MM. Chaleyssin frères et Mercier, y demeurant. Arch., M. Tony Garnier, place Sathonay, 4.

Chemin de Josaphat, 8. Bâtiment industriel. Propr., MM. Laurens frères, y demeurant. Arch., M. Maillet, rue Lanterne, 19.

Impasse de la Maisonnelle. Maison. Propr., M. Guérin, rue Parmentier, 4.

Avenue Pierre-Millon. Maison. Propr., M. Grangeon, rue Léon-Tolstoï.

Rue Nouvelle, angle impasse des Quatre-Maisons. Maison. Propr., M. Lagrange, place Ampère, 8. Arch., MM. Robert et Chollat, rue de la Barre, 12.

Rue de Cronstadt, angle chemin du Vivier. Bâtim. industriels. Propr., M. Vaudrey, boulevard du Nord, 85. Arch., M. Pélanjeon, place des Jacobins, 6.

COURS OFFICIEL DES MÉTAUX

	28 Février 1913	29	30
		DROITS D'ACCISE EN SUS les 100 kil	
Cuivre en lingots affiné	195 »	200 »	200 »
— en planche rouge	235 »	240 »	240 »
— — jaune	210 »	215 »	215 »
Étain Banks en lingots	600 »	605 »	605 »
— Billiton et détroits en lingots	590 »	595 »	595 »
Plomb doux 1 ^{re} fusion en saumons	49 »	50 »	50 »
— ouvré : tuyaux et feuilles	57 »	53 »	53 »
Zinc refondu 2 ^e fusion	67 »	68 »	68 »
— laminé en feuilles. Vieille montagne	88 »	89 »	89 »
— — — — — Autres marques	87 »	88 »	88 »
Nickel brut pour fonderie	530 »	»	»
— laminé	700 »	»	»
Aluminium brut pour fonderie	260 »	»	»
— laminé	570 »	»	»
Fer laminé 1 ^{re} classe	24 »	24 50	24 50
Fer à double T. AO	23 50	24 »	24 »
Tôle ordinaire 3 millimètres et plus	26,50	27 »	27 »

RÉSULTATS D'ADJUDICATION

Rhône. — 13 février. — *Mairie de Lyon.* — Atelier de construction de Lyon. Fourniture de 615 mètres carrés de chêne en planches échantillonnées de 30 millim. et 240 m. carrés de chêne en planches de 25 millimètres. Adjud., M. Fouchécourt, à Poligny (Jura).

Rhône. — 15 février. — *Mairie de Vaulx-en-Velin.* — Construction d'un groupe scolaire intercommunal dans le quartier des Brosses. — 1^{er} lot. Terrassements, maçonneries, pierres de taille, carrelages et ciments. Montant, 19.110 fr. 68. Soumissionnaires : MM. Meunier, 10 p. 100. — Dubois, 8 p. 100. — Peyratout, 4,75 p. 100 d'augmentation. — M. Pommerat, prix du devis.

— M. Champemont, à Bron, Adjud., 15 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Charpente. Montant, 4.635 fr. 91. Soumissionnaires : M. Mourdon, 9 p. 100 d'augmentation. — MM. Jacob, 2 p. 100. — Darand, 3,15 p. 100. — Adjud., M. Richard, 18, rue Neuve-de-la-Villardière, à Lyon, 7 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Plâtrerie, peintures et vitrerie. Montant, 2.360 fr. 49. Adjud., M. Rhonat, rue de la Gare, à Villeurbanne, 4 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Gros fers, serrurerie et quincaillerie. Montant, 4.258 fr. 30. Soumissionnaires : MM. Rivoire, 6 p. 100. — Servonnat, 6,05 p. 100. — Mme veuve Queyras, 10,80 p. 100. — Adjud., M. Guinet, 37, rue Vieille-Monnaie, à Lyon-Vaise, 18,35 p. 100 de rabais. — 6^e lot. Ferblanterie, zinguerie. Montant, 908 fr. 70. Soumissionnaires : Société des plombiers-zingueurs, 1,10 p. 100. — Adjud., M. Georges Théoule, cours Tolstoï, 124, à Villeurbanne, 16,10 p. 100 de rabais.

