

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS

Les colonnes de la CONSTRUCTION LYONNAISE étant ouvertes à tous ses abonnés, l'Administration déclare que les opinions émises dans les articles qui lui sont envoyés et que son impartialité lui fait un devoir de publier, doivent être considérées comme étant personnelles à leurs auteurs et ne l'engagent en rien.

A PROPOS DE LA CONSTRUCTION DE L'ÉCOLE DE SANTÉ MILITAIRE

La Société anonyme des carrières de Villebois nous prie d'insérer la lettre suivante qui a été adressée à notre confrère le *Lyon Républicain*, en réponse à un article publié dans son numéro du lundi 16 novembre, sous la signature « Bellière ».

Lyon, le 19 novembre 1891.

A Monsieur le Rédacteur en Chef du Lyon-Républicain à Lyon

Dans l'article sur les « Questions lyonnaises » publié dans le numéro du *Lyon-Républicain* de lundi 16 courant, votre collaborateur, en rendant compte de l'état et de la marche des travaux de l'Ecole du Service de Santé militaire, ne paraît avoir eu d'autre but que celui d'attaquer personnellement l'un des adjudicataires.

Malgré notre désir d'éviter des polémiques sur des questions purement administratives, il nous est impossible de ne pas protester contre cet article publié précisément à la veille d'une séance du Conseil municipal dans laquelle les mêmes attaques intéressées et les mêmes erreurs ont été reproduites.

Puisque tout le monde veut donner son mot sur cette question de la marche des travaux de l'entreprise dont il s'agit, et que personne ne prend la peine de l'étudier d'abord de près, pas même MM. les Conseillers municipaux, il importe de l'examiner sérieusement une fois pour toutes et de ne pas attendre plus longtemps pour établir nettement les responsabilités.

Laissons de côté les petits bâtiments des extrémités est et ouest sur l'avenue des Ponts et ceux de l'annexe situés dans la partie sud de la construction, où les socles en pierre dure sont posés depuis longtemps, et où l'herbe pousse, selon l'expression qu'employait M. l'adjoint Quivogne en août dernier. La situation n'a pas changé : il n'y a pas de commande pour le dessus de ces socles et on ne peut rien nous réclamer. Il est bon néanmoins de le signaler.

En ce qui concerne le grand bâtiment d'Administration situé sur l'avenue des Ponts, les travaux y sont arrêtés aussi depuis longtemps mais ce n'est pas non plus la faute du fournisseur de pierres ; le rez-de-chaussée n'est pas encore commandé au complet, et la partie au-dessus du socle pour les deux pignons et la façade sur la cour d'honneur est commandée depuis un mois à peine. On ne peut donc rien nous réclamer non plus sur ce point.

Il reste les bâtiments des trois sections les plus importantes C, D et E, qui ont leurs façades principales sur la cour d'honneur. Dans l'entretien qui a eu lieu le 12 août dernier à l'Agence des travaux, entre M. l'adjoint Quivogne, M. l'architecte-adjoint, l'entrepreneur de maçonnerie et le fournisseur de pierres de taille, il a été reconnu qu'on ne pourrait couvrir cette année d'autres bâtiments que ceux des sections C et D, et il a déjà été constaté ce jour-là que les plans du service de l'architecture étaient loin d'être en avance, et que les commandes étaient faites avec des délais trop restreints.

Or, sauf la pierre dure des cages d'escalier des deux bâtiments de ces sections C et D, toutes les autres pierres ont été approvi-

sionnées en temps utile, et si la pierre blanche notamment, qui encombra le chantier, n'a pas été posée avec plus de rapidité, ce n'est pas au fournisseur qu'en incombe la responsabilité, mais bien à l'entrepreneur de maçonnerie qui, n'étant pas outillé pour faire marcher la pose sur plusieurs points à la fois, n'a jamais voulu travailler que suivant ses convenances particulières. Que l'Administration fasse donc une bonne fois une enquête sérieuse et impartiale à ce sujet. Il nous est parfaitement indifférent que l'entrepreneur de maçonnerie trouve le moyen de se faire encenser de toutes parts, mais il nous semble que ce concert d'éloges n'exige pas qu'on s'acharne, d'autre part, avec un pareil parti-pris contre le fournisseur de pierres de taille.

Quant au retard apporté à la livraison de la pierre dure pour les deux cages d'escalier, est-il aussi important qu'on l'a dit, et justifie-t-il tant de bruit et tant de publicité ? Il y a eu, en effet, une grève de près d'un mois et demi dans nos chantiers de Villebois et de Montalieu ; mais le retard qu'ont éprouvé les pierres de l'Ecole de Santé est bien loin d'atteindre cette durée : les commandes sont du 5 septembre et comportent des blocs qui exigent plus de cinq semaines de main-d'œuvre ; or, elles ont été livrées à pied-d'œuvre dès les premiers jours de novembre, c'est-à-dire dans le délai de deux mois, et pour arriver à ce résultat nous avons fait travailler jour et nuit pendant les derniers jours d'octobre. Rien ne s'oppose donc, en ce qui nous concerne, à ce qu'on arrive à couvrir cette année les bâtiments des deux sections C et D.

Au sujet de notre grève, nous n'ignorons pas qu'il y a un article du cahier des charges de l'entreprise, d'après lequel elle ne doit pas être considérée comme un cas de force majeure. Mais, par quelle singulière aberration la même municipalité qui inscrit de pareilles clauses dans un marché, subventionne-t-elle, avec les fonds des contribuables, des gens qui n'ont d'autre mission que de faire prolonger les dissentiments entre patrons et ouvriers ? Nous avons été assez surpris de l'allusion de votre collaborateur à cet article du cahier des charges, car il doit connaître les agissements de la Bourse du travail de Lyon, et il n'ignore peut-être pas que deux de ses délégués ouvriers sont allés prêcher la résistance, l'un à Villebois le 27 septembre, et l'autre à Montalieu le 11 octobre. Nous ajouterons que cette grève n'ayant pas pour cause une insuffisance de prix de main-d'œuvre, mais seulement une question de rapports avec nos syndicats, eût peut-être été terminée plus tôt sans l'intervention des délégués lyonnais.

Il est inutile que nous nous étendions plus longtemps sur la situation du chantier, et que nous parlions de la section E comprenant une longue bande de bâtiments en façade sur la cour d'honneur au nord, et sur la rue de la Méditerranée au midi : toutes les pierres dures sont prêtes et on commence à approvisionner la pierre blanche des 1^{er} et 2^e étages. Il a été impossible de commencer plus tôt cet approvisionnement, faute de place sur le chantier.

En résumé, la situation que nous venons de signaler est rigoureusement exacte, et nous avons d'ailleurs demandé à l'Administration, immédiatement après la séance du Conseil municipal, du mardi 17, une expertise à l'effet d'établir, sans plus de retard, les responsabilités dont il a été tant question.

Veuillez agréer, Monsieur le Rédacteur en chef, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Directeur : D. FARNOUX.



Voici les passages de l'article de notre confrère, qui ont motivé la réponse qu'on vient de lire. A nos lecteurs de juger.

Pour l'École du service de Santé, les retards sont plus regrettables; ils sont non seulement incommodes pour les habitants de l'École, mais ils sont préjudiciables aux intérêts de la Ville. Dans le traité intervenu entre la municipalité et le ministre de la guerre, les bâtiments neufs devaient recevoir, à la rentrée de 1891, la totalité des élèves. Or, il est à peine permis d'espérer, en l'état des travaux, que cette clause puisse être remplie en novembre 1892.

Provisoirement, l'École est installée dans l'hôpital Desgenettes. Les locaux sont insuffisants pour donner asile aux quatre classes d'étudiants. Les plus anciens sont logés au dehors, dans des chambres louées aux frais de la Ville. C'est une dépense annuelle de 10.000 francs environ.

Examinons donc quelle est la cause de ces lenteurs et à qui en revient la responsabilité. La Faculté de droit et des lettres est située sur le quai Claude-Bernard, au nord de la Faculté de médecine. En adoptant cet emplacement, il fallait s'attendre, en tenant compte de l'expérience acquise lors de la construction de la Faculté voisine, à de sérieuses difficultés dans l'établissement des fondations.

Les premiers retards vinrent de l'entrepreneur chargé d'enlever les constructions existant sur le terrain acquis par la Ville. Ce ne fut qu'après la démolition qu'il fut possible de procéder à des sondages destinés à renseigner sur la disposition des couches de terrain. Ces sondages furent longs et difficiles. Un entrepreneur qui s'était engagé à les pratiquer y renonça; on dut construire un appareil spécial, grâce auquel il fut possible de reconnaître la nature du sous-sol jusqu'à 17 mètres environ. Les recherches démontrèrent que le sous-sol était peu homogène, constitué en partie par des graviers, en partie par des boues; ailleurs, il était formé presque entièrement par des débris de tous genres, apportés pendant des années par les tombereaux d'immondices déchargés à cette place. Plus profondément, la sonde ramena des débris de bois et de fer ayant appartenu à des bateaux; une lône avait existé sur ce point.

A cette première difficulté, créée par la nature du terrain, par son absence de solidité, venait s'en joindre une autre non moins inquiétante. Pour fonder des bâtiments d'une façon solide, il était nécessaire de descendre très profondément. Mais, à quelques mètres du Rhône, il fallait s'attendre à de perpétuelles inondations; les chantiers seraient submergés à la moindre crue, l'épuisement des eaux serait coûteux et difficile.

Dans de semblables conditions, il ne fallait pas songer à déblayer d'un coup toute la surface jusqu'à la profondeur voulue pour l'assise des fondations. Les parois des tranchées auraient eu 7 ou 8 mètres de profondeur, le quai eût été transformé en un talus en équilibre instable entre le Rhône et la surface déblayée. Il eût été dangereux d'ébranler la chaussée, et peu commode de l'étayer suffisamment. En outre, si près du fleuve, l'excavation se fut transformée en un véritable lac qu'il n'eût pas été possible d'épuiser. Il fut décidé que les déblais et les fondations se feraient par massifs distincts, qui se juxtaposeraient comme les cases d'un échiquier. Malgré ce mode de procéder, des difficultés sans nombre ont compliqué la tâche des entrepreneurs. A 8 mètres 50 au-dessous des voles publiques, malgré l'emploi d'une pompe débitant 4.000 litres par minute et actionnée par une locomobile de quinze chevaux, il n'a pas été possible d'épuiser complètement l'eau. La pompe a pu maintenir le niveau liquide à 30 centimètres au-dessous du niveau du Rhône, mais n'a jamais pu l'abaisser plus bas. Pour parvenir au fond de la fosse, il a été nécessaire de travailler dans 1 mètre 30 d'eau et de draguer à la main.

Ceci se passait en novembre dernier. Dès la fin du mois, le

froid rigoureux interrompait les travaux et les laissait, sans continuation, jusqu'au printemps.

L'entrepreneur avait trouvé de tels mécomptes dans ce travail, qu'à la fin de 1890 il demandait la résiliation de ses engagements. Depuis cette époque, les difficultés ont été aplanies, les architectes ont bénéficié de l'expérience si chèrement achetée. Aujourd'hui, les bâtiments sont au dessus du rez-de-chaussée et se termineront sans encombre.

