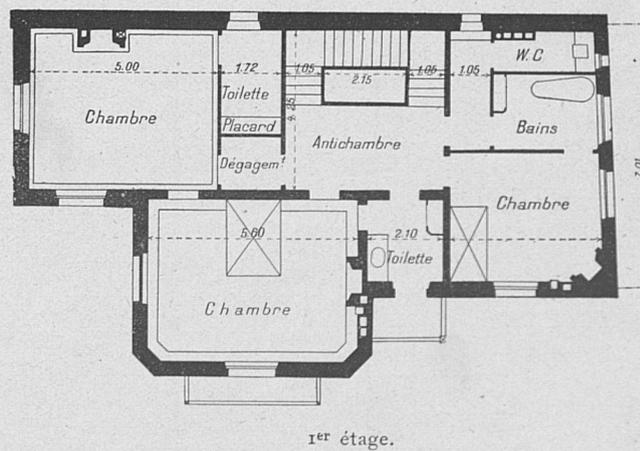
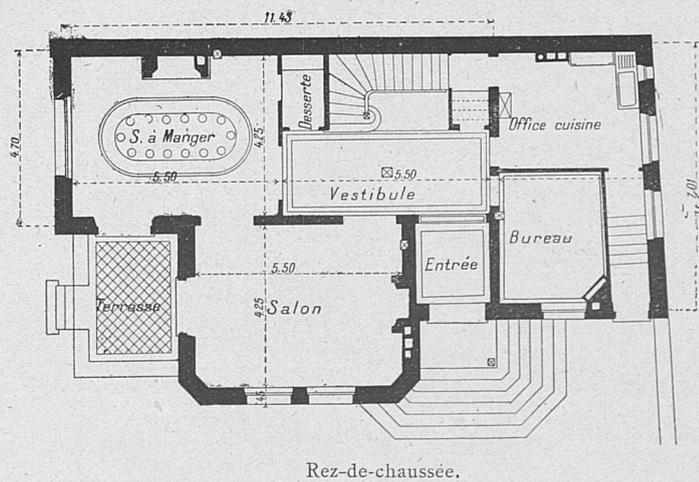
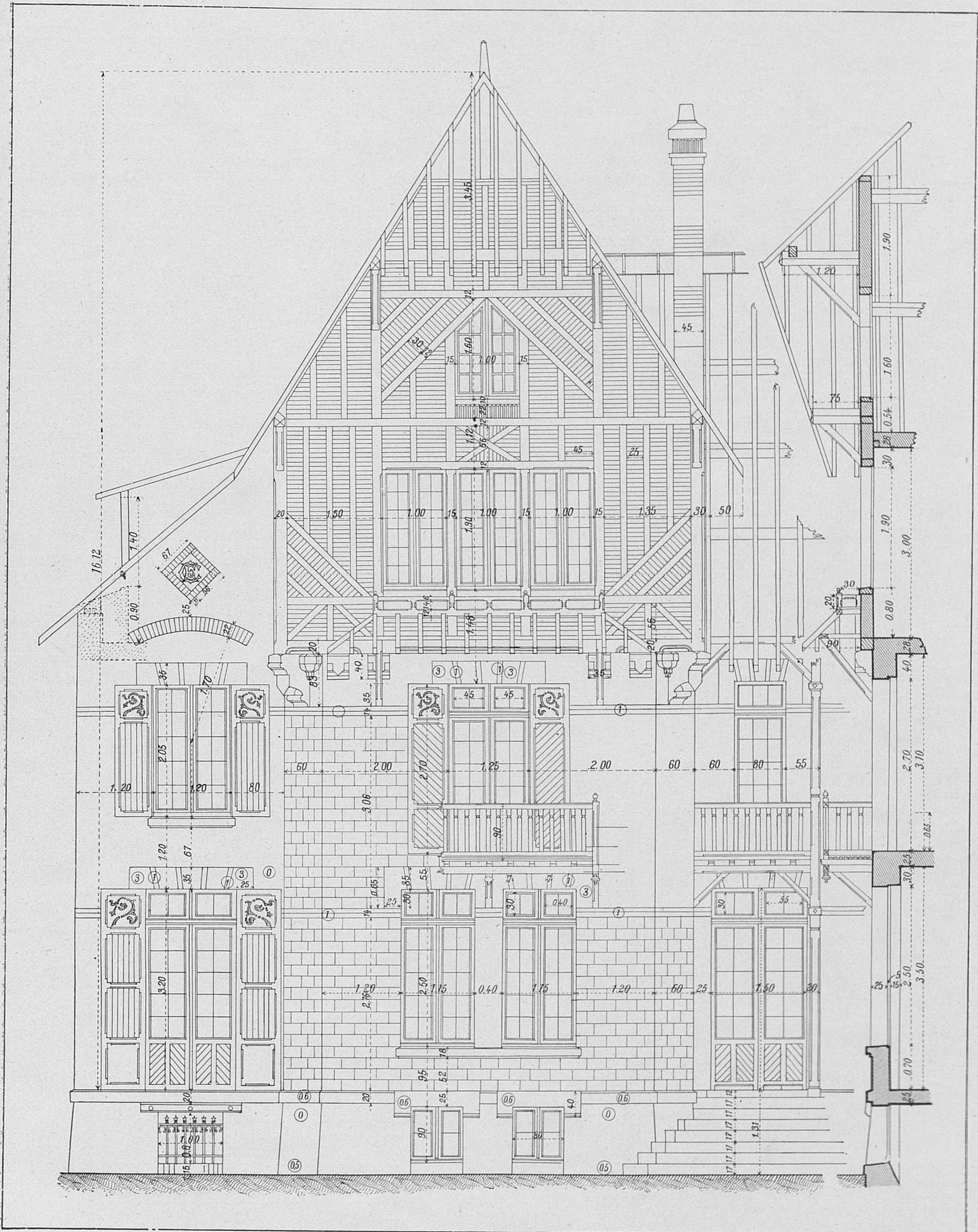




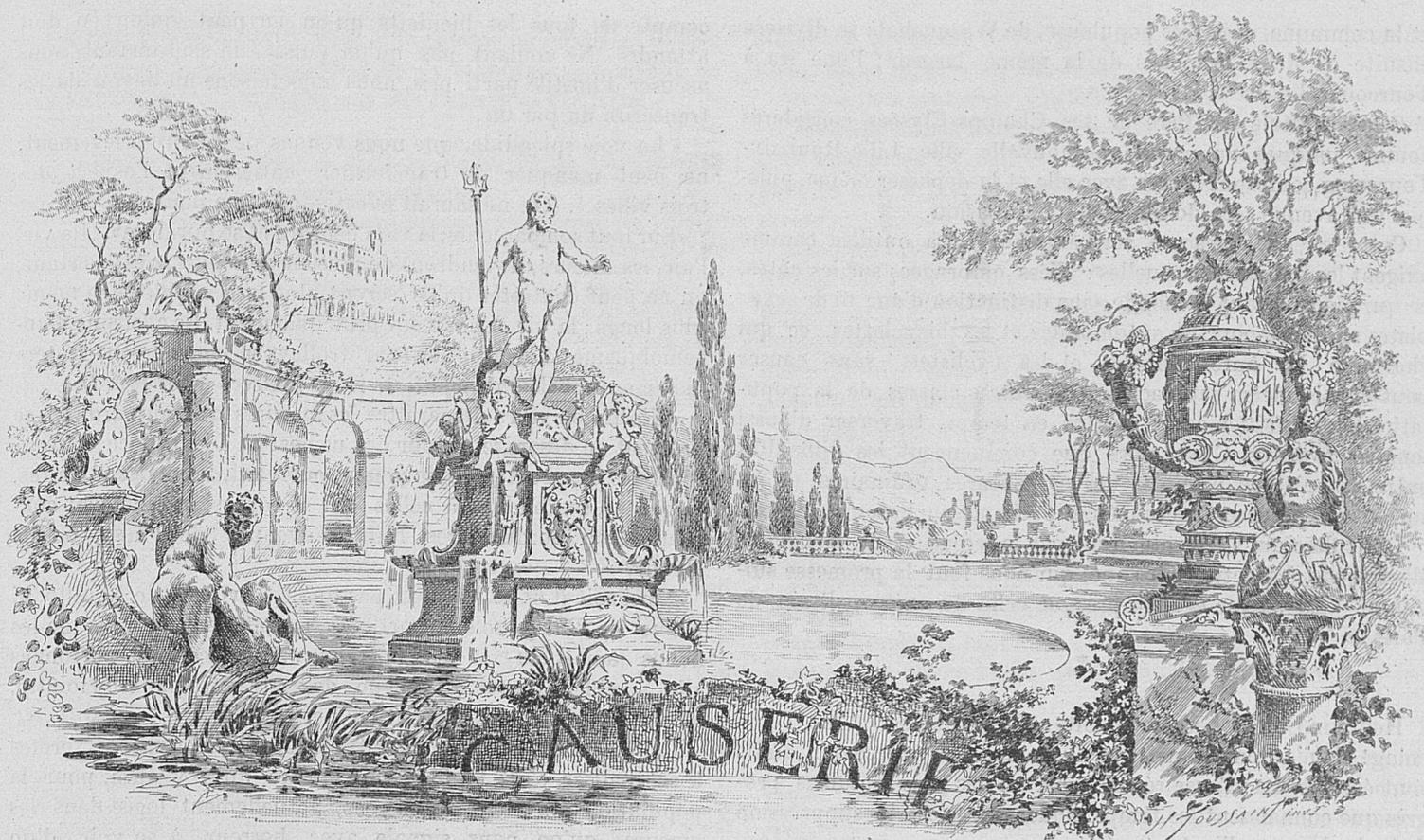
MAISON, RUE DE LUYNES. — ARCHITECTE : M. PRADELLE.