Drôme. — 9 février. — *Mairie de Lens Lestang.* — Construction d'un hôpital-hospice. Montant, 34.187 fr. 72. Soumissionnaires : MM. F. Collongo, P. Rival, 4,25 p. 100. — J. Chorier, 8 p. 100. — E. Lami, 10,50 p. 100. — Adjud., M. Marius Perriolat, à Montfalcon (Isère), 12,15 p. 100 de rabais.

Drôme. — 7 février. — *Mairie de Valence.* — Cartoucherie de Valence. Fourniture de bois divers. — 1^{er} lot. 6.000 mq. de sapin en planches. Offres : MM. Gaillard, 14.400 fr. — Cessieux et Cie, 12.920 fr. — Pral, 12.416 fr. — Adjud., M. Girard, à Tournou (Ardèche), au prix de 11.940 fr. — 2^e lot. 6.000 mq. de sapin en planches. Offres : MM. Gaillard, 14.640 fr. — Pral, 12.716 fr. — Adjud., M. Girard, au prix de 11.940 fr. — 3^e lot. 1.800 mq. de peuplier en planches. Offres : MM. Lamarque, 4.000 fr. — Pichot, 3.440 fr. — Pral, 3.010 fr. — Cessieux et Cie, 2.880 fr. — Adjud., M. Girard, au prix de 2.702 fr.

Doubs. — 25 janvier. — *Besançon* (hôpital Saint-Jacques). — Aménagement de services de chirurgie et de médecine. — 1^{er} lot. Maçonnerie, charpente. Montant, 24.756 fr. 69. Adjud., Mme veuve Pateu, à Besançon, 12 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Menuiserie, quincaillerie. Montant, 11.943 fr. 96. Adjud., M. Masson, à Besançon, 17 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Fontainerie. Montant, 9.720 fr. 76. Adjud., M. Hausmann, à Besançon, 26 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Plâtrerie, peinture. Montant, 25.796 fr. 48. Adjud., M. Grégoire, à Besançon, 23 p. 100 de rabais.

Hautes-Alpes. — 25 janvier. — *Mairie de Gap.* — Hospices de Gap. Construction d'un pavillon de chirurgie. — 1^{er} lot. Terrassement, maçonnerie. Montant, 77.404 fr. Non adjugé. — 2^e lot. Charpente et couverture. Montant, 11.059 fr. 50. Adjud., M. Couttet, à Gap, 8 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Menuiserie et quincaillerie. Montant, 13.976 fr. 60. Adjud., M. Puget, à Gap, 16 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Serrurerie. Montant, 11.879 fr. Adjud., M. Lestrade fils, à Marseille (Bouches-du-Rhône), 9 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Zinguerie, vitrerie. Montant, 9.260 fr. Adjud., MM. Demenjon frères, à Grenoble (Isère), 5 p. 100 de rabais. — 6^e lot. Peinture. Montant, 8.950 fr. 35. Adjud., M. Fournier, à Gap, 16 p. 100 de rabais.

Isère. — 26 janvier. — *Mairie de Rives.* — Alimentation en eau potable. — 1^{er} lot. Apprui et Rives. Travaux tendant à l'augmentation des eaux des sources de Contamine, consistant en drains de captage, citernes, canalisations, etc. Montant, 35.000 fr. Soumissionnaires : M. Trabbia, prix du devis. — MM. C. Rossi, 2 p. 100. — Gire frères, 2 p. 100. — Aulas et Vidal, 4 p. 100. — Adjud., M. Félicien Sibut, à Grenoble, 6 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Travaux d'aménagement de la source du Bournet à Rives, consistant en : réservoir d'emmagasinement, canalisations, robinetterie, fontainerie, etc. (commune du Bas-Rives). Montant, 44.500 fr. Soumissionnaires : MM. Trabbia, Rossi, Larmarand père et fils, prix du devis. — MM. H. Chapon, 1 p. 100. — Gire frères, 1 p. 100. — Courtaud, Garnier, Gil et Cie, 3 p. 100. — F. Sibut, 4 p. 100. — Ardin, 4 p. 100. — Eug. Gonon, 4 p. 100. — Adjud., MM. Demenjon frères et Cie, à Grenoble, 5 p. 100 de rabais.