En résumé, si la Faculté de droit et des lettres n'est pas encore achevée, il n'y a pas à s'en plaindre à l'administration. Ce sont des causes de force majeure qui ont retardé l'œuvre des constructeurs; personne ne pouvait rien contre la constitution du sol, le voisinage du Rhône et la rigueur de l'hiver.

Quand fut choisi l'emplacement de l'École du service de santé, de nombreux pétitionnaires protestèrent. Un de leurs principaux arguments consistait à dire qu'en raison de la situation du sous-sol, les fondations seraient très onéreuses, que des centaines de mille francs s'engloutiraient dans les marnes d'anciennes lônes. L'événement a démenti ces pronostics, et sauf dans un point assez limité où l'on a dû fonctionner une pompe à épuisement, le gravier naturel a été rencontré partout.

Les travaux ont été très diligemment poussés par l'entrepreneur des terrassements et de la maçonnerie. Malheureusement, il a été arrêté par une circonstance indépendante de sa volonté. Les pierres de taille ne lui ont pas été fournies en temps voulu. L'entrepreneur du lot de pierres de taille a eu des discussions avec ses ouvriers qui se sont mis en grève. Les chantiers ont été désertés et il n'a pu faire face à ses engagements. Le manque de pierres, voilà la véritable cause de l'arrêt des travaux. C'est là un fait regrettable, et l'administration a le devoir de prendre des mesures énergiques. La ville perd le paiement du logement des élèves de quatrième année. L'entrepreneur de maçonnerie subit une prolongation de son entreprise qui ne peut que lui être préjudiciable. Des contestations sont à prévoir entre la ville et les entrepreneurs.

Quand un industriel a un marché, les conditions de ce marché ne peuvent être modifiées parce qu'il n'a pas pu s'entendre avec ses ouvriers; alors même qu'il aurait la raison pour lui, il ne peut faire subir des pertes à des tiers. Je ne sais si l'industriel visé se débat contre une grève juste ou injuste, mais ce que je prétends, c'est qu'il doit faire ses livraisons en tout état de cause.

Quand un négociant prend une adjudication, il est tenu d'en respecter les clauses alors même que la valeur des objets fournis augmente. L'administration a le devoir de rappeler énergiquement ce principe à son fournisseur de pierres de taille, et de recourir à tous les moyens en son pouvoir pour hâter la construction d'un édifice, qui devient d'autant plus onéreuse que cette construction est plus ralentie.

BELLÈVRE.

LES BATIMENTS CIVILS ET LES PALAIS NATIONAUX

Le *Journal officiel* du 18 novembre publie le décret suivant portant réorganisation du service d'architecture des bâtiments civils et des palais nationaux.

Article premier. — Le personnel du service d'architecture des bâtiments civils et des palais nationaux comprend :

- Les inspecteurs généraux;
- Les architectes en chef;
- Les inspecteurs aux grands travaux;
- Les inspecteurs à l'entretien;
- Les sous-inspecteurs aux grands travaux;
- Les contrôleurs;
- Les vérificateurs;

Les conducteurs de travaux ;
Les dessinateurs ;
Les jardiniers.

Art. 2. — Les inspecteurs généraux, au nombre de quatre, sont nommés par décret du Président de la République, rendu sur la proposition du Ministre des Travaux publics. Ils sont choisis parmi les architectes en chef des bâtiments civils et des palais nationaux, ou exceptionnellement parmi les architectes étrangers à ce service qui ont fait partie pendant deux ans du conseil général des bâtiments civils.

Ils touchent un traitement de 6.000 fr.

Les quatre inspecteurs généraux sont membres de droit du conseil général des bâtiments civils. Ils sont, en outre, placés chacun à la tête d'une des divisions du service, et chargés en cette qualité de donner au Ministre leur avis sur les propositions faites par les architectes en chef, de s'assurer que les travaux s'exécutent conformément aux règles de l'art ainsi qu'aux projets et devis approuvés, enfin d'exercer une surveillance générale sur tout ce qui intéresse les édifices compris dans leur division et sur le personnel du service d'architecture attaché à ces édifices.

Ils cessent leurs fonctions à l'âge de soixante-dix ans et peuvent être nommés inspecteurs généraux honoraires.

Art. 3. — Les quatre inspecteurs généraux forment un comité consultatif qui se réunit sous la présidence du Ministre ou, en son absence, du directeur des bâtiments civils et des palais nationaux.

Ce comité est appelé à donner son avis :

1° Sur les propositions relatives au personnel dans les divers cas prévus par les articles 5, 6, 8 et 10 du présent règlement ;

2° Sur les questions litigieuses, les marchés et en général les propositions de toute nature dont le Ministre juge utile de le saisir.

Art. 4. — Les architectes en chef qui sont nommés inspecteurs généraux peuvent conserver leur service d'architecte en chef en vertu d'une décision spéciale du Ministre des Travaux publics. Mais la construction, non plus que l'entretien, d'aucun édifice ne pourra être ajoutée au service dont ils étaient chargés au moment de leur nomination d'inspecteur général, si ce n'est toutefois à la suite d'un concours public lorsqu'il s'agira de la construction d'un nouvel édifice.

Art. 5. — Les architectes en chef sont nommés par arrêté du Ministre des Travaux publics, après avis du comité des inspecteurs généraux. Sauf le cas de construction d'un édifice qui a fait l'objet d'un concours public, ils doivent être choisis parmi les inspecteurs ou anciens inspecteurs des bâtiments civils et des palais nationaux ou exceptionnellement parmi les architectes étrangers à ce service qui ont fait partie pendant deux ans du conseil général des bâtiments civils.

Ils sont rétribués au moyen d'honoraires calculés sur le montant des mémoires vérifiés et revisés, rabais déduit. Ces honoraires sont fixés à 4 0/0 pour les travaux d'entretien et à 3 0/0 pour les travaux neufs et de grosses réparations. Les frais d'agence et de vérification sont à la charge exclusive de l'administration, y compris le traitement des dessinateurs que le Ministre a autorisé l'architecte à s'adjoindre.

Les architectes en chef sont chargés :

1° De la rédaction des projets, devis, cahiers des charges et marchés ;

2° De la direction des travaux neufs, de grosses réparations ou d'entretien exécutés dans les édifices confiés à leurs soins ;

3° De la répartition du service entre les inspecteurs et agents placés sous leurs ordres ;

4° De la comptabilité. Ils veillent notamment à ce que les crédits soient régulièrement employés à ce que les devis ne soient pas dépassés.

Ils cessent leurs fonctions à l'âge de soixante-dix ans : ils peuvent exceptionnellement être maintenus en activité au delà de cet âge par arrêté ministériel, après avis motivé du comité des inspecteurs généraux, lorsqu'ils ont à terminer une construction neuve ou lorsqu'ils sont chargés de l'entretien d'un édifice dont ils sont les auteurs. La décision ministérielle prise dans l'un de ces deux cas n'a d'effet que pour une durée de deux ans ; elle peut être renouvelée dans les mêmes conditions.

Art. 6. — Il y a deux catégories d'inspecteurs : les inspecteurs aux grands travaux et les inspecteurs à l'entretien.

Les uns et les autres sont nommés par arrêté ministériel. La nomination des inspecteurs aux grands travaux doit être précédée de l'avis des architectes en chef intéressés et de celui du comité des inspecteurs généraux.

Peuvent seuls être nommés inspecteurs de l'une ou de l'autre catégorie les architectes anciens pensionnaires de l'Académie de France à Rome et les sous-inspecteurs ou anciens sous-inspecteurs comptant au moins une année de services.

Art. 7. — Les inspecteurs aux grands travaux sont chargés d'assister et de suppléer au besoin l'architecte en chef.

Ils sont rétribués, pendant la durée des travaux auxquels ils sont attachés, au moyen d'indemnités mensuelles dont le montant est fixé par arrêté ministériel.

Art. 8. — Les inspecteurs à l'entretien touchent un traitement fixe.

Ils sont répartis en six classes de la manière suivante :

1 ^{re} classe.	4.000
2 ^e classe.	3.600
3 ^e classe.	3.300
4 ^e classe.	3.000
5 ^e classe.	2.700
6 ^e classe.	2.400

L'avancement a lieu après avis du Comité des inspecteurs généraux, la promotion à une classe supérieure exigeant au moins deux années d'exercice dans la classe précédente.

Les inspecteurs à l'entretien sont chargés, sous les ordres des architectes en chef, de diriger et surveiller les travaux d'entretien et, lorsqu'ils en reçoivent l'ordre, les travaux de grosses réparations qui ne nécessitent pas la nomination d'un inspecteur spécial. Dans ce cas, une indemnité pourra, si les travaux sont assez importants, leur être allouée sur la demande de l'architecte en chef, après avis de l'inspecteur général de la division.

Ils peuvent être attachés à plusieurs édifices.

Art. 9. — Les sous-inspecteurs aux grands travaux sont recrutés par la voie du concours. Le conseil général des bâtiments civils propose au Ministre des Travaux publics le programme et les conditions de ce concours. Il est chargé, comme jury, de l'examen et du classement des candidats, auxquels il est tenu compte de leurs travaux antérieurs et des divers diplômes ou récompenses qu'ils ont déjà obtenus, notamment à l'Ecole des beaux-arts.

Les sous-inspecteurs aux grands travaux sont nommés par arrêté ministériel. Ils sont rétribués, pendant la durée des travaux auxquels ils sont attachés, par des indemnités mensuelles dont le montant est fixé par arrêté ministériel et qui varient de 150 à 200 francs.

Art. 10. — Les contrôleurs et les vérificateurs sont également recrutés par la voie du concours. Les conditions des concours, ainsi que celles des avancements, sont arrêtées par le Ministre des Travaux publics, après avis du comité des inspecteurs généraux.

Les contrôleurs touchent un traitement dont le taux est fixé par arrêté ministériel.

Les vérificateurs sont rétribués au moyen d'honoraires calculés à 10/0 du montant des mémoires vérifiés et revisés, rabais déduit.

Art. 11. — Les conducteurs de travaux, les dessinateurs et les

jardiniers sont nommés par arrêté ministériel, après avis de l'architecte en chef.

Le Ministre fixe le montant des indemnités mensuelles qui sont allouées aux conducteurs et aux dessinateurs pendant la durée des travaux auxquels ils sont attachés, ainsi que le taux du traitement des jardiniers.

Art. 12. — Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions de règlements antérieurs contraires au présent décret.

PRUDENCE EXAGÉRÉE

L'EXPOSITION LYONNAISE

Voilà plus de deux ans que nous assistons à une suite de combinaisons administratives des plus amusantes. A la façon dont elles se succèdent on peut juger que nous ne sommes pas près d'en voir la fin.

