

LA TOUR MÉTALLIQUE DE FOURVIÈRE

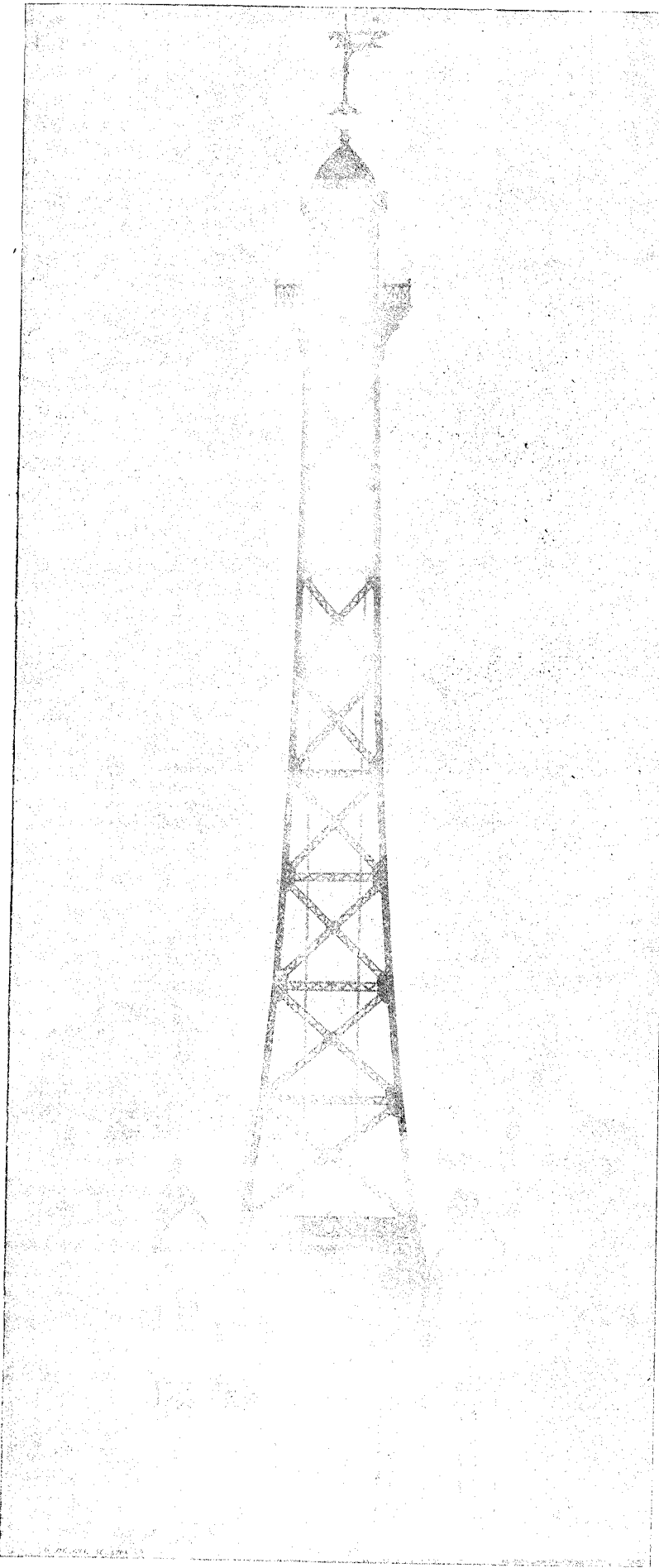
VUE GENERALE

TOUR MÉTALLIQUE DE FOURVIÈRE

La Tour Eiffel projetant son ombre gigantesque sur les innombrables palais de l'Exposition Internationale de 1889, a été le triomphe éclatant de la construction métallique en France. Cet exemple hardi a déjà tenté beaucoup d'imitateurs, et l'on annonce, pour l'Exposition de Chicago, une tour de plus de 300 mètres de hauteur. Notre ville ne pouvait rester en retard; aussi, une Société s'est formée pour l'édification d'une tour métallique avec ascenseur. Si les dimensions adoptées pour cette construction sont plus modestes que celles de la tour Eiffel, le site choisi pour son emplacement est en revanche incomparablement plus beau. C'est en effet sur la colline de Fourvière, le vieux Forum de l'antique cité, que s'élèverait la Tour métallique; elle serait placée au sommet de la montée des Anges, à l'entrée du passage Gay, bien connu des Lyonnais, ainsi que des étrangers visitant notre ville. L'altitude du point le plus élevé serait de 372 mètres et celle de la plateforme supérieure ouverte au public, de 357 mètres. De ce point élevé, les visiteurs pourront jouir d'un panorama merveilleux, et on peut même ajouter unique au monde. Outre la superbe vue d'ensemble de la ville et de ses environs, le regard pourra embrasser une étendue de plus de 300 kilomètres, comprenant, à l'Est, les Alpes, jusqu'au mont Blanc, qui, en ligne droite, n'est qu'à 155 kilomètres de Lyon; au Sud-Est, les Alpes dauphinoises; au Sud, les Cévennes; à l'Ouest, les monts du Forez, du Lyonnais et d'Auvergne; au Nord, les monts d'Or.