VILLA A COMPIEGNE. — ARCHITECTE : M. COLOMBIER



VILLA A COMPIEGNE. — ARCHITECTE : M. COLOMBIER



## ACTUALITÉS

### VILLES MODERNES

Il n'y a pas bien longtemps, ici même, la *Construction Moderne* rappelait comment se créent et se développent en général les grandes cités. Les mêmes procédés subsistent encore, et cependant les temps modernes en voient apparaître de nouveaux qu'il est curieux de comparer entre eux, de comparer aussi aux traditions anciennes.

Deux ou trois exemples suffiront à caractériser la nouvelle manière.

\* \* \*

Jadis, faisait-on remarquer, les grandes villes absorbaient peu à peu leurs faubourgs et les villages environnants. On cheminait pas à pas; aujourd'hui l'on taille dans le grand.

Dans le Nord existent trois cités voisines: Lille, Roubaix et Tourcoing, d'importances tout à fait comparables. Ce serait, a-t-on pensé, un coup de maître que de les réunir en une seule ville où la population s'élèverait instantanément à 600.000 âmes. La seule difficulté provient de la distance: les trois centres sont actuellement éloignés de quelque dix à douze kilomètres. Jadis cela eût suffi pour que chacun fût resté indépendant, pour que chacun eût grandi de son côté.

Mais qu'est-ce aujourd'hui que dix kilomètres? Il faut d'ailleurs ajouter qu'autour de chaque centre, et conservant ainsi la tradition classique, se sont déjà formés des groupes satellites: Wasquehal, Croix, Mouveau, la Madeleine, qui rapprochent de plus en plus les contacts.

De tout cet avenir, qui est le présent actuel, on n'avait rien pu prévoir dans l'origine; le développement des modernes industries est la première cause de cet essor extraordinaire.

Aussi se plaint-on que rien n'ait été ménagé pour établir, ou tout au moins faciliter les communications.

Pour aller de Lille à Roubaix on est réduit, encore aujourd'hui, à franchir un pont-levis dont la largeur est de 2<sup>m</sup>,50 à 2<sup>m</sup>,60; c'est peu pour un trafic très actif.

De Lille à Tourcoing la difficulté n'est pas moindre, puisque le trajet se trouve constamment obstrué par deux passages à niveau et par un pont tournant. Or, si l'on ouvre de temps en temps un pont tournant pour livrer passage, c'est qu'il était fermé. On s'imagine sans grande peine ce qui arrive ainsi, dès qu'une voie très fréquentée se trouve totalement obstruée en un point quelconque.

En conséquence, il y a plus de vingt ans déjà, on s'est préoccupé de régulariser une bonne fois les moyens de communication, d'ouvrir de larges voies, propres à assainir des faubourgs industriels où le besoin d'air ou de lumière se fait tristement sentir; de rapprocher néanmoins les distances par la facilité des transports; en un mot d'opérer par là la jonction définitive des trois grandes cités existantes.

L'obstacle avait été jusqu'à présent l'importance de la dépense en travaux et expropriations. Mais le département jouit d'une prospérité commerciale et industrielle peu commune; après de légitimes hésitations, une société s'est formée qui, avec des capitaux suffisants, compte réaliser cette vaste entreprise.

On peut, sans exagération, dire que le plan des ingénieurs et des capitalistes a de grandioses proportions:

« Un boulevard de 50<sup>m</sup>,00 de largeur (dimension des Champs-Élysées de Paris) partira de la place de la Gare, à Lille, traversera les faubourgs qui s'étendent entre les remparts de Vauban

et la commune, déjà très populeuse, de Wasquehal; se divisera ensuite en deux branches de la même largeur; l'une ira à Tourcoing, l'autre à Roubaix ».

Si la capitale est fière de ses Champs-Élysées considérés comme uniques au monde, la nouvelle ville Lille-Roubaix-Tourcoing compte rivaliser avec elle et la dépasser même, puisque son avenue sera double après bifurcation.

Cette avenue, grâce à son ampleur, sera outillée comme exigent les habitudes actuelles: allées ombragées sur les côtés, ce qui plaira à tout le monde sans distinction d'âge ni de sexe; pistes spéciales pour les automobiles et les bicyclettes, ce qui charmera les automobilistes et les cyclistes, sans causer peut-être la même satisfaction aux autres classes de la population; car il faut bien, de temps en temps, traverser d'aussi longues avenues. C'est alors que commencent les difficultés entre les piétons paisibles ou les voitures ordinaires, et les torrents impétueux de ces mêmes cyclismes ou automobilismes.

Difficultés qui s'envenimeront par la création de tramways électriques, à traction aérienne, qui nous font la promesse suivante: « La vitesse égalera presque celle du métropolitain de Paris! »

\*\*

Heureux Lillois, heureux habitants de Roubaix et de Tourcoing! Ils n'auront même pas le temps de s'apercevoir qu'ils sont écrasés. La vitesse réalise ainsi un des plus notables progrès que connaissent les temps modernes; c'est la suppression de la douleur par l'instantanéité.

Seulement, il faut s'entendre au préalable sur les termes précis de la promesse qui est ainsi faite aux Lillois; il faut s'entendre sur ce qu'on appelle la vitesse du métropolitain parisien, vitesse que doit « presque » égaler celle de la traction aérienne établie sur ces nouveaux Champs Élysées.

Faut-il comprendre que cette vitesse métropolitaine est une moyenne, arrêts compris, et surtout *pannes* comprises? Alors elle n'excède nullement celle d'un véhicule des plus raisonnables en son allure, et il n'y a plus de grands dangers à redouter.

Mais est-ce celle des trains marchant, au contraire, dans les grandes allures, les jours où il n'y a pas interruption du courant, pas de court-circuit, pas de freins en détresse, ni aucun de ces petits accidents journaliers où triomphe l'électricité? Alors nous craignons que le piéton, innocemment engagé à se rendre de Lille à Tourcoing ou Roubaix, ne soit exposé aux périls les plus redoutables. Si jamais il parvient, par un miracle de légèreté acrobatique, d'un de ces points à l'autre, il est bien certain qu'il ne reviendra jamais de l'autre à l'un. En tous cas, ce serait pour lui tenter l'impossible.

\*\*

En expirant, — s'il a le temps toutefois d'y penser pendant le trajet d'une auto ou d'un tramway à travers sa personne, — il aura cependant la consolation de songer que les ingénieurs auront ainsi réalisé leur promesse formelle de « rattacher l'outillage des voies nouvelles aux réseaux déjà en circulation dans les rues de Lille, de Roubaix et de Tourcoing.

« Ainsi, ont-ils ajouté, se trouvera effectuée par l'unification de leurs moyens de communication, la jonction des trois villes ».

Il faut bien consentir quelques sacrifices personnels à l'unification qui est la grande création du jour.

Du reste, il faut lire la description complète de tous les avantages que va produire l'innovation promise, pour se rendre

compte de tous les bienfaits qu'on en peut, qu'on en doit attendre. Ne voulant pas qu'on puisse, un seul instant, nous accuser d'hostile parti pris, nous nous faisons un devoir de les transcrire un par un.

« La voie splendide, que nous venons de décrire brièvement, ne peut manquer de transformer entièrement l'aspect des trois villes ». (On ne saurait effectivement en douter);

« Sur tout son parcours, la vie s'élargira et se purifiera ». (La vie, l'air, les mœurs deviendront de plus en plus purs, c'est certain; on ne peut contester qu'ils seront plus larges, peut-être même plus longs; la vie des écrasés principalement. Le cyclisme, l'automobilisme et la traction par trolleys y concourront fraternellement, et ils ont déjà faits leurs preuves à cet égard).

« Enfin, on verra disparaître les masures qui, aujourd'hui, se pressent en désordre autour des usines; et à leur place s'élèveront, des deux côtés du nouveau boulevard, des maisons claires, élégantes, semblables à celles qui se sont si rapidement construites en bordure des riants avenues de Passy ou de Neuilly ».

Ainsi soit-il donc. Ce n'est pas que les avenues de Neuilly, ni même de Passy, soient particulièrement riants; nous ne les avons jamais vu rire de si bon cœur. A beaucoup de personnes elles semblent plutôt dépourvues de toute gaité par trop folâtre. Mais c'est affaire d'appréciation personnelle.

Ce qui nous paraît incontestable, dans ces promesses prêtées à se réaliser, c'est l'immense avantage qu'il y aura, pour la population ouvrière des usines, actuellement logée dans les masures qu'on nous signale avec horreur, à se voir, d'un coup de baguette magistral, transportée dans des immeubles somptueusement décorés, ou dans des hôtels particuliers plus modestes, mais encore entourés de jardins, avec cours, écuries et remises.