Tantôt il s'agit de la fameuse rue Grôlée, la *plus belle pensée* du règne des deux dernières municipalités, sans qu'on sache comment démêler ce nœud gordien qui décidera de la victoire aux prochaines élections, tantôt il s'agit de la question des eaux, du pont de Fourvière, ou enfin de l'Exposition lyonnaise, pour ne citer qu'un petit nombre d'affaires urgentes, et le bon public s'efforce vainement à comprendre la haute direction qu'on imprime à ses intérêts.

Certes ! nous savons bien que la bonne volonté ne fait pas défaut à nos mandataires, et qu'on ne peut douter des intentions louables qui les font agir, tout le monde se plaît à le reconnaître, mais si nous observons les maigres résultats obtenus nous sommes bien obligés de dire qu'on pouvait faire mieux.

Toutes les grandes questions urgentes ont été effleurées, on a tenu des séances mémorables, agitées, passionnées même, le zèle le plus impétueux transformait les débats en discussions ardentes, on eût dit que la ville de Lyon, secouée de sa torpeur par ses autorisés pilotes, allait enfin acquérir le bien-être et la splendeur pour lesquels elle verse, depuis si longtemps, une contribution écrasante sans presque rien obtenir.

Mais tout cela n'était qu'un feu de paille, ou du moins des efforts impuissants qui se brisaient plus tard devant des obstacles non prévus, nécessitant une étude nouvelle plus approfondie ou plus sérieuse.

On reconnaissait alors les dangers de l'incompétence technique, sans toutefois l'avouer, et en rejetant sur quelques-uns une responsabilité entière, qui devait être acceptée en bloc, on croyait bien faire en tombant dans l'excès contraire, c'est-à-dire en adoptant une attitude tellement prudente, vis-à-vis des questions non encore résolues, que ces dernières risquent fort de ne jamais être traitées à fond.

Nous trouvons un exemple frappant de cette prudence dans l'affaire de l'Exposition lyonnaise, pour ne parler que de celle là aujourd'hui, et nous ne pouvons résister au désir d'exprimer franchement notre pensée sur la manière dont on l'accueille.

Voyons donc encore une fois ce qui a été fait, et comment on a encouragé une œuvre si utile au commerce lyonnais.

Après les défiances de la première heure, plus ou moins justifiées par l'apparence téméraire d'une pareille entreprise, la Ville de Lyon a semblé reconnaître la mauvaise voie où elle s'était engagée en disant simplement, d'une façon assez peu logique : « Je vous donne la concession, mais débrouillez-vous comme vous l'entendrez, je ne veux pas m'en mêler. » Elle est donc revenue à une plus saine appréciation des choses et, dès le 13 juin dernier, le Conseil municipal adoptait à l'unanimité les conclusions du rapport de M. Bessières.

La question paraissait vidée au mieux des intérêts communs du commerce lyonnais et de la Ville, cette dernière prenant la direction effective de notre future Exposition, tout en laissant l'aléa des *pertes* à la société de garantie qui devait apporter son concours, mais en se réservant, dans une certaine proportion, le partage de l'aléa des *bénéfices* .

Voilà qui est parfait, de cette manière le contribuable peut dormir tranquille et le commerçant... attendre sous l'orme.

Cet excès de prudence porte à la rêverie quand on le compare à la fameuse opération de la rue Grôlée, mais ne grattons pas ces cendres qui couvent dans les bas-fonds de ce quartier désert, et revenons à l'Exposition.

Nous admettons, dans une certaine mesure, que la Ville refuse de s'associer à une participation financière quelconque, malgré les certitudes de succès, et surtout malgré l'assurance d'être couverte de ses déboursés, soit par l'augmentation du produit de l'octroi, soit par tous autres profits indirects résultant de l'affluence des étrangers.

Mais il faut à tout prix, et c'est en somme la meilleure garantie de réussite, que la Ville prenne réellement en main la direction effective de l'Exposition, selon la délibération adoptée le 13 juin 1891.

Il faut que tout le monde sache que c'est la Ville qui dirige cette entreprise, et que sans tarder elle agisse officiellement dans ce but.

Le rôle du syndicat de garantie devant se borner à l'organisation financière et à la construction des bâtiments de l'Exposition, la responsabilité de la réussite de l'entreprise, au moins vis-à-vis de l'opinion publique, reste entièrement acquise à la ville de Lyon, elle ne doit donc rien négliger pour en faire une œuvre éminemment utile.

Or, il est aisé de s'apercevoir de la timidité qui semble présider aux actes relatifs à cette question. L'Administration compétente ne s'en occupe pas avec toute l'ardeur qu'elle comporte, on dirait qu'elle se lance à regret dans une voie inconnue, et qu'elle hésite, par excès de prudence, à s'engager trop à fond.

Nous ne comprenons pas cette tendance puisque cette affaire est reconnue très profitable aux intérêts lyonnais par l'unanimité de ses représentants.

Il est d'ailleurs inutile de faire ressortir une fois de plus les immenses avantages qu'en retireraient et la Ville et le commerce lyonnais, tout cela a été discuté et reconnu exact d'un commun accord, il ne reste donc plus qu'à marcher résolument en avant.

Notre municipalité doit envisager carrément son nouveau rôle, jeter des bases solides en vue de l'organisation définitive de la future exposition, préparer les voies et moyens avec toute l'autorité de son prestige, et convier sans retard nos nationaux à ce grand tournoi pacifique.

L'heure n'est plus aux vaines paroles, il faut maintenant des actes. Nous espérons qu'ils se manifesteront sous peu pour le plus grand bien de notre cité.

SINÉD.

LE MONTE-ESCALIERS ÉLECTRIQUE

Le prix excessif du terrain dans les villes et par suite la hauteur, quelquefois très grande que l'on donne aux immeubles locatifs a développé beaucoup, depuis quelques années, l'usage de l'ascenseur.

Mais l'ascenseur est un appareil coûteux et encombrant. On trouve rarement un emplacement convenable pour l'installer dans une maison qui n'a pas été construite *ad hoc*. Bien plus, la puissance qui actionne l'ascenseur est le plus souvent l'eau sous pression qui vaut parfois, comme à Lyon, un prix qui en fait une marchandise de luxe.

Il faut voir dans toutes ces conditions réunies la cause du peu de succès que rencontrent dans la deuxième ville de France les constructeurs d'ascenseurs, au grand détriment des locataires d'une part qui continuent à faire d'interminables ascensions et de l'autre, des propriétaires qui voient ainsi déprécier les étages supérieurs de leurs immeubles, étages qui sont pourtant au point de vue de l'hygiène, de la lumière et du bruit les mieux partagés d'une maison construite le long d'une rue.

Aussi l'appareil que M. J. A. Amiot vient de présenter à l'Exposition du travail nous paraît-il devoir obtenir un véritable succès.

Le monte-escalier construit par cet ingénieur supprime la plupart des inconvénients que nous citions plus haut, au sujet de l'ascenseur hydraulique ; il ne présente aucun danger, s'installe dans les cages d'escaliers les plus étroites et à peu de frais.

Le monte-escalier de M. Amiot se compose d'une stalle, roulant par l'intermédiaire de galets sur deux rails superposés fixés contre la rampe de l'escalier.

Un petit treuil actionné par l'électricité met en mouvement le monte-escalier en tirant sur un câble en acier guidé par des galets le long de la rampe.

La manœuvre est des plus simples et peut être faite par les personnes les plus inexpérimentées à l'aide d'un levier à la portée de la main que l'on place devant l'un des trois mots *montée, arrêt, descente* suivant que l'on veut monter, s'arrêter ou descendre.

Un dispositif de sûreté empêche toute fausse manœuvre ; enfin l'appareil s'arrête automatiquement, soit au rez-de-chaussée, soit au dernier étage.

En cas de rupture du câble moteur, accident infiniment peu probable puisque le câble est calculé pour résister à 6.000 kilogr., un frein automatique arrête immédiatement le monte-escalier en le faisant reposer directement sur la marche au-dessus de laquelle il se trouve. Tout est donc prévu pour éviter les accidents qui se produisent trop souvent encore avec les ascenseurs à déplacement vertical.

Le monte-escalier Amiot ne tient qu'une place insignifiante, à peine 0m,30, c'est à dire moins qu'une personne gravissant les étages le long de la rampe. Il ne nécessite aucun travail en maçonnerie salissant la montée ; quant au courant électrique nécessaire, il est très faible et peut venir de la canalisation électrique de la rue. L'inventeur évalue à 0 fr. 003 le prix d'une ascension, lorsque le courant peut être emprunté à une usine centrale d'électricité.

Espérons donc que nous verrons prochainement dans la rue de la République quelques-uns de ces appareils dont l'installation est du reste peu coûteuse, puisqu'elle a pu être réduite à 1.200 ou 1.500 fr. pour le premier étage, et à 400 ou 500 fr. pour chaque étage en plus, suivant la disposition de l'escalier.

A. B.

DÉPLACEMENT DE L'USINE A GAZ DE LA GUILLOTIÈRE

Cette usine, très mal située au centre du 3^e arrondissement, devrait être reportée à bref délai dans un quartier plus excentrique, où elle serait bien mieux à sa place.

Nous ne discuterons pas longuement les raisons qui exigent, d'une façon impérieuse, que ce déplacement ait lieu dans un avenir très prochain. Il nous suffira d'indiquer les principaux motifs de cette demande si souvent formulée.

L'Union des Chambres syndicales lyonnaises, dans une pétition adressée à Monsieur le préfet du Rhône a fort bien résumé la question, nous croyons donc intéressant de la reproduire ci-dessous sans qu'il soit besoin de trop longs commentaires.

Lyon, le 22 octobre 1891.

A Monsieur le Préfet du Rhône.

Monsieur le Préfet,

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance, que dans sa dernière séance, l'Union des Chambres syndicales lyonnaises a décidé d'appuyer auprès de vous les démarches que fait en ce moment la Chambre syndicale des propriétés immobilières de la ville de Lyon (rive gauche) au sujet de l'usine à gaz de la Guillotière.

Sans entrer dans l'énumération des faits sur lesquels s'appuie la Chambre syndicale pour demander le déplacement de l'usine en question, et nous référant simplement à la lettre que cette chambre a eu l'honneur de vous adresser le 9 septembre dernier, et qu'elle nous a communiquée, nous venons vous prier, Monsieur le Préfet, de bien vouloir accorder à cette grave question toute votre bienveillante attention.

Le fait affirmé par la Chambre syndicale et qu'il est aisé de vérifier, que l'usine à gaz de la Guillotière occupe actuellement plus de 15.000 mètres carrés alors qu'elle n'a été régulièrement autorisée que pour une surface de 5152 mètres carrés (rapport de l'Ingénieur de la voirie 20 janvier 1873) nous paraît avoir la plus haute gravité.

Nous nous demandons, en effet, comment un établissement aussi insalubre et incommode qu'une usine à gaz ait pu, malgré les avis nettement défavorables du conseil d'hygiène (23 octobre 1856 — 27 novembre 1862 — 17 juin 1869 — 4 mars 1886) du conseil municipal (29 juin 1874 — 18 novembre 1879 — 11 février 1880 — 14 février 1880) du maire de Lyon (17 avril 1885) du chimiste du service municipal (15 février 1863) des ingénieurs de la voirie (15 février 1863 — 20 janvier 1873) et enfin malgré les plaintes et les protestations de la population, ait pu, disons-nous, dépasser au point de le tripler le périmètre régulièrement affecté à son emplacement.