Loire. — 25 janvier. — *Préfecture.* — Construction d'une caserne de gendarmerie au Chambon-Feugerolles. — 1^{er} lot. Terrassement, maçonnerie et couverture. Montant, 42.124 fr. 16. Soumissionnaire : M. E. Monteiller, 5 p. 100. — Adjud., M. Alfred Laporte, à Firminy, 6 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Ciment. Montant, 16.814 fr. 78. Soumissionnaires : MM. Pommerol, 2 p. 100. — Ch. Chenaud, 3 p. 100. — J. Malterre, F. Pailleron, J. Brun, L. Desgeorges, 4 p. 100. — M. Bessède, 3,50 p. 100. — L. Grange, 5 p. 100. — Gimel et Grand, 7 p. 100. — Adjud., M. Eugène Ballet, à Firminy, 8 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Charpente en bois. Montant, 9.074 fr. 33. Soumissionnaires : MM. V. Pelardy, 1 p. 100. — J. Play, 2 p. 100. — F. Bonnet, J. Bonnefoy, C. Piantin, P. Charra, 3 p. 100. — Adjud., M. Louis Rey, au Chambon-Feugerolles, 4 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Menuiserie et parquets. Montant, 11.320 fr. 13. Soumissionnaires : MM. Petit et Chatagnon, 2 p. 100. — J. Verdier, 3 p. 100. — S. Durupt, P. Croze, 4 p. 100. — Reynaud, Matout et Cie, 5 p. 100. — Adjud., M. Jean Thévenon, 1, rue Jules-Verne, à Saint-Etienne, 12 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Serrurerie et quincaillerie. Montant, 7.163 fr. 60. Soumissionnaires : MM. J. Mary, 1 p. 100. — A. Falcon, J. Jousseraud, J. Cochonnet, 2 p. 100. — Louis Henri, 3 p. 100. — Laforest, Bobin et Guillot, Défabiani, J. Jaillou, 4 p. 100. — L. Mey, 4,50 p. 100. — Adjud., M. Marius Bayon, au Chambon-Feugerolles, 5 p. 100 de rabais. — 6^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant, 1.432 fr. 55. Soumissionnaires : M. H. Faucher, 2 p. 100. — Société coopérative de plâtrerie-peinture de Saint-Etienne, 8 p. 100. — MM. J. Scéti, 10 p. 100. — C. Thévenot, 11 p. 100. — J.-M. Gras, 12 p. 100. — R. Erba, E. Roche, 17 p. 100. — Adjud., M. Jean Pérona, 10, Grande-Rue, au Chambon-Feugerolles, 18 p. 100 de rabais. — 7^e lot. Zinguerie, plomberie et appareils sanitaires. Montant, 5.604 fr. 61. Soumissionnaires : MM. F. Thévenot, 4 p. 100. — J. Gelibert, 6 p. 100. — Chacaton, 10 p. 100. — P. Chanson, Chartier fils, 13 p. 100. — Al. Depeyre, Chartier, 14 p. 100. — Berthet fils aîné, 15 p. 100. — P. Dalery, 17 p. 100. — Adjud., M. André Decitre, 106, rue Royet, à Saint-Etienne, 17 p. 100 de rabais.

Jura. — 6 février. — *Sous-préfecture de Dôle.* — Champvans. Construction d'un hôtel des postes. Montant, 17.631 fr. 17. Soumissionnaires : M. J.-B. Marlin, 5 p. 100. — Mme veuve Ravel, 8 p. 100. — M. E. Guy, 10 p. 100 d'augmentation. — MM. Maximin Jourdain, 4,65 p. 100. — Dubeauciard, 5 p. 100. — L. Lacour, 5,15 p. 100. — Adjud., M. Stéphane Cerutti, à Saint-Vit, 9 p. 100 de rabais.