On ne nous dit pas qui fera les frais de cette prodigieuse mais enviable transformation. Mais la Société est profondément philanthropique; elle ne se préoccupe évidemment que du bien-être général, des progrès nécessaires de l'hygiène, de la purification de la vie; elle dispose de forts capitaux. Il est clair que, sous forme d'indemnités expropriantes, ou de loyers purement gratuits, elle se propose d'enrichir cette population ouvrière.

Après l'avoir si généreusement logée, elle entend certainement la nourrir confortablement.

Pourra-t-on jamais admirer assez les admirables résultats que doivent produire les progrès combinés de l'hygiène, de la solidarité sociale, de l'industrialisme moderne?

\*\*

Il est cependant, parmi nous, toute une classe de citoyens extrêmement arriérés qui s'obstine à méconnaître ces bienfaits. Nous voulons parler des artistes. Or, voici l'une de leurs plus récentes incartades. Il en est beaucoup question en ce moment même, il est donc nécessaire que nous la signalions à nos lecteurs.

Voici le programme; il peut tenir en ces quelques mots que nous reproduisons:

« Quelques artistes, peintres, hommes de lettres, architectes, parisiens connus, auraient l'intention de créer une ville.

« Ce qui les encouragerait dans leur dessein, c'est moins, paraît-il, le désir de goûter le plaisir rare d'être des fondateurs que le besoin d'échapper à l'agitation, aux promiscuités des grandes cités modernes. Ils rêvent d'un coin paisible où ils iraient installer leur vie à l'abri de toutes les servitudes et de toutes les vulgarités d'une Société un peu mêlée.

« Ils voudraient fonder leur ville comme on ouvre un cercle; ce serait une ville fermée. Nul ne s'y établirait, qui ne fût un digne citoyen de la République des Lettres et des Arts. »

En voilà qui n'éprouvent guère le besoin de se voir franchis par des pneus Michelin ou Continentaux!

En effet, le premier article du programme serait de rejeter toutes les ressources des inventions récentes; la future cité ne connaîtrait ni les hauts-fourneaux, ni les trolleys, ni les métropolitains, ni les usines; pas même le pavage en bois créosoté, pas même le téléphone. Comment feront-ils pour vivre en joie, sans fumée, sans carillons électriques, sans trépitations, sans sifflets, sans appels de trompes? Pauvres artistes, déplorables gens de lettres!

\*\*

Plus d'un pourrait penser: ce sont rêves d'artistes, fantaisies de littérateurs. Il n'en est rien, paraît-il.

L'emplacement est choisi, nous affirme-t-on; sous le nom d'Héraclée, il est déjà mis sous l'invocation et la protection d'Hercule, dieu puissant que n'eût pas fait reculer le jiu-jitsu même, et qui avait inventé les dragées célèbres auxquelles son nom reste encore attaché.

Cet emplacement se trouve — non sans peine, car il est presque inconnu, — mais enfin il se trouve sur la côte d'Azur, en un site désert, loin des rendez-vous à la mode.

Il y a commencement d'exécution puisque M. Sardou y est déjà possesseur d'une colline, destinée probablement à être le Montmartre de la nouvelle Héraclée. Car il y en eut une autre, en des temps reculés, dont quelques substructions existent encore. Si donc Héraclée fut déjà fondée une première fois, qu'est-ce qui empêcherait qu'elle ne le soit une seconde?

Nos lecteurs apprendront certainement avec plaisir, et prendront quelque confiance dans l'avenir prochain de la cité des Lettres et des Arts si nous leur apprenons que M. Nénot, propriétaire lui-même de quelques terrains ombragés là-bas de pins et de palmiers, a déjà établi plusieurs plans: il sera dit-on, toujours consulté « afin d'éviter les fantaisies des propriétaires ».

\*\*

Il était tout indiqué que M. Joseph Galtier, chargé par un grand journal de renseigner ses lecteurs sur la réalité de projets aussi peu ordinaires, allât trouver M. Nénot qu'il trouva propice à cette interview.

Le premier cri, bien naturel, de l'architecte fut celui-ci: N'allez surtout pas nous causer une invasion fâcheuse: nous préférons de beaucoup rester entre amis peu nombreux!

Ceci dit, M. Nénot décrivit en ces termes le programme de la cité neuve:

« Pas de colonnes, pas de fronton, pas de bandeaux; des maisons simples, dans le goût antique, en harmonie avec le paysage et le climat. (On se rappelle qu'une campagne est déjà ouverte pour éviter, sur toute la côte, les importations architecturales et exotiques, propres à jurer avec ce même climat et ce même paysage).

On prendrait pour modèles les maisons de Capri ou les petites villes de Grèce: constructions blanches avec « des trous bien placés », sans balcons; des terrasses comme en Orient et, à l'entrée, une pergola à la manière italienne, c'est-à-dire une façon de tonnelle ombragée par des plantes grimpances ou de la vigne. Pièces peu spacieuses, peu élevées, murs épais. Aucun téléphone, pas d'électricité. On fera enfin le possible pour

empêcher le chemin de fer, qui est à trois kilomètres heureusement, de se rapprocher davantage.

Moyennant tant de précautions, peut-être y pourra-t-on vivre en paix. On estime n'avoir plus à craindre que les archéologues, gens intrépides et malfaisants, parce que l'ancienne Héraclée peut les attirer; or, au nom de la sainte archéologie, rien ne les arrête.

Exemple cité par M. Nénot: Sur l'emplacement de ma future demeure se trouvait une villa romaine. Un aimable Lyonnais a pris les devants; il a mis dans le sol une cartouche de dynamite dont l'explosion a amené à la surface des médailles et des monnaies. Il en a offert à tous ses amis, sauf à moi. Il ignorait peut-être que j'avais des droits en ma qualité de propriétaire!

L'archéologie à la dynamite est encore une de ces innovations puissantes et promptes que nous devons aux progrès incontestables de la civilisation; grâce à celle-ci, l'archéologie, science qui fut jadis paisible... relativement, confine à l'art militaire dont elle emprunte les procédés.

Espérons que les habitants d'Héraclée sauront blinder suffisamment leurs habitations pour les mettre à l'abri de semblables coups de main. Il faut bien que les procédés de la défense progressent, en même temps que les moyens d'attaque.

\*\*

Nous n'aurions pas tout dit si nous n'exposions également les règles très sages dont M. Nénot veut s'inspirer. C'est avec plaisir que nous les enregistrons ici, tant elles sont conformes aux opinions de tous les gens un peu sensés.

« Il ne s'agit pour le moment, disait-il, que d'élever des villas; la ville viendra plus tard. J'en tracerai les plans, là-bas, au soleil. De même que les villas, elle conservera un caractère d'architecture méridionale, sans ornements. Tout y sera sacrifié à la simplicité, à la commodité.

« Les rues et les avenues n'auront pas la monotonie rectiligne des voies modernes qui se coupent à angle droit: elles décriront des courbes pour le plaisir de l'œil. »

Grâce aux personnes douées de bon sens soutenu par quelque bon goût, voilà donc une conception qui fait joliment son chemin.

Héraclée sera un véritable Eden, se préoccupant peu de la facilité des communications. Il serait heureux qu'au moins en un site particulier, si restreint qu'il fût, en un coin modeste de cette côte d'Azur si privilégiée à tant de titres, on n'eût pas à redouter les bienfaits d'une hygiène éminemment industrielle, d'une rapidité croissante des transports et des simples sports, pas plus que du développement des boulevards puissamment outillés, avec riches immeubles en bordure.

Ce beau rêve se réalisera-t-il? Tel est le seul point noir, et redoutable, qui n'est pas encore ni complètement effacé.

Le projet rencontre quelques sceptiques, affirme M. J. Galtier, comme conclusion à cet intéressant entretien:

« Un homme d'esprit, à qui je l'apprenais, me répondit: Une ville, une ville d'artistes, et probablement de vieux artistes! Mais ce sont des gens qui ne peuvent se supporter que pendant la durée d'un dîner! »

Au premier acte de *Vers l'amour!* Gandillot fait dire à un peintre, parlant d'un confrère: Je n'aime pas sa peinture... quoiqu'il ait, dit-on, du talent. — Telle est à peu près, il faut bien le dire, l'opinion de bien des artistes sur la plupart des camarades. Nous conservons le droit d'admettre que d'autres sont plus équitables.

Les conflits d'amour-propre restent cependant redoutables

pour Héraclée. Aussi un mauvais plaisant disait-il, l'autre jour, et plus lourdement que l'homme d'esprit de M. Galtier : Ce sera la ville des râclées.

Ecartons ces sinistres pensées. Mais qu'il y a loin de Tourcoing-Lille-Roubaix à la cité future des artistes-littérateurs ! Quelle différence de latitude !