Si, quittant le point de vue réglementaire et administratif, nous nous plaçons en face du danger permanent que constitue, pour le quartier si peuplé de la Guillotière, l'existence de l'usine à gaz, nous ne pouvons envisager sans anxiété une situation aussi pleine de péril.

Il est en effet hors de doute que, malgré toutes les précautions de la compagnie, une explosion comme celles qui se sont produites à Meudon (1879), à Calais (1880), à Saint-Petersbourg (1881), à Montréal (1888), à Glasgow (1890), est possible.

Quelle ne serait pas, en cas de catastrophe, la lourde responsabilité qui incomberait aux pouvoirs compétents.

Ajoutons enfin que, si la sûreté et la santé publiques sont mises en danger par l'usine en question, les intérêts privés, absolument respectables aussi, souffrent énormément du voisinage de cette usine et que le développement de la ville sur ce point est complètement paralysé.

Nous espérons, Monsieur le Préfet, que vous voudrez bien reconnaître la nécessité et l'urgence du déplacement de l'usine à gaz de la Guillotière, et que votre bienveillante et puissante intervention donnera satisfaction aux légitimes demandes de la Chambre syndicale des propriétés immobilières de la ville de Lyon.

Veuillez agréer,

Signé : L. COUTURIER.

Il faut espérer qu'une solution satisfaisante pourra intervenir promptement. Nous joignons nos instances à celles de l'Union des Chambres syndicales lyonnaises, et nous comptons bien que les pouvoirs publics sauront s'inspirer des intérêts généraux des habitants de la rive gauche, pour faire cesser un état de choses qui leur est si préjudiciable.

En outre, nous ferons simplement remarquer que, lorsqu'une construction a été élevée, même par erreur, en deçà des limites assignées par les règlements de voirie, on ne se gêne pas, croyons nous, à faire cesser cette situation illégale sans se préoccuper des ennuis et pertes que cela occasionne, reconstruction ou modification plus ou moins onéreuses. Si l'usine à gaz de la Guillotière a bien été autorisée, au mois de janvier 1873, pour une surface maxima de 5.152 mètres, alors qu'elle occuperait aujourd'hui plus de 15.000 mètres, il n'y a plus aucune objection à faire, devant la demande formelle de déplacement.

Dans l'intérêt de la population de la rive gauche, il serait utile de se préoccuper en outre de la question d'éclairage électrique.

Nous pensons qu'il est possible de profiter de ce déplacement éventuel pour tâcher d'obtenir ce progrès incontestable de l'art de l'éclairage.

Nous examinerons dans une prochaine étude, comment on pourrait arriver à un pareil résultat. S.

DOCUMENTS

RELATIFS A LA RECONSTRUCTION DU QUARTIER GROLÉE

MESURES A PRENDRE POUR L'EXÉCUTION DU TRAITÉ PASSÉ AVEC LES CONCESSIONNAIRES

— SUITE —

M. AUGAGNEUR. Je ne vois aucun inconvénient à ce que la solution de cette question soit retardée de quelques jours; c'est pour cela que j'ajourne mon ordre du jour, bien qu'il puisse être discuté de suite, attendu qu'il peut fixer un point de départ pour les discussions à venir avec MM. Delamarre et Ferrand. Ce n'est que dans le cas où le renvoi ne serait pas accordé, que je demanderais la discussion sur ma proposition.

Je ferai remarquer que l'Administration pourrait faire imprimer le rapport dont M. le Président vient de nous donner lecture, et faire figurer, dans ce rapport, une demande de crédit pour cette Commission technique, que l'on doit nommer et qui doit être rétribuée.

J'appuie le renvoi des propositions de l'Administration à l'examen d'une Commission spéciale.

M. VALENSAUT. Je ferai remarquer à M. Augagneur que, tous les jours, les maisons de l'îlot L se bâtissent. Il ne faudrait cependant pas arriver comme les carabiniers d'Offenbach, et faire des observations quand les constructions seront achevées. Le temps presse. Vous dites qu'il faut nommer une Commission technique! Mais les immeubles seront construits quand cette Commission fonctionnera!

J'entre dans des idées pratiques. Si nous avons quelques modifications à apporter aux travaux effectués à ce jour, c'est maintenant que cela doit être fait; c'est maintenant et non plus tard, quand il ne sera plus temps, que l'on doit mettre les allèges pour couronner les piliers des caves.

Si vous attendez que les piliers soient édifiés, vous n'aurez fait que de la camelotte. Aujourd'hui, la Commission pourrait dire: Il faut exécuter tel ou tel travail.

Vous demandez d'attendre. Faut-il attendre que la toiture soit dessus la maison? On a déjà trop attendu.

M. MARC GUYAZ. Il est bien entendu que si le Conseil attend quelques jours pour prendre une décision, la conséquence naturelle, indispensable de ce délai, c'est que toute espèce d'approbation de plans sera suspendue.

Quant à l'îlot L, que voulez-vous faire? Je n'en sais rien. De quelle façon voulez-vous procéder? En supposant que vous preniez une décision, que sera-t-elle? Sera-ce celle proposée par M. Valensaut ou celle de l'Administration?

Si vous approuvez les propositions de l'Administration, elles consistent à résoudre les questions suivantes: 1° Les constructions actuelles sont-elles suffisantes? 2° En admettant qu'elles soient suffisantes, répondent-elles à ce qu'on peut attendre d'un immeuble de premier ordre? 3° Quelles seraient les mesures à prendre pour corriger les défauts?

Je ne retiens que ce dernier point, les mesures à prendre. Les deux premiers sont tranchés d'une façon négative.

Avant de prendre ces mesures, il faut que l'Administration s'en préoccupe.

Si nous adoptons, séance tenante, les propositions de l'Administration, nous ne pourrions pas, pour cela, aller plus vite, puisque l'examen des plans des autres îlots est suspendu.

Si nous adoptons la proposition de M. Valensaut, qui consiste à inviter l'Administration à faire le nécessaire et même à poursuivre la résiliation des traités sans préjudice des dommages-intérêts, nous n'avons pas non plus de sanction immédiate.

Avant de poursuivre, il faut savoir si l'on peut obtenir satisfaction.

Dans l'un comme dans l'autre cas, les quelques jours de délai qui seraient accordés, pourraient être employés par l'Administration à examiner comment il serait possible de remédier à cette situation.

M. VALENSAUT. L'ordre du jour que nous présentons invite l'Administration à faire ce que demande M. Guyaz.

M. LE PRÉSIDENT. L'Administration est d'accord avec l'ordre du jour de M. Valensaut.

Je demande à relire les conclusions du rapport de l'Administration en ce qui concerne l'îlot L.

« Quant à cet îlot, en présence des déclarations de M. Ferrand et des autorités qu'il invoque; d'autre part, en présence des allégations contraires qui se sont produites, l'Administration propose au Conseil municipal de faire trancher, soit par un arbitrage amiable, soit par les tribunaux administratifs compétents, le litige qui peut se résumer ainsi:

« a) Les constructions actuelles sont-elles suffisantes?

« b) En admettant qu'elles soient suffisantes, répondent-elles à ce qu'on peut attendre d'un immeuble de premier ordre?

« c) Quelles seraient les mesures à prendre pour remédier à la situation? »

M. AUGAGNEUR. On a proposé de renvoyer à une Commission l'examen des propositions de l'Administration; il me semble qu'il est difficile de refuser ce renvoi.

Il y a un instant, on faisait remarquer qu'il y a tout un service de surveillance à organiser; mais il y a un point précis et comportant une solution à bref délai: c'est l'îlot L.

L'Administration considère-t-elle les fondations de cet îlot comme conformes à celles des maisons de premier ordre? Si l'Administration répond d'une manière affirmative, c'est bien. Mais si l'Administration considère que ces fondations sont autres que celles de maisons de premier ordre, son devoir est tout tracé: elle doit signifier dès demain un acte d'huissier à MM. Delamarre et Ferrand, pour les sommer d'avoir à arrêter tous les travaux. Nous verrons ensuite ce qu'il faudra faire.

Si les plans ont été approuvés, je suis convaincu que les concessionnaires ne demanderaient pas mieux que d'interrompre les travaux, s'ils n'ont pas tort.

C'est par là qu'il faut commencer.

M. LE PRÉSIDENT. Le rapport de l'Administration contient deux propositions distinctes. La première proposition consiste à régler la question de l'îlot L. Sur ce point, nous sommes d'accord avec la Commission technique et avec l'ordre du jour présenté par M. Valensaut.

La seconde proposition concerne les autres îlots; le Conseil aura tout le temps voulu pour l'examiner et pour prendre une décision à ce sujet.

Quant à l'îlot L, je le répète, nos propositions sont en tous points conformes à celles qui ont été présentées par M. Valensaut et par M. Augagneur.

M. AUGAGNEUR demande si l'Administration estime que les fondations de l'îlot L sont conformes à celles de maisons de premier ordre; l'Administration ne le croit pas. MM. Delamarre et Ferrand nous ont fourni des documents, des rapports de différents architectes, qui déclarent que les fondations de cet îlot sont des fondations de maisons de premier ordre. Nous persistons à ne pas le croire; c'est pour cela que nous demandons de faire trancher ce litige par un arbitrage amiable, et s'il y a lieu, de poursuivre l'affaire devant les tribunaux administratifs, ainsi que le propose M. Valensaut.

M. MARC GUYAZ. Je crois que nous sommes tous d'accord pour prendre des mesures, mais à la condition qu'elles soient efficaces. Pour qu'elles soient efficaces, il ne faut pas qu'elles soient prises trop tard.

Le premier point est de savoir si, dès maintenant, vous vous trouvez en mesure d'arrêter les travaux de l'îlot L. Si vous pouvez le faire, s'il en est temps encore, faites-le. Pour les mesures à prendre, il me paraît indispensable de commencer par là. De même, il doit être parfaitement entendu qu'aucun autre plan ne sera approuvé, tant que la question de l'îlot L ne sera pas résolue.

M. BOUILLIN. Je demande que l'Administration prenne les mesures nécessaires pour faire exécuter toutes les clauses et conditions du cahier des charges de l'entreprise, tel qu'il a été voté par le Conseil. Si les constructions de l'îlot L ne se trouvent pas dans les conditions prévues par le traité, il faut que l'Administration se préoccupe de faire arrêter les travaux. Il faut que l'Administration prenne les mesures nécessaires à cet égard.

M. COLLIARD. Le rapport présenté par l'Administration est peut-être conçu dans le même ordre d'idées que l'ordre du jour proposé par la Commission; seulement, nous le trouvons un peu long.

M. LE PRÉSIDENT. Nous sommes d'accord avec la Commission.

M. COLLIARD. Très bien. Par son ordre du jour, la Commission invite l'Administration à faire respecter le cahier des charges, et à prendre les mesures nécessaires pour empêcher les concessionnaires d'édifier de mauvaises constructions.