Loire. — 9 février. — *Mairie de Saint-Genis-Terre-Noire.* — Construction du chemin vicinal ordinaire n° 8, de Saint-Genis-Terre-Noire au chemin n° 103. Montant, 22.600 fr. Soumissionnaires : MM. Dard, Maintigneux, prix du devis. — M. Paillet, 1 p. 100. — Non adjugé, minimum de 2 p. 100 de rabais imposé non atteint.

Loire. — 14 février. — *Mairie de Montbrison.* — Construction du prolongement de l'égout de la rue de la Caserne. Montant, 5.289 fr. Soumissionnaires : M. Nénot, prix du devis. — MM. Celier, 1 p. 100. — Gey, 3 p. 100. — Gatier, 10 p. 100. — Adjud., M. Pérat, à Montbrison, 14 p. 100 de rabais.

Saône-et-Loire. — 17 janvier. — *Sous-préfecture de Chalon-sur-Saône.* — Saint-Martin-en-Bresse. Restauration de la caserne de gendarmes. Montant, 6.485 fr. 90. Soumissionnaires : MM. Mercier-Gablaud, 5 p. 100. — Picard fils et Talot, 1 p. 100. — Adjud., M. Flattot, à Saint-Germain-du-Plain, 10 p. 100 de rabais.

Saône-et-Loire. — 7 février. — *Mairie de Mâcon.* — Entretien des bâtiments communaux, chaussées, places publiques, etc. — 1^{er} lot. Terrasse, maçonnerie, pierre de taille. Montant très approximatif, 10.000 fr. Soumissionnaires : MM. Tribolet, 5 p. 100. — Geay, 6 p. 100. — Michel, 11 p. 100. — Chapuis, 12 p. 100. — Petit, Gras, 15 p. 100. — Adjud., M. Bichet, 16, rue de la République, à Mâcon, 16 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Couverture, tuiles plates et creuses. Montant, 5.000 fr. Soumissionnaire : M. Auvolet, 4 p. 100. — Adjud., M. Durand, rue de Lyon, 83, à Mâcon, 5 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Charpente. Montant, 2.000 fr. Soumissionnaires : MM. Cartailier, Combiér, Chetaille, 3 p. 100. — Adjud., M. Blanchard, rue Rambuteau, 118, à Mâcon, 4 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Menuiserie. Montant, 12.500 fr. Soumissionnaires : M. Audin, prix du devis. — M. Bacot, 1 p. 100. — Adjud., M. Driffort, rue de la Barre, 32, à Mâcon, 2 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Serrurerie, gros fers. Montant, 6.000 fr. Soumissionnaires : MM. Dumay, Bouchacourt, 1 p. 100. — Dussauge, 2 p. 100. — Adjud., M. Sogéat, rue de l'Érétan, 23, à Mâcon, 5 p. 100 de rabais. — 6^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant, 12.500 fr. Soumissionnaires : MM. Raymond, 5 p. 100. — Bouneau, 12 p. 100. — Garnier, 14 p. 100. — Perroud, 16 p. 100. — Adjud., M. Bussière, 9, rue Lacretelle, à Mâcon, 19 p. 100 de rabais. — 7^e lot. Ferblanterie, zinguerie et plomberie. Montant, 5.000 fr. Soumissionnaires : M. Viollet, prix du devis. — MM. Thomas, Sirot, 4 p. 100. — Adjud., M. Berlie, rue Saint-Nizier, 17, à Mâcon, 7 p. 100 de rabais. — 8^e lot. Pavage. Montant, 1.500 fr. Adjud., M. Chiaverina, rue Saint-Vincent, 13, à Mâcon, 5 p. 100 de rabais. — 9^e lot. Fumisterie. Montant, 7.500 fr. Soumissionnaire : M. Couttet, 7 p. 100. — Adjud., M. Chapuis, rue Sigorge, 30, à Mâcon, 20 p. 100 de rabais.