P. PLANAT.

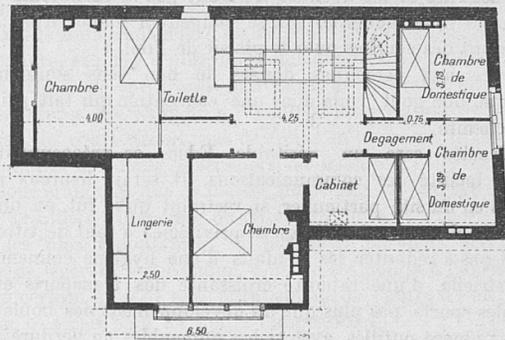
### LES MALFAÇONS DU MÉTROPOLITAIN

Il n'est bruit depuis quelques jours que des malfaçons des travaux du métropolitain; et si cette nouvelle est quelque peu confirmée, soyons sans inquiétude sur l'effondrement prochain du tunnel que certains journaux, quelque peu exagérés, nous annoncent comme imminent.

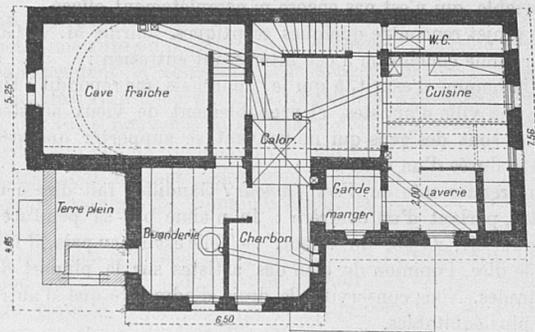
Pendant la grève récente des terrassiers employés à la construction des lignes du métropolitain, le Conseil municipal a été, en effet, prévenu par ceux-ci que des malfaçons auraient été commises par les entrepreneurs chargés des travaux. Cette grave nouvelle mettait en cause tous ceux qui concourent à la construction des lignes, y compris les ingénieurs et les surveillants de la Ville de Paris. Mais devant la précision de l'accusation des ouvriers grévistes, le Conseil municipal nomma une commission d'enquête dont le rapporteur, M. Colly, vient de convier ses collègues du Conseil municipal à visiter, place de la République, le lot de la ligne n° 5 dans lequel ces malfaçons devaient être constatées.

Voici, d'après les journaux les plus informés, quels seraient les résultats de cette enquête.

Une vingtaine de conseillers ont répondu à son appel, et en compagnie des ingénieurs de la Ville, des délégués des ouvriers et de l'entrepreneur du lot, sont descendus dans le souterrain.

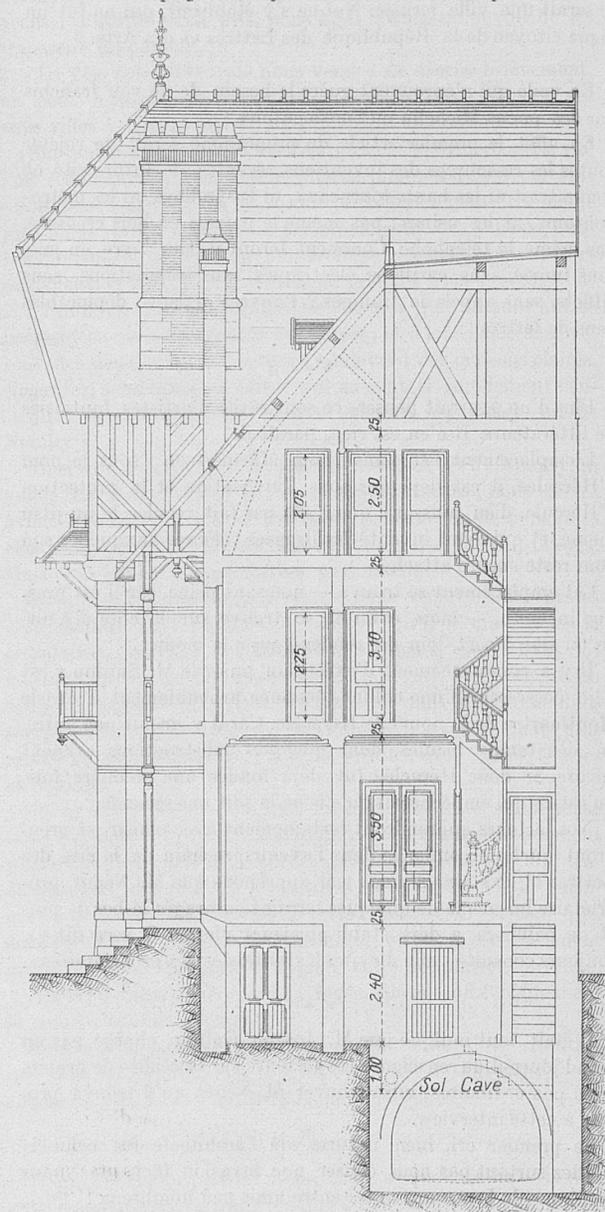


Plan du deuxième étage.



Plan des caves.

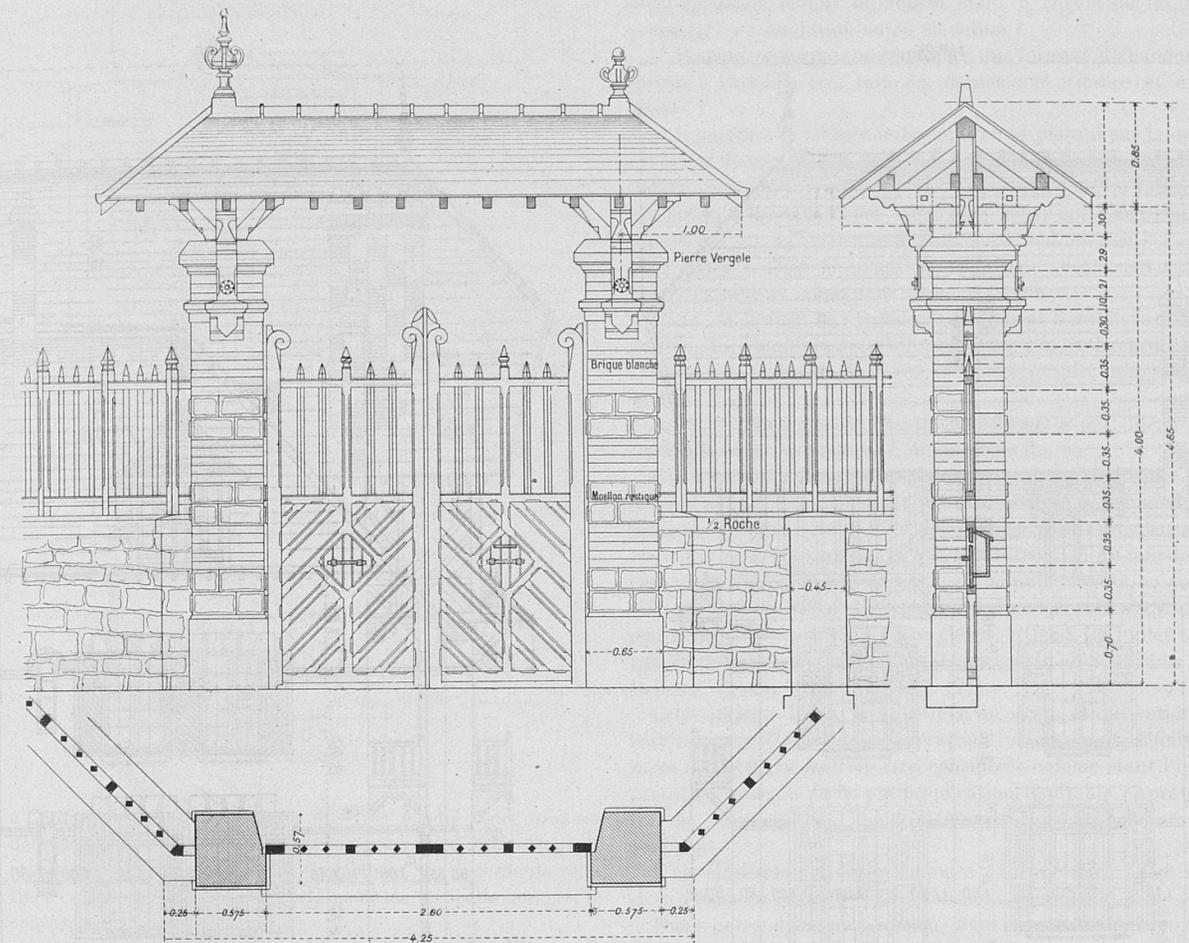
Villa à Compiègne : Coupe. — Echelle de 0<sup>m</sup>,008 par mètre.



On les a menés successivement sur tous les points où des sondages avaient été opérés, soit sur l'indication des ouvriers, soit sur l'initiative de la commission d'enquête. Ils ont constaté qu'en général, les prescriptions du cahier des charges n'avaient pas été scrupuleusement observées. Ici ou là, l'épaisseur des radiers et des piédroits serait insuffisante; ailleurs, le bétonnage serait mal fait, on n'aurait pas cimenté le sol, les parois ou la voûte du souterrain; presque partout, dit-on, l'élévation de la voûte est inférieure à la hauteur prescrite.