M. LE PRÉSIDENT. Dans son rapport, l'Administration indique les mesures à prendre.

M. COLLIARD. Permettez-moi d'ajouter que si le Conseil accepte l'ordre du jour de M. Valensaut, nous prions la Commission qui a démissionné, de reprendre ses fonctions de surveillance, et nous invitons l'Administration à veiller à l'exécution des traités.

M. BROUSSAS. La Commission ne reprendra pas ses fonctions avant que les travaux de l'îlot L ne soient arrêtés. La Commission n'a pas examiné les plans des autres constructions qui ne sont pas encore commencées. Nous avons porté notre attention sur l'îlot L, et nous maintenons notre démission si les travaux de cet îlot ne sont pas arrêtés demain, et si les mesures nécessaires ne sont pas prises dans ce but.

M. CHARPENTIER. L'Administration nous indique deux solutions : la première, de recourir à un arbitrage amiable ; la seconde, de porter le litige devant le Conseil de Préfecture. Si M. Ferrand accepte l'arbitrage amiable, il va de soi qu'on arrêtera les travaux. Si M. Ferrand n'accepte pas l'arbitrage amiable, ce sera à nous de décider l'arrêt des travaux.

Dans les deux cas, l'arrêt des travaux s'impose comme la véritable solution pratique.

M. LE PRÉSIDENT. Si personne ne demande plus la parole, je vais mettre aux voix l'ordre du jour présenté par M. Valensaut et que nous acceptons, parce qu'il est conforme à nos propositions qui le complètent, et parce qu'il est notre garantie.

M. VALENSAUT. Je vais relire l'ordre du jour présenté par la Commission. Le voici :

Le Conseil municipal,

Vu les agissements des concessionnaires Delamarre et Ferrand dans l'édification des constructions de la rue Grôlée, ayant pour but de se soustraire aux conditions des traités passés entre la ville de Lyon et lesdits concessionnaires ;

Invite l'Administration à faire tout le nécessaire, aux fins que ces derniers exécutent les conditions de ces traités, et au besoin à poursuivre devant toute juridiction compétente ces concessionnaires, pour obtenir la résiliation desdits traités, sans préjudice des dommages et intérêts dus à la Ville pour non-exécution loyale envers elle.

M. AUGAGNEUR. Je trouve cet ordre du jour par trop vague. Si l'on se borne à inviter l'Administration à faire le nécessaire, elle ne sera pas suffisamment armée contre les concessionnaires de la transformation du quartier Grôlée. Il faut préciser un point, c'est celui-là que j'ai visé dans mon ordre du jour.

M. VALENSAUT. Quand vous échouerez sur un point spécial, vous serez battus tout le temps ; quand ce moyen vous échappe, vous êtes nez de bois.

M. AUGAGNEUR. C'est de la prophétie. Votre ordre du jour invite tout simplement l'Administration à faire exécuter les traités. C'est ce que l'on ne cesse de dire à l'Administration depuis sept ou huit mois, et les résultats de cette invitation du Conseil n'ont pas été merveilleux.

Il faut localiser la question ; puisqu'on a parlé particulièrement de l'îlot L, en face de votre ordre du jour, j'apporte l'amendement suivant : « L'Administration est invitée à faire arrêter les travaux de l'îlot L, et à faire fixer dans le plus bref délai, par toutes les voies de droit, la définition de ce qu'on doit entendre par *maisons de premier ordre*. »

M. LAVIGNE. Vous en avez pour six mois, peut-être.

M. VALENSAUT. Votre ordre du jour, Monsieur Augagneur, est le même que celui que j'ai présenté. Cela vous plaît de dire autrement que les autres ; vous voulez faire le malin. Mais votre amendement est encore plus vague que mon ordre du jour.

M. AUGAGNEUR. Acceptez donc le mien !

M. Marc GUYAZ. Comme le dit M. Augagneur, il faut préciser un peu plus pour l'îlot L. Je demande, comme lui, qu'on ajoute à la suite de l'ordre du jour de M. Valensaut cette phrase : *et qu'elle agisse de façon à faire suspendre les travaux dans le plus bref délai*, mais sans indiquer la marche à suivre pour obtenir ce résultat.

Je préférerais qu'on invitât l'Administration à prendre les mesures nécessaires pour obvier aux inconvénients signalés dans les constructions de l'îlot L.

M. VALENSAUT. Je vais ajouter cette phrase à mon ordre du jour.

M. LAVIGNE. Il me semble que l'amendement de M. Augagneur tendrait à mettre l'Administration en demeure d'agir immédiatement en suspendant le travail, et d'engager ainsi les responsabilités.

Je prie le Conseil de réfléchir avant de prendre une telle décision.

Si vous suspendez les travaux, et que vous saisissez du litige le Conseil de Préfecture, vous en avez pour plusieurs mois.

M. AUGAGNEUR. Si vous voulez constituer un arbitrage amiable, il faudra arrêter les travaux. On ne peut pas sortir de là.

M. Marc GUYAZ. Je suis également d'avis qu'il faut arrêter les constructions de l'îlot L, et inviter l'Administration à prendre les mesures nécessaires pour rectifier les travaux exécutés à ce jour.

M. VALENSAUT. Si l'on continue ainsi, nous n'en finirons plus.

Je demande que M. le Président mette aux voix l'amendement de la Commission. Chacun des membres du Conseil se prononcera par un oui ou un non.

M. CHARPENTIER. Il n'y a pas de question d'orgueil dans un ordre du jour. On peut concilier l'ordre du jour de M. Valensaut avec celui de M. Augagneur, pourvu qu'on y insère cette condition, qui est nécessaire, l'arrêt des travaux.

M. VALENSAUT. Nous ne le permettrons jamais, parce que nous ne savons pas où nous irions.

M. CHARPENTIER. Je demande que l'Administration prenne toutes les mesures nécessaires pour faire exécuter des constructions de premier ordre, sous réserve d'arrêter les travaux. On ne peut pas faire décider qu'on modifiera les constructions lorsque les maisons seront couvertes.

M. DESCHAMPS. Vous savez bien que l'Administration ne le peut pas, elle a approuvé les plans.

M. MONTVERT. M. Ferrand a soumis des plans très complets en ce qui concerne l'îlot L.

Si ces plans ont été approuvés par l'Administration, elle ne peut obtenir l'arrêt des travaux que d'accord avec M. Ferrand.

L'Administration ayant approuvé les plans de construction de l'îlot L, est engagée d'une façon absolue. La Commission technique ayant approuvé des plans très complets, et après elle l'Administration, M. Ferrand est dans son droit de poursuivre la construction de cet îlot.

Dans ces conditions, l'Administration ne peut obtenir l'arrêt des travaux que d'une façon amiable.

M. LAVIGNE. Je crois que le Conseil ferait bien d'accepter les conclusions du rapport de M. Valensaut, parce qu'il n'astreint pas l'Administration à faire telle chose plutôt que telle autre.

Il faut laisser à l'administration l'initiative des mesures à prendre, car la contraindre à faire telle chose plutôt que telle autre, serait peut-être dangereux.

(A suivre.)

LES CHEMINS DE FER ET LES MUNICIPALITÉS

Tout le monde connaît les exigences proverbiales des petites municipalités quand elles sont desservies par un chemin de fer.

Elles sont quelquefois agaçantes, j'en conviens, mais elles savent fort bien insister pour satisfaire les désirs de ceux qu'elles représentent.

Si on les écoutait il n'y aurait bientôt plus d'exploitation possible, chaque train express devant s'arrêter aux plus infimes stations, et chaque train de marchandises ouvert à la petite vitesse.

Mais si ces petites communes demandent plus qu'on ne peut leur accorder, en revanche les grandes cités n'exigent pas assez, ou du moins ne savent pas comprendre les améliorations qu'il serait facile d'obtenir tout en sauvegardant les intérêts des compagnies de chemins de fer.

Voyez ce qui se passe pour Lyon, par exemple. Notre ville la plus importante comme population et comme commerce après Paris, est fort mal desservie dans deux directions principales, l'Ouest et le Nord-Est.

Il est certain que si les communications étaient commodées, nombreuses et surtout rapides, Lyon prendrait un accroissement prodigieux, comme centre d'affaires, au grand avantage des compagnies intéressées.

Les relations commerciales sont une source de prospérité pour une ville, il est donc logique qu'on ne néglige rien pour les faciliter. Mais il ne suffit pas, pour cela, de laisser notre Chambre de Commerce lutter seule pour la bonne cause, encouragée de temps en temps par les rares sessions des Conseils généraux, il faut aussi

que notre Conseil municipal prenne résolument en mains les intérêts du commerce lyonnais. C'est son rôle et nous ne saurions trop insister pour qu'il le remplisse à la satisfaction de tous.

Or, il y a beaucoup à faire dans cet ordre d'idées, et nous ne croyons pas que notre municipalité s'en préoccupe suffisamment.

Lyon est toujours mal relié avec Bordeaux, l'unique train de cette direction est d'une insuffisance tellement grande, qu'il est beaucoup plus facile d'aller dans le Bordelais en passant par Paris. La ligne de Lyon à Clermont n'est pas mieux desservie, un bicycliste irait plus rapidement dans la capitale de l'Auvergne, avec son appareil bien entendu, qu'en prenant un des trains *fiacres* de la gare de Perrache.

Quant à la direction du Nord-Est, particulièrement vers Nancy, les voyages y sont presque impossibles. Les rares trains qui permettent de se rendre dans cette dernière ville ou autres de la région lorraine ne sont pas continus, de sorte qu'il faut s'arrêter des heures entières, de jour ou de nuit, à des stations plus ou moins nombreuses. Le jour, cela passe encore, mais la nuit c'est insupportable, car on arrive généralement trop tard, et on doit repartir trop tôt, pour songer à descendre à l'hôtel.

Il est temps de faire disparaître ces situations intolérables, indignes de notre époque, il faut changer ces horaires et assurer un peu mieux les communications de notre ville avec les régions les plus importantes de la France.

Mais pour arriver rapidement à ce résultat, il importe que notre Conseil municipal se préoccupe de la situation, qu'il agisse auprès des administrations compétentes, qu'il fasse enfin tout ce qui est en son pouvoir pour faire changer un pareil état de choses.

S.

ÉTUDE

SUR LE VOLUME ET LA QUALITÉ DES EAUX DISTRIBUÉES

A ROME ANTIQUE

Avec les commentaires de Frontin, on peut connaître assez exactement le volume et la qualité des eaux distribuées à Rome antique.

VOLUME

A Rome, le module pour le débit des eaux était l'once et le quinaire.

« Le module once a un doigt et un tiers de diamètre et fournit un quinaire et un huitième, c'est-à-dire une once et demie et trois *scripules* deux tiers de quinaire » (Frontin, chapitre xxxviii¹).

Vitruve paraît être l'inventeur du module « quinaire ». Frontin nommé surveillant du service des eaux de Rome, en 98 de l'ère chrétienne, ne se sert que du mot quinaire dans ses rapports officiels, il croit qu'il a été ainsi appelé parce que son orifice avait cinq quarts de doigt de diamètre intérieur ou 0^m02375 (Frontin, chapitre xxv²).