Vaucluse. — 9 février. — *Mairie d'Orange.* — Construction d'un lycée de jeunes filles. — 1^{er} lot. Terrasse, maçonnerie, etc. Montant, 109.535 fr. 98. Non adjugé. — 2^e lot. Charpente, couvertures. Montant, 14.290 fr. 13. Adjud., M. Tort, à Avignon, 9,75 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Menuiserie. Montant, 15.688 fr. 84. Adjud., M. Bochet, à Marseille, 5 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Ferronnerie. Montant, 9.663 fr. 30. Adjud., M. Clapier, à Orange, 5 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Plomberie, zinguerie. Montant, 10.628 fr. 75. Adjud., M. Chapon, à Valence (Drôme), 5 p. 100 de rabais. — 6^e lot. Peinture, vitrerie. Montant, 6.151 fr. 50. Non adjugé.

Vaucluse. — 16 février. — *Mairie de Pertuis.* — Construction d'un théâtre municipal. — 1^{er} lot. Maçonnerie, plâtrerie, charpente. Montant, 21.355 fr. 78. Adjud., M. Emile Jean, à Apt, 4 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Charpente métallique et grosse ferronnerie. Montant, 7.227 fr. 99. Soumissionnaire : M. Bousseau, 5 p. 100. — Adjud., M. Piana, à Marseille, 10 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Menuiserie. Montant, 4.804 fr. 85. Soumissionnaires : MM. Corriol, Maurel, 8 p. 100. — Adjud., M. Vachez, à Marseille, 11 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Serrurerie. Montant, 1.634 fr. Soumissionnaire : M. Rouseau, 5 p. 100. — Adjud., M. Revol, à Pertuis, 10 p. 100 de rabais. — 5^e lot. Peinture et vitrerie. Montant, 1.824 fr. 88. Soumissionnaires : MM. Chauvin, 5 p. 100. — F. Arnaud, 16 p. 100. — Adjud., M. Bezol aîné, à l'Isle-sur-Sorgues, 20 p. 100 de rabais.

Vaucluse. — 16 février. — *Mairie de Malaucène.* — Amélioration du chemin vicinal n° 78, dit de Rieutord. Montant, 4.250 fr. Adjud., M. Ripert Ulysse, à Malaucène, 18 p. 100 de rabais.

MISES EN ADJUDICATION

Rhône. — Mercredi 26 mars, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Construction d'un égout sous le chemin vicinal ordinaire n° 4, de la Demi-Lune entre la place de Trion et le chemin des Grandes-Terres. Adjudication, en un seul lot, des travaux ci-dessus désignés et évalués à la somme de 21.698 fr. 75, non compris la somme à valoir pour travaux imprévus. — Les devis, plans et cahier des charges relatifs auxdits travaux sont déposés à l'Office du Travail, Hôtel de la Mutualité, place Raspail, où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Loire. — Mardi 18 mars, 3 h. — *Hospices civils de Saint-Etienne.* — Agrandissement du service général des contagieux à l'Hôpital de Bellevue. — 1^{er} lot. Terrassements, maçonnerie et couverture en tuiles. Montant,

29.680 fr. 38. A valoir, 1.560 fr. 72. Total, 31.250 fr. Cautionnement, 3.000 fr. — 2^e lot. Ciment. Montant, 13.000 fr. Cautionnement, 1.300 fr. — 3^e lot. Charpente en bois. Montant, 8.200 fr. Cautionnement, 800 fr. — 4^e lot. Menuiserie et parquets. Montant, 12.200 fr. Cautionnement, 1.200 fr. — 5^e lot. Serrurerie et quincaillerie. Montant, 7.500 fr. Cautionnement, 750 fr. — 6^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant, 21.100 fr. Cautionnement, 2.000 fr. — 7^e lot. Zinguerie, plomberie et appareils sanitaires. Montant, 7.100 fr. Cautionnement, 70 fr. — Visa des certificats, avant le 11 mars 1913, par M. Bernard, architecte-conseil des hospices, diplômé du Gouvernement, 3, rue de la Charité, à Saint-Etienne. — Renseignements dans les bureaux du Secrétariat des Hospices.