L'attention des visiteurs a été particulièrement attirée sur deux faits qui présentent un certain caractère de gravité. En un point de la voûte les sondages ont révélé l'existence d'un ancien conduit de 1<sup>m</sup>,50 de diamètre (un égout probablement,

Villa à Compiègne : Porche d'entrée. — Echelle de 0<sup>m</sup>,020 par mètre.



bien qu'il ne figure pas sur les plans de la Ville) qui longe la galerie, et que l'entrepreneur a négligé de combler. D'autre part, sur une ligne de raccordement des lignes n° 3 et 5, à un endroit où le souterrain traverse une forte nappe d'eau, le radier n'avait qu'une épaisseur de 6 centimètres au lieu de 50. Le sondage a fait immédiatement apparaître la nappe d'eau.

Ces constatations ont vivement ému les conseillers municipaux. On reconnaissait volontiers, avec les ingénieurs présents, qu'elles ne sont pas de nature à inspirer des craintes sérieuses sur la solidité générale des ouvrages; tels quels, ceux-ci semblent pouvoir remplir leur but, sans danger pour le public. Mais unanimement, les visiteurs blâmaient les malfaçons constatées, qui dénotent — nous citons les propos échangés par eux — un manque de surveillance fâcheux et un souci assez médiocre des intérêts de la Ville.

Les ingénieurs ont donné cependant certaines explications de nature à atténuer la responsabilité administrative. La trop faible hauteur des voûtes s'explique par un tassement naturel des maçonneries; l'épaisseur trop faible des piédroits se justifie dans certains cas particuliers, etc.

Les ouvriers, d'autre part, ont convenu que, en présence des surveillants de la Ville, le travail se faisait normalement; c'est lorsqu'ils s'éloignaient que les malfaçons étaient commises.

Enfin l'entrepreneur a déclaré nettement qu'à son avis ces malfaçons avaient été volontairement commises par les ouvriers, qui les ont ensuite dénoncées.

Pour éviter le retour de pareils faits, qui sont de nature à répandre l'inquiétude parmi le public, MM. Mithouard et d'Andigné, conseillers municipaux, viennent de faire décider par le Conseil municipal que tous les lots du métropolitain non encore livrés à l'exploitation seraient, sans exception, visités et examinés comme celui de la place de la République. Espérons qu'il n'y aura pas de surprise désagréable.

### MAISON, RUE DE LUYNES, A PARIS

PLANCHE 36

M. Pradelle, architecte à Paris, vient de terminer rue de Luynes une maison de rapport qui attire l'attention par la recherche décorative apportée dans les façades. Cette décoration vaut surtout par le détail, et nous donnons une vue photographique du motif principal.

Située à l'angle de la rue de Luynes et de l'impasse du même nom, la maison possède ainsi deux façades d'égale importance.



tructions d'un mur dégradé ou menaçant ruine, ce qui, on vient de le voir, n'est pas le cas de l'espèce ;

« Attendu que la thèse qui étend la faculté de l'article 656, au cas même de première construction d'un mur mitoyen est en contradiction absolue, non seulement avec les termes de cet article, mais avec ceux de l'article 663, qui porte : « chacun peut contraindre son voisin, dans les villes et faubourgs, à contribuer aux constructions et réparations de la clôture faisant séparation de leurs maisons, cours et jardins, assis es-dites villes et faubourgs » ;

« Attendu que l'article 663 est formel ; qu'il est fondé sur les nécessités de la sécurité publique et que l'interpréter ainsi que le propose le défendeur, est, en réalité, le supprimer ;

« Attendu que cet article vise spécialement les villes et faubourgs et que c'est là sa raison d'être ; qu'autrement, il ferait double emploi avec l'article 655, qui prévoyait déjà la réparation et la reconstruction du mur mitoyen, comme étant à la charge de ceux qui y ont droit ;

« Attendu que l'article 656 se comprend comme exception à la règle de l'article 655, qui le précède et dont les termes s'adaptent aux siens ; mais, que l'on admet difficilement que l'article 656 fasse, par avance, exception à une règle exceptionnelle elle-même et des plus impératives, qui n'est formulée que sept articles plus loin et dans d'autres termes ; que l'article 663 ne contient aucune référence à la faculté de l'article 656 ;

« Attendu que l'opinion, soutenue par le défendeur, invoque à tort les travaux préparatoires du Code civil, puisque la discussion des articles 663 et 656 au Conseil d'Etat est ainsi résumée par Fenet (E. XI, p. 267) :

« Le Conseil adopte en principe que, dans les villes d'une population un peu nombreuse, les propriétaires seront forcés de se clore » ;

« Que rien, dans les discussions qui ont suivi, n'infrima le principe ainsi admis et aujourd'hui consacré par un texte clair et absolu » (J. La Loi, 1888).

Par ce qui précède, notre correspondant peut voir que la prétention du voisin B est non seulement mal fondée, mais encore quelque peu enfantine, son abandon se réduisant à rien.

Le secrétaire du Comité de jurisprudence :  
H. RAVON, architecte.

## CONCOURS

### CONSTRUCTION D'UN GROUPE SCOLAIRE AU PRÉ-SAINT-GERVAIS

Nous avons publié le résultat de ce concours dans notre dernier numéro. Nous donnons aujourd'hui un extrait du rapport de M. G. Morice, architecte diplômé, membre du jury :

« M. Deglane fait observer que la phrase du programme : « une partie du terrain soumise à la servitude de la zone militaire sur laquelle ne pourront être élevées que des constructions sans étages » a pu empêcher les concurrents de faire dans cette partie 2 étages dont un sous-sol.

Le jury décide que tout concurrent n'ayant pas fait de salle de réunion sera hors concours, la salle demandée ayant pour but d'éviter d'emprunter les préaux d'école pour y tenir les réunions électorales. M. Deglane fait observer que cette disposition aurait dû être indiquée au programme.

M. Laloux demande des explications au sujet de la phrase

« Il est en outre stipulé que les constructions qui seront établies dans la partie zonée devront être le plus près possible de la limite de la zone. »

Il est adopté que cette phrase veut dire que les constructions devront être le plus possible écartées des fortifications.

Il est ensuite décidé d'aller voir le terrain. Le jury constate qu'il est très en contre-bas des voies limitrophes et qu'il y aura de ce fait un fort remblai à faire. D'où supplément de dépenses pour les fondations. Mais, M. le Maire fait observer que le remblai paierait en grande partie ce surcroît de dépenses, le prix courant, payé au propriétaire d'un terrain pour décharge, étant d'environ 0 fr. 60 par mètre carré.

Le jury revient à la salle d'exposition et il est décidé de procéder d'abord à une première, puis à une seconde élimination par vote à main levée devant chaque projet.

Après ces deux opérations, les projets portant les numéros 3, 10, 15, 22, 27, 28, 29, 32, 35, 36 et 44 sont maintenus.

M. Roussi ayant proposé la mise hors concours des projets 28 et 29 où les préaux d'école étaient indiqués comme salles de réunion, ce qui, selon lui, constitue une infraction au programme, le jury décide, par 6, voix contre 6 de conserver ces deux projets, des emplacements ayant été réservés aux plans qui pourraient être affectés à la construction de ces salles de réunion, et le maximum de dépense fixé par le programme semblant seul avoir empêché ces concurrents de prévoir ces constructions. »

## LES DROITS DES ARCHITECTES EN ITALIE

La question des architectes, diplômés ou non, c'est-à-dire la question des Instituts des Beaux-Arts et des Instituts polytechniques, est toujours d'actualité en Italie ; en ce moment, depuis que ce sujet a été traité par un ingénieur des chemins de fer, député au Parlement, M. de Seta, il occupe l'attention des architectes et des ingénieurs. Car c'est une véritable obsession que cette question qui pourrait s'appeler le droit à faire de l'architecture en Italie.

Un peu partout, en Europe, les artistes qui manient le compas sont en rivalité avec les ingénieurs qui manient les chiffres ; et un peu partout la question qui nous occupe se ramène à une question, quelque peu commerciale, à une question de gagne-pain, comme vous dites en France. Mais les Italiens, qui voudraient résoudre le problème du droit à l'architecture, s'approprient à dépasser les bornes permises en cherchant à éloigner, grâce à notre député-ingénieur, du temple de l'architecture les architectes qui ont étudié dans les Instituts des Beaux-Arts, tout en restituant aux seuls ingénieurs le droit à l'architecture.

Je dis restituer, comme si nos ingénieurs pouvaient accuser les architectes d'une faute professionnelle ; et, bien que cela ne soit pas exact, il ne manque pas de gens pour défendre cette thèse.

Mais nous, qui cherchons à établir la vérité, ne pouvons pas hésiter un instant à affirmer que les droits à faire de l'architecture ne sont ici possédés, au point de vue de l'enseignement officiel, ni par les architectes, ni par les ingénieurs.

Je vous ai dit, dans un précédent article, que l'enseignement architectural, chez nous, est incomplet ; dans les Instituts des Beaux-Arts manquent l'instruction générale ainsi que les con-

naissances techniques et scientifiques ; et dans les Instituts polytechniques fait défaut la culture artistique.

On chercha à y remédier par des cours répartis entre les deux sortes d'Instituts, mais le résultat n'a pas donné les effets désirés.

Aussi, ceux qui ont des aspirations artistiques et architecturales fréquentent-ils les écoles des Beaux-Arts, et avec un simple diplôme de professeur en dessin d'architecture, ils exercent la profession d'architecte, souvent avec succès, et avec un goût que les ingénieurs ne possèdent pas en général.