« Le module appelé quinaire a de diamètre un doigt et un quart, son périmètre est de trois doigts onze onces et trois *scripules* de doigt, il fournit un quinaire (xxxix). Le mot quinaire paraît avoir été employé aussi bien pour désigner l'instrument ou calibre de débit, que le volume débité par le calibre.

Cet instrument est aussi appelé calice, il est en bronze, il a au moins douze doigts de longueur (0^m228), sa lumière ou orifice d'entrée varie selon la quantité à débiter (xxxvi).

Un *senatus consulto* (cvi) dit : « qu'il ne serait pas permis à

ceux qui auraient le droit de jouir des eaux publiques, de se servir, pour conduire l'eau du château où ils la reçoivent, de tuyaux dont le diamètre soit plus grand que le quinaire jusqu'à cinquante pieds de distance de ce château. »

Quinaire est bien employé ici pour module, calibre de débit ou calice, et ce calice débiterait-il dix quinaires, qu'il serait encore et néanmoins appelé *quinnaire*.

Or, quel était le cube ou le volume que représentait le débit du quinaire?

La durée du débit n'étant pas indiquée ni limitée, nous admettons qu'elle était continue et que le quinaire était le cube ou volume débité en vingt-quatre heures.

Mais pour connaître ce volume, il faudrait connaître la charge, ou hauteur d'eau, sous laquelle fonctionnait le calice ou quinaire.

La distribution, dans l'intérieur de la ville de Rome, était faite « au moyen de deux cent quarante-sept châteaux d'eau » (LXXVIII).

Ces châteaux d'eau n'étaient évidemment pas tous des réservoirs d'approvisionnement, le plus grand nombre devait servir de cuvettes de relai et de répartition ; ils n'avaient sans doute ni une grande superficie, ni une grande profondeur, il y avait intérêt, au moins pour ceux qui n'étaient que de simples répartiteurs, à ce que la hauteur d'eau, ou charge au-dessus des calices, soit autant que possible uniforme dans tous les châteaux d'eau.

Frontin ajoute (cxiii) : « Quant à la manière de placer les calices, il faut encore observer qu'ils soient rangés sur une même ligne, sinon le plus bas donnera plus d'eau que le plus élevé. » Il faut aussi qu'ils soient posés à angle droit sur le passage de l'eau et non obliquement, sinon celui incliné dans la direction de l'arrivée débitera davantage que celui placé à angle droit, ou incliné dans la direction du départ de l'eau.

Tout est indiqué, sauf la ligne de hauteur de l'eau au-dessus de la ligne de pose des calices ; il semblerait qu'elle était tellement connue et courante, qu'il était inutile de la désigner.

Nous avons recherché si dans la distribution actuelle des eaux, à Rome, il existait une analogie applicable par assimilation au quinaire antique, et nous avons trouvé la copie de la note n° 13, adressée au maire de Lyon, par M. le marquis de Latour-Maubourg, ambassadeur de France à Rome (Terme, maire de Lyon, *Eaux potables, rapport au Conseil municipal*, imp. Nigon, 1843, page 285). Voici un extrait de cette note :

« L'once de l'eau de Trévi (ou Vierge) correspond à la quantité de liquide qui s'écoule librement et sans interruption d'un tuyau cylindrique, horizontal, long de 0^m2792, ayant un diamètre de 0^m0186, sous une pression de 0^m2792 ; chaque once d'eau vierge fournit 0^m000468 d'eau par seconde, ou 40^m43 par jour... L'once des eaux Pauline et Félice est la moitié de l'once de Trévi. »

A la bonne heure, voilà qui est parlé franc et français !

Rondelet, dans son commentaire de Frontin, Paris MCCCXX, n'a pas, en ce qui concerne le ponce d'eau de Paris, la précision de langage de M. de Latour-Maubourg. Aux pages xii 17, et xiv 21, il indique que le tuyau de jauge de Paris pour la distribution des eaux, a un ponce de diamètre (0^m027), il est placé de manière à ce que le centre de son orifice soit à sept lignes de distance (0^m01565) de la surface de l'eau du réservoir ; il n'est rien dit de sa longueur.

A la page 69, précis hydraulique, il parle de la manière, alors actuelle, pour mesurer et distribuer les eaux, et rappelle que le module est un « petit tuyau *additionnel*, d'un ponce de diamètre, qu'on répète autant de fois... » Il faut qu'il ne se trouve qu'une ligne d'eau au-dessus du bord supérieur de chacun de ces tuyaux, « en sorte que leur centre est à sept lignes au-dessous de la superficie de l'eau du réservoir. »

Mais jusqu'ici il n'est pas encore parlé de la longueur de ce tuyau.

¹ On reconnaît la franchise des peuples à la simplicité de leurs poids et mesures. A ce compte, la lecture de l'arsenal des poids et mesures en usage à Rome donne une opinion médiocre de la franchise du caractère romain.

² Les chapitres cités sont extraits de Frontin, sauf indication contraire. Traduction de Rondelet, 1820 (Firmin Didot).

Si Frontin oublie d'indiquer la charge sur le quinaire, Rondelet n'oublie cependant pas complètement de dire la longueur du module du pouce de Paris, du moins nous inférons, par déduction, que ce tuyau ou module avait deux pouces (0^m,054) de longueur.

Car, page 64 du *Précis hydraulique*, Rondelet dit : « J'ai dressé le tableau suivant, dans lequel se trouvent réunis les données et les produits, pour des tuyaux additionnels d'un pouce de diamètre, sur deux pouces de longueur, adaptés à un réservoir, sous des charges ou hauteur d'eau, depuis un pied jusqu'à 15 pieds. »

Grâce aux mots : « tuyau additionnel » répété aux pages 64 et 69 du *Précis hydraulique*, on voit que le module de jauge, pouce de Paris, a deux pouces de longueur et qu'il fonctionne sous une charge de sept lignes, mesurées du centre du tuyau, ou d'une ligne au-dessus du bord supérieur de ce tuyau.

Le débit de ce module, par un écoulement continu de vingt-quatre heures, produit vingt mètres cubes en chiffres ronds.

A la page xv des *Notions préliminaires*, Rondelet recherche l'origine du pouce d'eau de Paris, qu'il fait remonter à l'époque de la construction des Thermes de Paris par l'empereur Julien ; et, cela sans appuyer son dire sur aucun document, en sorte qu'il paraît émettre une opinion simplement personnelle, il dit que le module fut alors fixé à une once du pied romain, répondant à onze lignes du pied de Paris, et que son produit, sous une charge de onze lignes, mesurées du centre du tuyau ou cinq lignes et demie mesurées du bord supérieur de l'orifice du module, fournissait, à très peu de chose près, le volume du pouce d'eau de Paris (20 mètres cubes, environ, par vingt-quatre heures¹.)

(A suivre.)

F. GABUT.

JURISPRUDENCE

COUR D'APPEL DE PARIS (4^e CH.). — AUDIENCE DU 13 MAI 1891.

Présidence de M. BRESSILLE

RESPONSABILITÉ. — ACCIDENT. — OUVRIER. — PATRON. — PREUVE. — ASSURANCE. — INDEMNITÉ. — DEMANDE NOUVELLE. — CONCLUSION. — FIN DE NON-RECEVOIR.

1^o La demande en dommages-intérêts, formée par un ouvrier contre son patron, à raison d'un accident dont il a été victime dans son travail, ne peut être accueillie, lorsqu'en l'état des informations résultant d'une enquête et d'une contre-enquête auxquelles il a été procédé sur la cause dudit accident, il n'est pas possible d'affirmer que cette cause n'ait point été soit l'imprudence personnelle de l'ouvrier blessé, soit un cas fortuit.

2^o L'ouvrier, victime d'un accident, qui, après avoir formé de ce chef contre son patron une demande en dommages-intérêts, fondée sur l'article 1382 du Code civil, demande ensuite à celui-ci le paiement d'une rente annuelle et viagère en invoquant le bénéfice d'un contrat d'assurance passé par lui pour ses ouvriers, forme ainsi une demande nouvelle, qu'il n'est pas recevable à introduire par simples conclusions.

MARTIN C. DEMAY.

Le 14 août 1889, le tribunal civil de la Seine avait rendu le jugement suivant :

¹ Le fonctionnement du module pouce d'eau de Paris, sous une ligne, ou 0^m,00225 de charge au-dessus du bord supérieur de l'orifice, est une expérience de laboratoire, non applicable dans la pratique ; on ne peut maintenir, constamment, une charge de 0^m,00225 sur un tuyau, sinon au moyen d'installations très délicates et coûteuses.

Le fonctionnement du module de onze lignes de diamètre sous une charge, par le centre, de onze lignes, ou de cinq lignes et demie (0^m,01232) au-dessus du bord supérieur de l'orifice, n'est guère plus réalisable, dans la pratique, que le fonctionnement sous une ligne de charge.

« Attendu qu'il résulte des débats, des documents produits et de l'enquête à laquelle il a été procédé en vertu d'un jugement d'avant-faire droit de cette Chambre, que le 5 août 1886 Martin, en travaillant comme scieur de pierres dans les chantiers de Demay, a eu la jambe brisée par une pierre qu'il soulevait à l'aide d'un cric ;

« Attendu que, pour faire porter sur son patron la responsabilité de cet accident, Martin a articulé et offert de prouver que le bois du cric, en mauvais état et vermoulu, avait cédé sous le poids de la pierre, laquelle avait basculé et était tombée sur sa jambe ; que ce cric avait été réparé quelques jours après l'accident, et qu'en outre des gravois amoncelés près de la pierre l'avaient empêché d'exécuter un mouvement de retraite qui l'aurait préservé ;

« Attendu que s'il résulte des dépositions des premiers témoins entendus dans l'enquête, lesquels n'étaient pas présents à l'accident, que le bois du cric était en mauvais état et rendait dangereux cet instrument, il n'est nullement établi que cette défectuosité ait eu une influence quelconque sur l'accident tel qu'il s'est produit ; qu'il résulte, au contraire, de l'enquête à laquelle il a été procédé par le commissaire de police à la suite de l'événement, que la pointe du cric, appliquée sur la pierre, avait glissé sur celle-ci, laquelle non maintenue était tombée ; que la même pierre était en même temps manœuvrée par un autre ouvrier, à l'aide d'un autre cric, et qu'une différence de niveau qui se produisait au cours du travail entre les deux extrémités de ladite pierre avait précisément facilité ce glissement ; que telle a été la déclaration de ce second ouvrier et de Martin lui-même, lequel a ajouté que l'accident n'était imputable à personne ;

« Attendu qu'il n'est d'ailleurs pas exact que le cric, bien qu'il ait été réparé plus tard, l'eût été quelques jours après l'accident ; que, quant à la présence du tas de gravois qui aurait gêné les mouvements de Martin, elle n'est pas plus imputable à la faute du patron qu'à l'ouvrier lui-même auquel il appartenait de dégager la pierre qu'il avait à manœuvrer, de manière à écarter tout danger ;