Isère. — Samedi 8 mars, 2 h. 1/2. — *Préfecture de Grenoble.* — Travaux sur chemins de grande communication. — 1^{er} lot. Chemin n° 5. Démolition du passage couvert de la Porte des Alpes à Grenoble, et reconstruction de ce passage à ciel ouvert, sur 97 m. 65. Montant, 54.368 fr. 04. Cautionnement, 1.800 fr. — Chemin n° 26. Reconstruction en béton de ciment armé du tablier du pont « Lafayette », sur la Bonne, près de Valbonnais. — 2^e lot. Terrassements, chaussée, maçonnerie. Montant, 4.000 fr. Cautionnement, 400 fr. — 3^e lot. Tablier en béton armé. Montant, 7.800 fr. Cautionnement, 250 fr. — Renseignements à la sous-préfecture.

Allier. — Dimanche 16 mars, 2 h. — *Mairie de Saint-Pourçain-sur-Sioule.* — Réparations aux bâtiments communaux et construction d'un caveau pour les inhumations provisoires. — 1^{er} lot. Terrasse, maçonnerie, couverture. Montant, 3.938 fr. 88. Cautionnement, 150 fr. — 2^e lot. Charpente, menuiserie, serrurerie. Montant, 2.148 fr. 65. Cautionnement, 80 fr. — 3^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant, 2.731 fr. 95. Cautionnement, 100 fr. — Renseignements à la mairie.

Ardeche. — Samedi 22 mars, 11 h. — *Mairie d'Annonay.* — Reconstruction du stand de gymnastique chemin Levert. — 1^{er} lot. Montant, 9.344 fr. 75. A valoir pour imprévus, 934 fr. 45. Ensemble, 10.279 fr. 20, non compris les honoraires de l'architecte. Cautionnement, 500 fr. — Les pièces du projet sont déposées à la mairie d'Annonay et chez M. Théodore Joly, architecte à Annonay, chemin de Saint-Denis, 5, où toute personne peut en prendre connaissance, tous les jours, dimanches et fêtes exceptés, de 9 à 11 heures et de 1 à 5 heures.

Savoie. — Lundi 17 mars, 10 h. — *Sous-préfecture de Moûtiers.* — Travaux sur chemins vicinaux ordinaires. Saint-Bon. Chemin n° 2, du chef-lieu de Saint-Bon à la route départementale n° 6. Elargissement entre un point situé à 82 m. 50 de la fontaine de la Cuedy et la limite est des communaux des Chenoz-d'en-Haut, sur 430 mètres. Montant, 3.954 fr. 55. A valoir 445 fr. 55. Total, 4.400 fr. Cautionnement, 130 fr. — Visa, huit jours avant l'adjudication, par M. l'agent voyer d'arrondissement. — Les soumissions devront être déposées ou parvenues le 15 mars avant 5 heures du soir. — Renseignements à la sous-préfecture.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

Fêtes de Pâques.

A l'occasion des fêtes de Pâques, les coupons de retour des billets d'aller et retour délivrés à partir du 13 mars 1913, seront valables jusqu'aux derniers trains de la journée du 3 avril, étant entendu que les billets qui auront normalement une validité plus longue conserveront cette validité. La même mesure s'étend aux billets d'aller et retour collectifs délivrés aux familles d'au moins quatre personnes.

SPECTACLES

GRAND-THÉÂTRE Dimanche, en matinée, *Boris Godounov*; le soir, *Louise*. Vendredi 14 mars, gala de la Presse : les Ballets Russes.

CÉLESTINS *La Chaste Suzanne*. Mercredi 5, reprise de *la Veuve Joyeuse* avec Miss Giulia Strakosch.

HORLOGE-THÉÂTRE-CONCERT Malgré le triomphal succès de la joyeuse revue de l'Horloge, la Direction, par suite de traités antérieurement passés, se voit dans l'obligation d'annoncer les dernières de *Eh ben!... ça va?*

SCALA-THÉÂTRE Tous les jours, matinée à 2 h. 1/2, soirée à 8 h. 1/2. Vues comiques et dramatiques, scènes vécuës, journal des actualités, fimp'arants et phonoscènes. Orchestre G. Mouillon pendant les vues et les entr'actes. Spectacle de famille le plus intéressant et le meilleur marché de tous. Location, sans augmentation.