Il faut ajouter qu'en Italie tout ingénieur bâtit des maisons.

Lorsqu'un concours architectonique est ouvert, 80 0/0 des concurrents sont des professeurs en dessin d'architecture, et presque toujours le lauréat se trouve dans leurs rangs. Je pourrais vous citer nombre d'exemples, à commencer par M. Sacconi, qui a érigé le monument national de Victor-Emmanuel à Rome.

Pour atténuer les conséquences de cet état de choses, le gouvernement, surtout depuis quelques années, s'appuyant sur un article de loi, accorde le diplôme à ceux de nos professeurs qui, ayant exécuté des bâtiments et ayant fait preuve de valeur artistique, ont acquis le droit moral de posséder ce diplôme.

Mais la question du droit à l'architecture est trop complexe pour trouver une solution définitive dans une interprétation des lois au jour le jour.

Aussi, notre député-ingénieur, M. de Seta, présente-t-il un projet de loi d'après lequel le droit à l'architecture n'appartiendrait qu'aux ingénieurs.

Mais il comptait sans les architectes des Instituts des Beaux-Arts qui, à Milan, Florence, Venise, se soulevèrent contre lui en lui reprochant son injustice, et lui firent remarquer qu'on ne pourra traiter la question au Parlement tant qu'un enseignement organique ne sera pas établi par notre législation. Mais tant que l'anarchie sera la règle pour nos études, il sera injuste de favoriser une catégorie de professionnels au détriment d'une autre qui, en résumé, possède aussi le droit de vivre.

En effet, ce sont nos professeurs en dessin d'architecture qui cultivent cet art en Italie, d'une façon qui peut attirer des critiques, mais cependant avec des tendances artistiques qui se traduisent parfois par de véritables succès architectoniques. Aussi, si vous éloignez définitivement les architectes, irez-vous à une débâcle.

Le moyen d'arriver à une solution consiste uniquement dans la création d'écoles d'architecture, comme tout le monde le reconnaît. Mais la question budgétaire et certains préjugés ont retardé jusqu'ici la réalisation de ces projets.

En Italie, en effet, il y a des gens qui n'admettent pas que l'architecture soit étudiée dans les Instituts des Beaux-Arts, et d'autres qui ne voient de salut que dans ces Instituts.

Cette divergence a produit maintes discussions qui, au lieu d'indiquer une voie au gouvernement, n'amenèrent que le désordre et le projet de loi de M. de Seta.

Il faut croire, cependant, que notre député-ingénieur modifiera son projet qui, d'ailleurs, a été retiré avant la discussion. Créer des écoles d'architecture et, ensuite, établir une législation sur la profession d'architecte, voilà ce que proposeront à la Chambre plusieurs députés, dans le cas où M. de Seta représenterait son projet, même modifié.

En attendant, une commission, à Florence, étudie soigneusement la question des droits à l'architecture et démontre que le projet de M. de Seta nécessite des remaniements ; elle propose l'institution d'un certain nombre d'écoles spéciales et supé-

rieures d'architecture, destinées à conférer des diplômes d'architecte. Le programme de ces écoles devrait être composé par une commission s'inquiétant plus du côté pratique que du côté scientifique. On s'occupe également du droit des architectes à exercer légalement la profession. On accorde, à la commission de Florence, le droit d'exercer la profession aux professeurs en dessin d'architecture, après avoir subi un examen pour les matières techniques comprises dans les programmes de l'École des Chefs-maçons de Milan. Cette école, dont je vous ai jadis parlé, est absolument pratique ; et, bien qu'elle puisse être, dès maintenant, plus développée, elle répond cependant aux connaissances indispensables aux architectes.

Permettez-moi donc de me réjouir des projets de la commission florentine, dont j'avais moi-même développé les idées, il y a une quinzaine d'années, dans la *Construction Moderne*. En vous parlant des Ecoles d'architecture à créer en Italie, j'exprimais alors ma persuasion que ces écoles pourraient trouver leur place dans les Instituts des Beaux-Arts, auxquels on aurait à ajouter l'enseignement technique, tel qu'il est donné à l'École des Chefs-maçons de Milan.

Inutile de vous dire que les propositions de notre commission seront présentées à la Chambre des députés, si le projet de loi de Seta est mis en discussion.

ALFREDO MELANI.

## CONSULTATIONS PRATIQUES

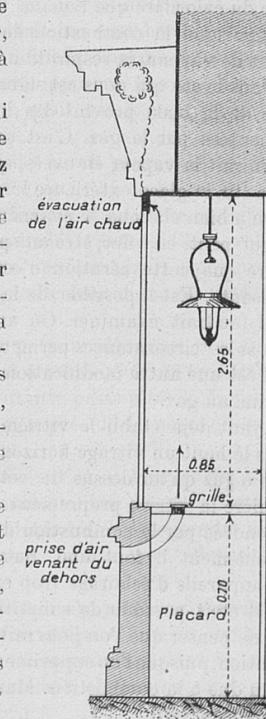
### SUPPRESSION DE LA BUÉE SUR LES GLACES DE MAGASINS

J'ai recours à votre obligeance pour vous demander le renseignement suivant :

Je viens de faire une devanture pour un magasin de mercerie, chaque étalage a 9<sup>m</sup>,30 de longueur en façade sur 0<sup>m</sup>,85 de largeur et 2<sup>m</sup>,65 de hauteur, et est fermé par des portes à glissière.

Dans chaque étalage, j'ai fait placer sur la demande de mon client un appareil à gaz avec bec Auer ; mais pour éviter la buée qui devait se produire contre les glaces de la devanture par la chaleur dégagée par ces appareils, j'ai dû faire installer des prises d'air dans la partie inférieure de la devanture avec communication dans les étalages au moyen de grilles, et percer des trous dans le dormant supérieur de la partie vitrée de la devanture.

Malgré ces précautions, je dois vous dire que le résultat obtenu est nul ; il est impossible d'allumer les appareils à gaz, les glaces sont de suite envahies par la buée ; les objets exposés aux étalages ne sont plus visibles du dehors et risquent de se détériorer.



Je viens donc vous demander si vous pouvez m'indiquer un moyen pratique pour obvier à cet inconvénient; ci-contre le croquis de la coupe d'un étalage.

Réponse. — La même question nous a été posée plusieurs fois; ce qui s'explique facilement puisque l'inconvénient signalé se présente fréquemment.

En fait, il est très difficile de s'en débarrasser, au dire même des spécialistes, et le seul procédé qui soit recommandé est celui qu'avait employé notre correspondant: le double vitrage. Encore ne réussit-il pas toujours.

On peut approximativement se rendre compte des causes qui produisent cet échec, en rappelant la façon dont sont engendrées les buées qui se déposent sur les vitrages.

Lorsque l'air est fortement chargé d'humidité, atteignant ainsi un degré hygrométrique élevé, et lorsque cet air se trouve en contact avec une surface plus froide, il y a condensation de la vapeur en suspension dans cet air; cette vapeur retourne en partie à l'état liquide.

Tout le monde sait qu'en soufflant sur une vitre froide, on voit aussitôt se déposer une buée qui ne se dissipe que peu à peu; elle résulte de cette condensation sur une paroi froide.

Lorsque l'air, même humide, est à la même température que la paroi elle-même, on comprend facilement qu'il ne se produise aucune condensation.

C'est pourquoi le double vitrage peut intervenir utilement, si l'air confiné entre les deux glaces est maintenu à une température peu différente de la température extérieure. Le vitrage intérieur, du côté du magasin, pourra se charger de buée si l'air de ce magasin est chargé de vapeur d'eau; mais, dans les conditions supposées, le vitrage extérieur restera à peu près indemne, et ne recevra pas de buée obstruant la vue de ce côté.

A l'intérieur d'un magasin l'humidité de l'air provient de plusieurs causes: le chauffage, quand on charge de vapeur l'air du calorifère que l'on ne veut pas trop sec; l'éclairage au gaz puisque la combustion de l'hydrogène produit de l'eau à l'état de vapeur, la respiration humaine.

Dans le cas qui nous est signalé, il se pourrait que la production de la buée provint des lampes d'éclairage, si elles sont alimentées par le gaz. C'est celui-ci qui, par sa combustion, fournirait la vapeur en excès, qui se dépose ensuite à l'état de buée sur la glace extérieure lorsqu'elle se trouve refroidie.

On a bien cherché à évacuer les produits de la combustion, ce qui peut, en effet, être un palliatif tout au moins; il faut croire que cette aération n'est pas complètement efficace ni suffisante. Est-il possible de la rendre plus effective? C'est ce qu'il faudrait examiner. On aurait là une première amélioration si les circonstances permettent de l'employer.

Il est une autre modification, employée lorsqu'on éclaire la vitrine au gaz.

Ayant déjà établi le vitrage vertical intérieur, on établit, dans le haut un vitrage horizontal, et l'on ne place les appareils à gaz qu'au dessus de cette séparation vitrée. De cette manière la vitrine proprement dite est à l'abri de la vapeur engendrée par la combustion du gaz.

Seulement il faut une hauteur suffisante, et n'avoir pas des appareils d'éclairage trop encombrants.