« Attendu qu'après avoir assigné Demay en responsabilité suivant les termes du droit commun, puis dans l'article 1382 du Code civil, il a conclu par acte du palais à ce que Demay fût condamné à lui payer une rente annuelle viagère de 300 francs, conformément aux clauses d'un contrat d'assurance qu'il avait contracté pour ses ouvriers avec la Société la Préservatrice ;

« Mais attendu que cette nouvelle demande, reposant sur un contrat spécial, avait une cause distincte et différente de la demande principale et ne pouvait être formée par de simples conclusions ; qu'en la forme elle n'est pas recevable ;

« Par ces motifs,

« Déclare non recevable en la forme la demande en paiement d'une indemnité pour assurance ;

« Déclare Martin mal fondé dans ses autres demandes, fins et conclusions, l'en déboute ;

« Le condamne aux dépens ;

« Donne acte à Demay de ce qu'il offre de faire profiter Martin des avantages stipulés au règlement de la Caisse d'assurance mutuelle de son entreprise par le versement de la somme de 510 fr., ainsi décomposée : trois mois à 2 fr. 50 : 225 fr. ; neuf mois à 1 fr. 25 : 337 fr. 50, et même d'augmenter cette indemnité pour le cas où Martin contesterait cette application à son cas particulier, mais à charge par lui de se conformer aux conditions imposées aux ouvriers sinistrés de se soumettre à l'examen du service médical dans les conditions réglementaires des statuts, art. 31, sauvegardant les intérêts des sinistrés. »

Sur appel de Martin, arrêt de la Cour de Paris :

« La Cour,

« En ce qui touche l'action en responsabilité :

« Considérant que Martin n'établit pas que l'accident dont il a été victime soit provenu d'une faute à la charge de son patron; que, si des témoins ont déclaré que le cric dont il a fait usage était en mauvais état, il n'apparaît pas que ce soit ce mauvais état qui ait déterminé la chute de la pierre; qu'il n'est pas non plus démontré que l'accident ait été occasionné par le voisinage des gravois; qu'il eût appartenu, d'ailleurs, à Martin de débarrasser le terrain sur lequel il travaillait de ceux de ces gravois qui pouvaient le gêner; qu'en l'état des informations résultant tant de l'enquête que de la contre-enquête, il n'est pas possible d'affirmer que l'accident n'ait pas eu simplement pour cause soit l'imprudence personnelle de l'ouvrier blessé, soit un cas purement fortuit; que, dans ces conditions, aucune condamnation ne saurait être prononcée contre Demay en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil;

« En ce qui touche l'action en exécution du contrat d'assurance;

« Considérant que cette action constituerait une demande entièrement distincte de la première, fondée sur une autre cause, tendant à une condamnation nouvelle, et ne pouvant, à aucun point de vue, être considérée comme virtuellement comprise dans la demande originaire; que c'est donc avec raison que les premiers juges ont estimé qu'elle n'avait pu être régulièrement formée par de simples conclusions et l'ont déclarée non recevable en la forme;

« Par ces motifs, et en outre par ceux des premiers juges, que la Cour adopte en ce qu'ils n'ont pas de contraire à ceux du présent arrêt,

« Confirme. »

AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

La Russie et les Établissements Henri Satre. — Le gouvernement russe, après examen par Messieurs les ingénieurs de la Marine, des propositions faites par les principaux constructeurs d'Europe, vient tout récemment de confier aux établissements Henri Satre, de Lyon et d'Arles, la construction de plusieurs dragues marines à godets et à suction destinées aux ports de Libau et de Cronstadt et qui seront les plus importantes qui existeront dans les ports de Russie.

A ce propos, il n'est pas sans intérêt de constater que, malgré leur situation géographique moins favorable par rapport aux chantiers de construction du Nord, nos chantiers français de la Méditerranée arrivent à les concurrencer; bien que ce matériel de dragage construit à Arles et partant de Marseille ait à parcourir une très grande distance pour se rendre à destination en passant devant les chantiers concurrents: anglais, belges, hollandais et allemands, sensiblement plus rapprochés puisqu'ils sont presque voisins de la Baltique. On sait que ces chantiers étrangers disposent cependant de matières premières à des prix beaucoup plus bas que ceux obtenus dans les forges françaises.

Chemin de fer de Veyrier à Monnetier-Mornex. — Le Ministre des Travaux publics a déposé sur le bureau de la Chambre, au cours de la séance du 19 octobre dernier, un projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Veyrier à Monnetier-Mornex.

Ce projet, rapporté par M. Duval, député, a été voté, après déclaration d'urgence, le 12 novembre courant, et il va être maintenant soumis à l'approbation du Sénat.

La loi du 8 juin 1888 a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre et à crémaillère, d'Etrembières au plateau des Treize-Arbres, sur le Grand-

Salève, que le département de la Haute-Savoie a, suivant traité du 18 juin 1887, concédé à MM. de Meuron et Cuénod, ingénieurs-électriciens, demeurant à Genève (Suisse).

D'après ce traité, la concession a été faite, sans subvention ni garantie d'intérêts, pour une durée de soixante-quinze ans, et le département s'est engagé à n'accorder, sur le territoire des communes d'Etrembières et de Monnetier-Mornex, aucune concession qui puisse faire concurrence à la ligne concédée. Par contre, MM. de Meuron et Cuénod étaient tenus d'établir et de mettre en exploitation, dans un délai de dix ans, un chemin de fer partant de Veyrier pour aboutir à la ligne d'Etrembières aux Treize Arbres, en la station de Monnetier-Mornex; il était de plus entendu que, pour le transport des voyageurs entre Veyrier et Monnetier, le prix ne serait pas supérieur à celui qui a été admis entre Etrembières et Monnetier et que, pour le transport des marchandises, les prix seraient les mêmes sur les deux lignes.

Pour se conformer à cet engagement, MM. de Meuron et Cuénod ont produit un avant-projet de la ligne de Veyrier à Monnetier, qui a été soumis à l'enquête d'utilité publique; une seule réclamation s'est produite et elle a été écartée par la commission d'enquête. Cette commission et les conseils municipaux des communes d'Etrembières et de Monnetier, tout en se prononçant en faveur de l'entreprise, ont d'ailleurs demandé au tracé une modification que les concessionnaires ont déclaré accepter, et qui consiste à reporter l'origine de la ligne à proximité immédiate de la frontière suisse, sur le côté droit de la route nationale française n° 206, qui longe la frontière, à la rencontre de la route cantonale genevoise de Veyrier à Genève, très près de la gare du chemin de fer à voie étroite de Genève à Veyrier.

De ce point, la ligne se dirige vers la montagne, en passant au-dessus du chemin de fer de Bellegarde au Bouveret et des carrières exploitées dans ces parages, puis s'élève sur le flanc du Grand-Salève, parallèlement au sentier du Pas-de-l'Echelle, traverse un tunnel de 100 mètres de longueur et aboutit au village de Monnetier qu'elle traverse entre l'église et la montagne, et redescend vers la mairie de Monnetier-Mornex, en passant derrière le cimetière pour se raccorder, en la station de Monnetier-Mornex, à la ligne principale d'Etrembières aux Treize-Arbres, dont la construction est poussée activement et qui sera livrée à l'exploitation en 1892.

Ce chemin de fer, à voie de 1 mètre d'écartement de rails, sera à crémaillère, système R. Abt, sur la partie comprise entre Veyrier et le haut du Pas-de-l'Echelle, et de ce point à la mairie de Monnetier-Mornex la crémaillère sera supprimée et l'on marchera par adhérence, les déclivités ne dépassant pas 5 0/0. Ce système mixte est pratiqué avec succès dans les chemins de fer industriels du Hartz et dans les chemins de fer de touristes du Brunigg, du Berner-Oberland et de Viège à Zermatt, en Suisse.

La voie, le matériel roulant et le mode de traction seront les mêmes que pour la ligne d'Etrembières aux Treize-Arbres.

La traction aura lieu au moyen de l'électricité avec moteurs fixes. Ces moteurs fixes mettront en mouvement des machines dynamo-électriques motrices, lesquelles produiront un courant électrique circulant dans un câble placé tout le long de la voie. Les wagons porteront des machines dynamo-électriques réceptrices, actionnées par ce courant, lequel, au moyen de brosses métalliques glissant le long du câble, passera dans ces machines et reviendra par les rails pour former le circuit complet.

La longueur de la section entre Veyrier et Monnetier sera de 3 kilomètres 170 mètres; elle n'empruntera aucune route ni aucun chemin.

Suivant la convention et le cahier des charges intervenus entre le département de la Haute-Savoie et MM. de Meuron et Cuénod, la concession de la nouvelle ligne est faite sans subvention ni

garantie d'intérêts et prendra fin en même temps que la concession de la ligne d'Etrembières aux Treize-Arbres.

Une nouvelle ligne stratégique. — Le génie militaire a terminé les études de la ligne stratégique dont le Ministre de la guerre avait projetée la construction entre Dijon et Belfort.

Il s'agit d'assurer les communications entre le chef-lieu de la 15^e division militaire et le grand camp retranché qui couvre notre frontière au sud de l'Alsace. Il est essentiel qu'en cas de mobilisation, des trains militaires puissent amener directement de Dijon à Belfort les troupes du 8^e corps d'armée, sans emprunter ni la ligne de Vesoul au nord, ni celle de Dôle-Besançon au sud, déjà affectées à d'autres corps.

Le projet étudié consiste à diriger la voie nouvelle, d'abord de Dijon sur Gray, puis, de ce point, directement de l'ouest à l'est, par Gy, Rioz, Montbazou, Rougemont, Villersexel, Prahier et Evettes, où aura lieu le raccordement avec la grande ligne de Paris à Belfort, à 5 kilomètres au nord de cette ville.

La ligne à construire aura un développement de 140 kilomètres environ. Elle traverse une région peu accidentée et ne nécessitera pas de travaux d'art importants, ce qui peut permettre de compter sur une exécution rapide et économique.

Il est à remarquer, du reste, que son tracé a été conçu de telle sorte qu'en dehors de son intérêt stratégique, elle rendra de véritables services à cette région, dont elle desservira tous les centres importants de population.

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Cabinet de M. COURT, 6, rue de la Barre.

A l'angle de l'avenue de Saxe et de la rue Dumoulin. Construction d'une maison. Propr., M. Weitt.

MISES EN ADJUDICATION

Rhône. — Mercredi 9 décembre, 2 h. 1/2. — Mairie de Lyon, cinquième arrondissement. Nouveau cimetière de Loyasse. Reconstruction du mur de clôture devant le champ de manœuvre de la Sara. Adjudication au rabais, en un seul lot, des travaux ci-dessus désignés, estimés à la somme de 41.936 fr., non compris une somme de 64 fr. pour ouvrages imprévus.

Les devis, plans, profils et cahier des charges relatifs auxdits travaux, sont déposés à la mairie de Lyon (1^{re} division, bureau des travaux de la ville), où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 h. du matin à midi, et de 2 h. à 5 h. du soir.