Le voisinage de l'œuvre capitale de Bossan exigeait une construction qui n'eût pas trop à souffrir d'une comparaison écrasante; aussi tout en faisant un édifice économique, a-t-on cherché à ne pas faire uniquement œuvre d'ingénieur et a-t-on prévu une base architecturale de 18,50 de côté et 10 mètres de hauteur au-dessus du sol. M. Collet, architecte, a réussi à donner à cette base, flanquée aux angles de quatre pavillons de 18 mètres de hauteur au-dessus du sol, un aspect monumental d'un effet très gracieux. Les fondations descendent à 8 mètres de profondeur au-dessous du sol; des sondages opérés récemment ont montré que l'on trouvait, à ce niveau, un gravier suffisamment résistant. Les fondations sont formées par un radier général en béton de chaux lourde, relevant aux angles quatre piliers en béton de 5,25 de côté. Ce sont ces piliers, réunis par des voûtes à plein cintre, qui porteraient l'édifice. Les parties laissées libres au milieu du massif, entre les piliers, seront aménagées pour recevoir les cylindres des deux moteurs hydrauliques pour l'ascenseur, ainsi qu'une

cave pour le restaurant. Dans la construction actuelle, on s'est écarté sensiblement de la disposition adoptée à la Tour Eiffel, comme nous le disions plus haut; la difficulté était donc de donner à cette base, de 10 mètres de hauteur, une résistance assurant à la partie métallique un ancrage d'une sécurité absolue. Les constructeurs ont adopté pour cette partie le béton de ciment. Ce béton, à fort dosage de ciment Vicat, sera coulé dans un coffrage en



bois, de sorte que l'ensemble de l'édifice formera un véritable monolithe. La résistance assurée par cette construction offrira toutes les garanties désirables. Toutes les faces intérieures seront enduites au ciment Vicat; les façades seront décorées de corniches et moulures, et certaines parties recevront même des applications en faïences artistiques. Pour diminuer les frais de la construction en béton de ciment, qui sont élevés, les constructeurs ont disposé à l'intérieur des piliers, des évidements cylindriques, qui sans réduire la solidité générale, ont permis de faire des économies notables, ces évidements ont, d'ailleurs, été utilisés comme cages d'escaliers, water-closets, etc. Le rez-de-chaussée, outre l'entrée des visiteurs et la sortie, comprend divers locaux: une salle de réception de plus de 25 mètres carrés de surface, une salle des machines, et enfin, dans la partie centrale, la cage de l'ascenseur, avec salle d'attente.

Quatre grandes baies à plein cintre, une sur chaque face, donnent accès au rez-de-chaussée. La partie supérieure de la base, terminée par une corniche monumentale, sera aménagée pour recevoir un restaurant fort confortable, tenu par M. Rustenholz, (le) propriétaire du passage Gay, une surface d'environ 200 mètres carrés lui sera réservée. Le restaurant sera séparé de la cage de l'ascenseur par une cloison vitrée; les cloisons extérieures seront formées par d'immenses glaces qui, tout en distribuant à flots la lumière dans le restaurant, permettront aux visiteurs d'admirer le panorama en faisant un repas plantureux (et à prix modérés).

L'accès de la plateforme du restaurant se fera généralement par l'ascenseur, qui s'y arrêtera à la descente. Toutefois, deux escaliers, placés dans les pavillons des angles, serviront à la montée et à la descente des voyageurs qui ne voudraient pas user de l'ascenseur.

On voit, d'après ce qui précède, que tout a été prévu et que rien ne sera négligé, soit dans l'installation de l'ensemble, soit même dans les plus petits détails de l'aménagement.

Quant à la sécurité, elle sera absolue, la charge ne dépassant pas 1 k. 800 par centimètre carré pour les bétons en fondations, et 2 k. 600 par centimètre carré pour les bétons de ciment Vicat en élévation (dans les parties les plus chargées).

La construction et les installations diverses dont il vient d'être parlé seraient confiées à MM. Paufigue frères, maison bien connue sur notre place.

OSSATURE MÉTALLIQUE

L'ossature métallique se composera essen-