S'il était possible de substituer l'éclairage électrique, il y a lieu de penser que l'on pourrait également constater une amélioration, puisque l'on supprimerait ainsi la production de vapeur d'eau due à la combustion. Mais cette substitution ne peut pas toujours se faire.

Auquel cas on pourrait encore examiner s'il n'est pas possible de reporter les appareils d'éclairage par le gaz, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, ainsi qu'on le fait pour certaines boutiques d'orfèvres, horlogers, ou bijoutiers.

Si les vitrines ne sont pas très grandes, on pourrait enfin songer à dessécher l'air confiné, ainsi qu'on le fait dans les laboratoires, au moyen de l'acide sulfurique ou de la chaux vive. Mais la présence de pareilles substances n'engendrerait-elle pas d'autres inconvénients?

D'après cette réponse assez vague, notre correspondant peut voir que nous serions tout aussi embarrassés que lui; et nous pouvons ajouter, comme nous le disions, que les spécialistes consultés par nous le sont souvent tout autant.

Si, en essayant divers procédés, notre correspondant parvenait à une solution à peu près satisfaisante, nous lui serions fort obligés de nous en communiquer le résultat; car, nous le répétons, le cas se présente assez fréquemment, et il n'est pas à notre connaissance qu'il ait trouvé de solution vraiment efficace jusqu'à présent, au moins dans les conditions indiquées.

P. P.

## CONSULTATIONS TECHNIQUES

### MUR DE SOUTÈNEMENT

Nous venons faire appel à votre compétence au sujet de la reconstruction d'un mur de soutènement.

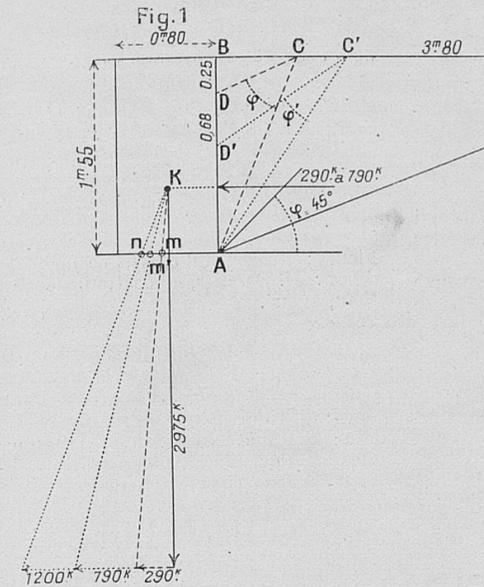
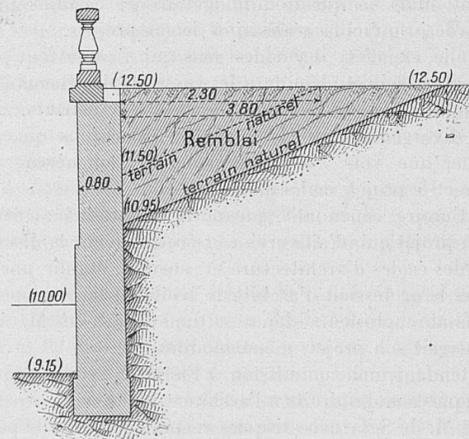
Comme le montre le croquis ci-contre, le mur actuel est établi le long d'un talus, et a une longueur de 25 mètres; il a été construit en maçonnerie de moellons de granit hourdée de mortier de chaux hydraulique, d'une épaisseur de 0<sup>m</sup>,50 avec soutènement en *opus incertum*.

Nous avons figuré au croquis les points hauts et bas de la route et de la crête du talus, c'est-à-dire à chaque extrémité du mur — la partie haute de la route coïncidant, bien entendu, avec le sommet le plus élevé du talus.

Le sol naturel est un roc friable, et le remblai au niveau du socle de la balustrade est en terre végétale.

Ce mur, construit depuis un an, n'a pas tardé à subir l'effet de la poussée du remblai à la partie supérieure, dans une bonne partie de sa longueur et particulièrement dans celle où le remblai est le plus fort. Il est donc insuffisant.

Voudriez-vous avoir l'obligeance de nous indiquer dans



quelles conditions ce mur devra être reconstruit s'il doit être démolé jusqu'à sa base, avec fruit extérieur, barbacanes, et muni de contreforts à l'intérieur. Ne doit-on pas également remanier la pente naturelle du talus, afin d'éviter le glissement complet du remblai?

Réponse. — L'épaisseur de 0<sup>m</sup>,80 aurait été, à notre avis, bien suffisante pour soutenir un remblai dont la hauteur maxima n'excède pas 1<sup>m</sup>,55 au maximum, ainsi qu'il est indiqué, à la condition que ce remblai ne fût pas d'une qualité par trop médiocre; à la condition surtout qu'il fût convenablement asséché.

1° Il est facile de le vérifier graphiquement. Supposons d'abord un remblai de bonne qualité moyenne, pour lequel l'angle  $\varphi$  du talus naturel, pour terre végétale, serait de 45° environ. On trace, par le procédé ordinaire, la bissectrice AC; en C on mène CD sous l'angle  $\varphi$ . La longueur caractéristique est à peu près de 0<sup>m</sup>,25 (fig. 1).

La poussée des terres ne serait, dans les conditions indiquées, que de  $\frac{1^m,55 \times 0^m,25}{2} \times 1.500^k$ , ou 290<sup>k</sup>, en donnant au remblai une densité de 1.500<sup>k</sup> environ.

D'autre part le poids de la partie de mur correspondant à la hauteur des 1<sup>m</sup>,55 serait représenté par  $1^m,55 \times 0^m,80 \times 2.400^k$ , ou 2.975<sup>k</sup>, en attribuant à la maçonnerie de granit une densité voisine de 2.400<sup>k</sup>.

En K, point de rencontre du poids et de la poussée, on compose par un triangle; la résultante traverse la base en m, près du centre de la base. La stabilité serait donc très largement assurée.

2° Puisque le mur a cédé, c'est évidemment que la poussée du remblai était plus forte. Soit par infiltration d'eau, soit pour toute autre cause, l'angle du talus naturel était inférieur à 45°. En effet cet angle, pour les remblais de terre végétale, peut, dans certains cas, descendre de 45° à 25°, ou même parfois à 15°.

Supposons, par exemple, que cet angle fût précisément celui qui a été ménagé à la surface du terrain naturel. En recommençant la même construction, on trouve cette fois que la

longueur caractéristique serait d'environ 0<sup>m</sup>,68. La poussée devient ainsi égale à  $\frac{1^m,55 \times 0^m,68}{2} \times 1.500^k$ , ou 790<sup>k</sup> (fig. 1).

La résultante passe alors en m', plus près de l'arête extérieure. Les conditions de stabilité sont naturellement inférieures à celles du cas précédent. On ne saurait dire cependant qu'elles fussent absolument compromettantes.

3° Il faut donc, puisqu'il y a eu accident, aller plus loin encore, en admettant que les eaux ont pu séjourner abondamment et délayer le remblai. En pareil cas la poussée de vase devient au moins égale à celle d'un liquide.

Elle serait alors représentée par  $\frac{1^m,55 \times 1^m,55}{2} \times 1.000^k$ ,

soit 1.200<sup>k</sup>, et agirait comme précédemment au tiers de la hauteur. La même construction donne alors une résultante passant en m, point qui est évidemment trop près de l'arête extérieure. La stabilité n'est plus suffisamment assurée, et les matériaux fatigueraient démesurément sur l'arête (fig. 2).

Il y a donc lieu de penser qu'il a pu se produire quelque chose d'analogue, par suite des infiltrations que nous supposons, ou bien qu'il y a eu surcharge, au voisinage du mur, produisant des effets analogues.

Il est probable que, si le remblai eût été suffisamment asséché, au moyen de barbacanes par exemple, en nombre suffisant, ces désordres ne se fussent pas produits, et que l'épaisseur de 0<sup>m</sup>,80 aurait alors pu suffire.

Si l'accident est causé par une surcharge accidentelle trop forte, il est clair que la question se poserait autrement.

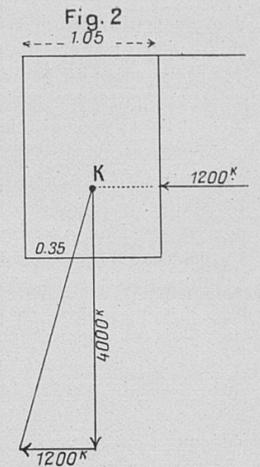
3° Dans le cas où l'on ne pourrait pas assécher le remblai de manière tout à fait satisfaisante, il faut élargir le mur, surtout à la partie supérieure; car nous supposons que le sol naturel de roche, bien que friable, ne peut pas exercer de poussée bien manifeste.

A la limite déjà examinée, où il y aurait pression d'eau plutôt que de remblai, la largeur au pied de 1<sup>m</sup>,55 de hauteur devrait être un peu inférieure à 1<sup>m</sup>,05, avec section rectangulaire. En effet, d'après les types tout calculés (*Art de bâtir*, vol. II, page 582), l'épaisseur pour cette hauteur serait à peu près de  $0,707 \times 1^m,55$ , ou 1<sup>m</sup>,10, avec matériaux d'une densité ordinaire n'excédant pas 2.000<sup>k</sup>.