CINÉMA PATHÉ-GROLÉE (6, rue Grölée). — Tous les jours, matinée enfantine de 2 h. 1/2 à 3 h. 1/2. Deux grandes séances, à 3 h. 1/2 et 5 heures. Tous les vendredis, changement de programme. Films en couleurs. Pathé-Journal. Entrée permanente. Soirée de 8 h. 1/2 à 11 heures. Orchestre symphonique.

ROYAL-CINÉMA 20, place Bellecour. — Tous les jours, matinées sans interruption de 2 heures à 6 heures. Soirée à 8 h. 1/2. Tous les vendredis, changement de programme.

SALON de la Société lyonnaise des Beaux-Arts (Palais municipal, quai de Bondy). Ouvert tous les jours de 10 heures à midi et de 1 heure à 5 heures, le dimanche, de 9 heures à 5 heures sans interruption. — Prix d'entrée : le vendredi, 2 fr.; les autres jours, 60 c.

L'Imprimeur-Gérant : A. REY.

Lyon — Imprimerie A. Rey, 4, rue Gentil. — 63751

CHARLES BRAUNSTEIN

Ingénieur-Constructeur

TÉLÉPHONE 28-32

61, Rue de la République — 11, Place Raspail

— LYON —

CHAUFFAGE CENTRAL (TOUS SYSTÈMES)

VENTILATION, SERVICE D'EAU CHAUDE, BAINS, CUISINES STÉRILISATION
HYGIÈNE, INSTALLATION COMPLÈTE POUR CLINIQUES ET HOPITAUX

Victor DUPRÉ

Rue Tranchet, 69, LYON

FABRIQUE D'ABAT-JOUR

POSE DE CORDES, FOURNITURE DE LAMES ET BATONS

Réparations à prix très réduits

VENTE DE STORES

ORDINAIRES ET FANTAISIE

Store vert ordinaire, monté et placé depuis 2 francs le mètre carré

Spécialité de stores coutil monture italienne

ABAT-JOUR D'OCCASION A VENDRE

Prix exceptionnels de Bon Marché

Boite rue de l'Hôtel-de-Ville, 29

Fournisseurs

de la Construction

Ardoises, Tuiles, Briques, Poterie & Sable.

ARDOISES pour toitures, dalles, urinoirs, tablettes, tableaux, etc. Entrepôt : J. GUICHARD fils, seul représentant de la Commission des Ardoisières d'Angers, chemin de Vaques, 56 bis, LYON.

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Entrepôt général des Tuileries. Plâtres, Chaux, Ciments tuyaux Grès et Boisseaux. Appareils sanitaires

Peinture & Plâtrerie

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52. — Lyon. — Fabrique de plâtre de Lyon, entrepôt général des Tuileries, chaux, ciments. Ardoises. Appareils sanitaires.

Ciments, Chaux, Plâtre, Bitume & Pavés

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Ciments de Grenoble. Chaux et plâtres. Entrepôt général des Tuileries. Appareils sanitaires.

Granits

ARCHITECTES, ENTREPRENEURS, demandez vos travaux en Granit ordinaire ou de luxe à FAGA et C^o, 6, rue Nouvelle, Paris (IX^e), seul concessionnaire des Carrières de Granit Antique de Bourgogne

Céramique

PRODUITS CÉRAMIQUES, PROST FRÈRES, fabricant Jean Claude PROST, successeur, à la Tour de Salvagny (Rhône). Magasins et bureaux à Lyon, quai de Bondy, 16. Spécialité de tuyaux en terre cuite et tuyaux en grès pour conduites d'eau et pour bâtiments. Appareils pour sièges imodores, 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. Plâtres. Tuyaux Grès et Boisseaux. Ardoises. Appareils sanitaires.

F. LAUZUN & C^{IE}

BOURG-SAINT-ANDÉOL (Ardèche)

CARRELAGE MOSAIQUES, GRANITÉS ET INCRUSTÉS DE MARBRE

BALUSTRADES
à partir de 16 francs le mètre courant



BALUSTRADES
à partir de 10 francs le mètre courant

OUVRAGES EN PIERRE DE TOUTE PROVENANCE

Taillés mécaniquement, tournés
ou sculptés.

Envoi franco de l'Album

COFFRES-FORTS BAUCHE

INCOMBUSTIBLES, INCROCHETABLES, IMPERFORABLES

Résistant aux effractions modernes

Seule Succursale à LYON : 7, Rue Président-Carnot
CATALOGUE FRANCO

CIMENTS DE LA PORTE DE FRANCE

MADIOT & BRÉDY

CONCESSIONNAIRES POUR LE RHONE

31, Rue de la Corderie, LYON-VAISE

CIMENTS. — CHAUX HYDRAULIQUES. — PLATRES. — LATTES.

BRICKS. — 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 A BASSE PRESSION
pour CHATEAUX, HOTELS, HABITATIONS, SERRES

Ancienne Maison DREVET & Fils, Constructeurs

L. DROGOZ, Successeur

LYON — 63, Rue de la Villette — LYON

LA REPRODUCTION INSTANTANÉE DE PLANS & DESSINS

Procédé DOREL, de Paris

Traits noirs et couleurs sur fond blanc (papier et toile à calquer, Canson, Watman) d'après calques
à l'encre de Chine.

ACHARD & C^{IE}

3, rue Fénelon
— LYON —

Téléph. 37.72

ABONNEMENT ET PUBLICITÉ SANS FRAIS

A l'Agence Fournier, 14, rue Confort, LYON

Chauffage Central AU GAZ

CHAUDIÈRE "RAMASSOT"

Brevetés S. G. D. G. (France et Etranger)

La plus haute récompense de la Société technique
de l'Industrie du Gaz en France
(Congrès du Gaz, Paris 1910)
Médaille d'Or, Exposition de Bruxelles 1910

J. VISSEUX

87, 88, 89, Quai Pierre-Scize

LYON

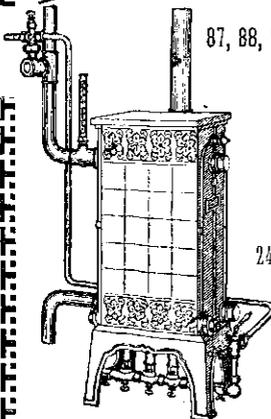
Téléphone : 25.51
25.52

Maison à PARIS

24, rue des Petites-Ecuries

Téléph. 102.76

Renseignements
et
Notices sur demandes



NOMBREUSES RÉFÉRENCES FRANCE & ÉTRANGER

A VENDRE

LYON-MONPLAISIR. — TERRAIN BIEN PLACÉ

On prêterait pour construire

S'adresser n° 696, AGENCE FOURNIER, Lyon.

Les Célèbres REVÊTEMENTS JOSZ CRÉÉS EN 1885



Métal-émail inaltérable
pour murs et plafonds

DÉCORATIF, HYGIÉNIQUE
LAVABLE, DURABLE
INALTÉRABLE

Pour salles bains, toilettes,
cuisines, W.-C., vestibules,
salles machines, cabines na-
vires et hôpitaux, etc.

INSTALLATION MODERNE DE MAGASINS
Economie sur Faïences, Marbres, etc., 30 à 75 %.
FOURNISSEUR : Etat, Marine, Guerre, Assis-
tance publique, Chemins de fer P.-L.-M., P.-O.,
Génie Militaire, Ministères, Hospices Civils et
Militaires, C^{ie} Transatlantiques, Banques, etc.
100.000 Installations en France

HORS CONCOURS
5 GRANDS PRIX
28 MÉDAILLES OR

26 Années de Références
Envoi de Catalogues franco sur demande
16, RUE RÉPUBLIQUE - LYON - Tél. 51-17
(SE MÉFIER DES CONTREFAÇONS)

IMPRIMERIE A. REY

Travaux commerciaux et administratifs
AFFICHES D'ADJUDICATIONS

4, Rue Gentil, 4, LYON