Vérifions graphiquement. La pression d'eau est toujours de 1.200<sup>k</sup>; le poids peut être évalué à  $1^m,55 \times 1^m,05 \times 2.400^k$ , ou 4.000<sup>k</sup> en nombre rond. La résultante passe à 0<sup>m</sup>,35 environ de l'arête, c'est-à-dire au tiers à peu près de la base; ce qui est une bonne condition de stabilité.

C'est donc à peu près la donnée d'où il faut partir, sauf à estimer si l'on sera plus ou moins voisin de cette limite de poussée. Au-dessous des 1<sup>m</sup>,55, il faudra, bien entendu, élargir aussi, puisque la poussée continue à produire ses effets jusqu'à la base du mur.

Comme on asséchera, et comme on sera par conséquent dans des conditions moins défavorables à l'avenir, on pourra ne donner cette largeur de 1<sup>m</sup>,05 environ que dans la section placée au bas des 1<sup>m</sup>,55; au sommet on pourra diminuer la



largeur dans une proportion sensible. Puis on continuera le même fruit jusqu'au pied du mur, d'après l'observation précédente; on pourrait même, par précaution, exagérer un peu ce fruit, surtout dans les parties basses.

Moyennant ces diverses précautions, les contreforts ne nous semblent pas nécessaires; à moins qu'il n'y ait eu des mouvements dans le sol naturel lui-même. Auquel cas la question se poserait en de tout autres termes, puisqu'il pourrait alors y avoir poussée sur toute la hauteur. Mais tel ne paraît pas être le cas.

L'examen des lieux, après chute du mur, fixera le constructeur sur ce fait qui a son importance. Si le mur n'a cédé que dans la partie supérieure, on peut écarter cette hypothèse et s'en tenir à ce que nous avons dit.

S'il a cédé sur toute la hauteur, et s'il y a eu déplacement de la masse du sol naturel, sur l'arrière, il faudrait alors calculer le mur d'après une poussée de toute cette masse; ce qui exigerait de tout autres proportions.

Pour les parties où le remblai a moindre hauteur, nous n'avons pas besoin de rappeler que les épaisseurs pourraient au besoin être notablement réduites.

P. P.

## NÉCROLOGIE

**M. Marcel Berger.** — C'est avec un douloureux regret que nous apprenons la mort de M. Marcel Berger, architecte diplômé, et associé de M. Maistrasse. Nos lecteurs ont suivi les succès de concours remportés par ces deux architectes qui ont donné la mesure de leur talent dans l'exécution de nombreuses constructions citées comme les modèles du genre.

Parmi les travaux exécutés à la suite de premières primes obtenues dans les concours, nous rappelons l'Hôtel de Ville d'Argenteuil, le groupe scolaire de Saint-Ouen, l'hôpital Trousseau; le sanatorium de Zuydcoote, établissement maritime pour douze cents enfants, dont l'inauguration aura lieu au commencement du prochain été.

Les deux architectes associés avaient exécuté, en outre, de nombreux travaux particuliers. Tout récemment, nous avons publié ici même l'important immeuble de rapport édifié par eux, place Louvois.

M. Marcel Berger était né à Dombasle-sur-Meurthe, le 13 septembre 1867. Elève de M. Guadet, il entra à l'École des Beaux-Arts en 1885, passait rapidement en première classe avec le prix Jean Leclair et le prix de la Société centrale, et remportait aussitôt les plus brillants succès: nombreuses médailles sur projets rendus et compositions décoratives, prix Chenavard, deuxième prix

Rougevin, diplôme d'architecte en 1895. Diplôme de professeur de dessin dans les écoles de la ville de Paris.

En collaboration avec M. Maistrasse, il obtint en 1899 une première médaille au Salon, une médaille d'argent à l'Exposition Universelle de 1900, un diplôme d'honneur à l'Exposition Internationale d'Ostende.

La brusque disparition de M. Berger sera vivement regrettée de tous ceux qui l'ont connu et le monde des architectes perd en lui un brillant confrère.

Nous adressons à sa jeune veuve l'expression de notre douloureuse sympathie.

## CONCOURS

MONUMENT A JOZÉ RIZAL A MANILLE (PHILIPPINES)

La municipalité de Manille ouvre un concours pour l'érection d'un monument à la mémoire de Jozé Rizal, écrivain et poète philippin.

Des primes de 5.000 et 2.000 pesos (environ 12.000 et 5.000 francs) seront décernées aux auteurs des deux projets reconnus les meilleurs.

Les offres seront reçues, jusqu'au 30 mars 1906, par M. Maximino M. Paterno, secrétaire de la Commission du monument Jozé Rizal, calle San-Sébastien, 162, à Manille.

Le programme du concours peut être consulté tous les jours non fériés, de 10 heures à midi et de 2 heures à 5 heures, à l'Office national du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau, Paris (II<sup>e</sup>).

## NOMINATIONS

CONSEIL GÉNÉRAL DES BATIMENTS CIVILS

Par arrêté ministériel, sont nommés pour deux ans membres du Conseil général des Bâtiments civils:

MM. L. Bonnier, président de la Société des architectes diplômés; Loviot, architecte-expert; Debrie, architecte-expert, en remplacement de MM. Chédanne, Mariaud et Tronchet, dont les pouvoirs étaient à expiration.

## ECOLE DES BEAUX-ARTS

CONCOURS D'ADMISSION

Dans notre dernier numéro, la liste que nous avons publiée des élèves admis en seconde classe à l'École des Beaux-Arts à la suite du récent concours de décembre, ne comprenait que les noms des élèves des Beaux-Arts de Paris.

Pour la première fois, les écoles régionales avaient présenté des élèves. Quelques-uns d'entre eux ont été définitivement reçus.

Il convient donc d'ajouter à la précédente liste les noms de MM. Castel (de l'École de Marseille) reçu le 7<sup>e</sup> dans le classement général; Cordonnier (Lille, classé 35<sup>e</sup>); Brillhaut (Rennes, classé 49<sup>e</sup>); Julien (Marseille, classé 50<sup>e</sup>).

Ajoutons à titre de renseignement que l'élève admis le premier de la liste a obtenu 558 points, et le dernier 354.

## SOCIÉTÉS

SOCIÉTÉ DES ARCHITECTES

DE LA SEINE-INFÉRIEURE ET DE L'EURO

BUREAU

*Président*: M. Eugène Fauquet, rue Ganterie, 58; *Vice-président*: M. René Martin; *Secrétaire du bureau*: M. Paul Panthou, rue Crevier, 20; *Secrétaire-adjoint*: M. Charles Sahut; *Archiviste*: M. Ruel; *Trésorier*: M. Toutain; *Secrétaire de correspondance honoraire*: M. Aug. Fleury; *Membres du conseil de jurisprudence*: M. Baquier, avocat, M. H. Panthou, avoué.

SOCIÉTÉ DES ARCHITECTES DE LA MARNE

Composition du bureau pour 1906:

*Président*: M. Lami, de Reims; *vice-président*: M. Michel, d'Épernay; *secrétaire*: M. Henri Bègue, de Reims; *trésorier*: M. Clouët, d'Épernay; *rédacteur du Bulletin*: M. Alard, de Reims; *archiviste*: M. Margotin, de Reims.

## NOUVELLES

**Le plus grand pont du monde.** — C'est d'Amérique que nous vient l'annonce d'une construction qui dépassera en dimension ce qui a été considéré jusqu'ici comme le dernier mot en matière de ponts suspendus.

Le plus grand pont du monde est actuellement celui qui franchit le Saint-Laurent, près de Québec, en une seule travée de 549 mètres. Ce splendide ouvrage d'art, qui mesure au total 985 mètres, est complété par deux travées de 152 mètres et raccordé aux deux rives par des viaducs de 65 m. 50. Le tablier du pont a une largeur de 23 mètres et il comprend deux voies de chemin de fer; deux voies de tramways avec, au-dessus, une chaussée pour les voitures et deux trottoirs pour des piétons.

Donnons par comparaison, les caractéristiques du nouveau pont projeté, à New-York, et qui fera aboutir au centre de la métropole les grandes lignes du Pennsylvania Railroad qui s'arrêtent actuellement à Jersey-City, d'où voyageurs et marchandises doivent, pour gagner New-York, traverser la rivière au moyen de *ferry-boats*.

La longueur totale du nouveau pont sera de 2.240 mètres, avec, comme nous l'avons dit, une travée centrale de 945 mètres. Les quatre tours qui serviront de points d'appui aux câbles n'auront pas moins de 167<sup>m</sup>,75 de haut (la hauteur du monument de Washington!) Ceux-ci, y compris leur enveloppe extérieure, mesureront 2<sup>m</sup>,44 de diamètre, et supporteront un pont à trois étages, comprenant une large promenade à la partie supérieure, six voies de chemin de fer à l'étage intermédiaire, et huit autres voies ferrées à l'étage inférieur.

Quand ce gigantesque ouvrage sera terminé, il pourra figurer sans conteste au nombre des plus audacieuses créations du génie humain.

*Le Gérant*: P. PLANAT.

14.035. -- Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard. H.-L. MOTTI, Directeur.