Rhône. — Mercredi 16 décembre 1891, 2 h. 1/2. — Mairie de Lyon. Adjudication au rabais de l'entretien et construction des trottoirs et dallages en asphalte du 1^{er} janvier 1892 au 31 décembre 1896. La dépense est évaluée à 180.000 francs par année, mais avec la faculté pour l'administration de diminuer ou d'élever cette prévision.

Le cahier des charges relatif auxdits travaux est déposé à la Mairie de Lyon

(1^{re} division, bureau des travaux de la ville), où chacun sera admis à en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 9 heures du matin et de 2 à 5 heures du soir.

Drôme. — Samedi 12 décembre, 2 h. 1/2. — Préfecture. Travaux d'amélioration du quai de Saint-Vallier et de construction d'une rampe d'abordage sur le Rhône. Terrassement, démolition de vieilles maçonneries, remaniements d'enrochements, perrés, maçonneries et enrochements neufs, 132.947 fr. 42. Somme à valoir, 12.052 fr. 58. Total, 145.000 fr. Caut., 2.000 fr.

Communication des pièces du projet dans les bureaux : 1^{er} de la préfecture ; 2^e de M. Bardot, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, 34, rue Belle-Image, à Valence.

Loire. — Dimanche 20 décembre, 10 h. — Mairie de la Ricamarie. Construction d'un abattoir communal. — 1^{er} lot. Terrassements, maçonnerie et ciment. Mont., 49.332 fr. Caut., 2.300 fr. — 2^e lot. Charpente, couverture et zinguerie. Mont., 14.039 fr. Caut., 600 fr. — 3^e lot. Menuiserie. Mont., 6.039 fr. Caut., 300 fr. — 4^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Mont., 2.826 fr. Caut., 150 fr. — 5^e lot. Serrurerie. Mont., 3.836 fr. Caut., 150 fr.

Les certificats seront visés avant le 16 décembre par M. Chapelon, architecte, rue d'Annonay, 1, à Saint-Etienne.

Renseignements à la préfecture de la Loire, à Saint-Etienne.

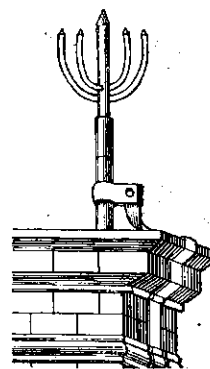
Saône-et-Loire. — Vendredi 4 décembre, 2 h. — Préfecture. Edifices départementaux. Construction d'un quartier de femmes à l'asile Rambuteau du Bois-Sainte-Marie. Evaluation suivant le projet dressé par M. Poinet, architecte du département de Saône-et-Loire, 59.787 fr. 75 ; non compris les sommes à valoir pour imprévus et honoraires de l'architecte. Caut., 3.000 fr.

Les devis et cahier des charges relatifs aux travaux dont il s'agit sont déposés à la préfecture (2^e division), et dans les bureaux de M. Poinet, architecte du département, 12, rue de Saône, à Mâcon, où chacun sera admis à en prendre connaissance tous les jours, de 9 h. à 11 h. du matin et de 1 h. à 5 h. du soir.

Les abonnements sont payables d'avance. Toutes les quittances d'abonnement sont à souche et valables signées par M. l'Administrateur délégué. Tous nos recouvrements du dehors se font par l'intermédiaire de la poste.

L'abonnement continue sauf avis contraire.

On s'abonne sans frais dans tous les bureaux de poste ou au bureau du journal, imprimerie A. REY, 4, rue Gentil, à Lyon.



Paratonnerres Economiques

LA COURTES TIGES ET A POINTES MULTIPLES

Système brevetés S. G. D. G. adopté par la commission technique du département du Rhône pour l'asile des aliénés de Bron.

DÉLOGÉ ET TOURNIER

CONSTRUCTEURS

6 et 8, rue de Fleurieu, Lyon

La plus forte récompense obtenue à l'Exposition Industrielle de SAINT-ETIENNE, 1891.

Le Propriétaire-Gérant : ALEXANDRE REY.

Lyon. — Imp. PITRAT, A. Rey successeur, 4, rue Gentil. — 3427

FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

PEINTURE & PLÂTRERIE

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52. — Lyon. — Fabrique de plâtre, entrepôt général des tuileries de Bourgogne, chaux hydrauliques et ciments. — Carreaux de Verdun.

CIMENTS, CHAUX, PLÂTRE, BITUME & PAVES

GAY, MATHIEU ET CHEVROT, rue de Marseille, 64. — Seuls concessionnaires de la vente des ciments Vicat pour Lyon et la banlieue, Portland de l'éclou, du Vt., bonnais, Virieu-le-Grand et de Pochet de Saint-Rambert. Ciments de Grenoble, chaux lourdes et de Bourgoin. Trepi du Teil et autres provenances. Briques, tuiles et lattier Albâtres, plâtres de Paris, de Savoie et de Bourgogne. — Expéditions France et étranger.

ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

ARDOISES, DALLÉS, GUICHARD Père et Fils, chemin de Serin, 3, Lyon. — Représentant de la Commission des Ardoisières d'Angers.

TAILLE DE PIERRES, SCULPTURE & DÉCORATION

PIERRES DE TOURNUS. Pierres blanches mi-dures, des Carrières de Tournus. **PERRET**, marchand et entrepreneur à Tournus (Saône-et-Loire). Exécution sur tous les plans et appareils de pierres taillées pour bâtiments, travaux d'art, etc. Fourniture de pierres brutes. — Exploitation exclusive des Carrières de Lacrost, pierre très fine pour statues, sculptures et marbrerie. — Stock de pierres brutes ou taillées pouvant être livrées en toutes saisons.

BOIS DE CONSTRUCTION, SCIAGES & PARQUETS

POYET (J.-A.), à Saint-Bonnet-le-Château (Loire). Fourniture de charpente expédiée sur commande à Messieurs les entrepreneurs et charpentiers. Fabrique spéciale de lames de parquets en pin. Sciages de toutes dimensions.

PITRAT AÎNÉ à Givors (Rhône). Bois de constructions, Sciages et Parquets. Grandes scieries. Fabrique de parquets, lames de planchers, Moulures et bois découpés à Bellegarde (Ain).

CARRELAGES

SANDROT (J.). Manufacture de Carrelages mosaïques perfectionnés brevetés s. g. d. g. Fabrique et magasin : rue de la Pépinière (avenue Thiers), GRENOBLE (Isère). Envoi franco de l'albun.

TÉLÉPHONES

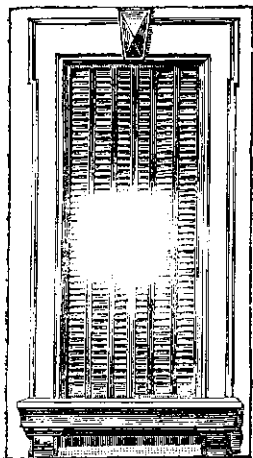
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TÉLÉPHONES. Agence régionale, 31, rue de l'Hôtel-de-Ville, Lyon. Charnioux représentant pour Lyon et la région. — Vente et pose de Sonneries électriques, Boutons, Tableaux indicateurs, Avertisseurs d'incendie, Piles Signaux électriques, etc. Téléphones domestiques remplaçant avantageusement les Porte-Vois ordinaires pour appartements, usines, châteaux etc. Téléphones « Ader » et autres adoptés par l'Adm. des Postes et Télégraphes dans les Réseaux de l'Etat. Câbles pour Lumière électrique etc.

CIÉ CONTINENTALE ÉDISON — Eclairage électrique. Transport de force. Electrolyse. — AGENCE DE LYON 68, rue de l'Hôtel-de-Ville.

FERMETURES EN FER ET EN TOLE D'ACIER ONDULÉE

NOUVEAUX SYSTÈMES RAPIDES ET SILENCIEUX (BREVETÉ S. G. D. G.)

Persiennes brisées tout Fer et Fer et Bois (Modèles déposés)



USINE A VAPEUR

2 MÉDAILLES D'OR

Paris 1889

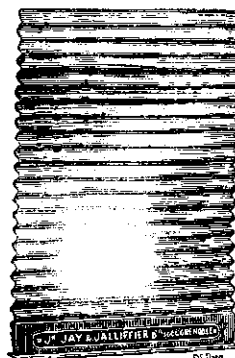
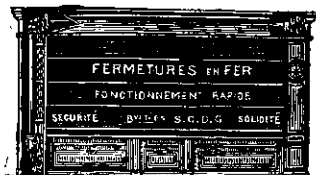
J^H JAY & JALLIFFIER

CONSTRUCTEURS BREVETÉS S. G. D. G.

GRENOBLE

SUCCURSALE:

MARSEILLE, 18, Vieux Chemin de Rome



Représentant à Lyon: M. BUY, 13, rue du Bas-Port, 13, Lyon

NOUVEAU GENRE DE DÉCORATIONS MOSAIQUES

POUR PLAFONDS & CLOISONS

BREVETÉ S. G. D. G. EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

E. JUMEAU, SCULPTEUR

87, rue Cuvier à LYON

Ce nouveau système est employé avec de grands avantages, quant à la **durée** qui est **indéfinie**, tous les ornements étant **incrûstés et non peints**. — pouvant remplacer la peinture décorative riche, la faïence, la mosaïque avec de très grands avantages quant au prix, la durée indéfinie et le côté artistique.

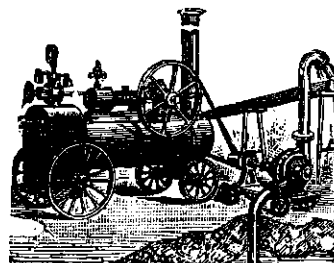
L'EXÉCUTION TRÈS RAPIDE D'APRÈS LES DESSINS OU LES IDÉES DES CLIENTS, EN CARREAUX MATS OU BRILLANTS D'UNE DURETÉ COMPARABLE AU MARBRE.

Envoi franco d'échantillons sur demande

On peut obtenir par ce procédé des décorations de la plus grande richesse à des **PRIX VARIANT DE 30 A 70 0/0 MOINS ÉLEVÉS** que les décorations riches connues jusqu'à ce jour

MATÉRIEL DISPONIBLE

LOCOMOTIVES ET WAGONS, A DIVERSES VOILES
LOCOMOTIVES, DE 2 A 30 CHEVAUX



ACHAT, VENTE,

LOCATION

Pompes Letestu, Dumont et autres.
Grues roulantes, pivotantes, fixes et à vapeur.
Machines fixes, avec ou sans condensation.
Treuils fixes et roulants.
Chaudières Tubulaires, à foyer intér. et à bouilleurs.
Wagons et Matériel Décauville.
Rails vignoble fer et acier.

ENVOI SUR DEMANDE DE CROQUIS ET AUTOGRAPHES
J. ROHMER, 52, cours Perrache, LYON

VERMOREL

Constructeur à VILLEFRANCHE (Rhône)

DÉFENSE CONTRE

Le Phylloxéra
PALS INJECTEURS PERFECTIONNÉS

Sulfure de carbone, Charrues-Vignerones
Pompes à vins, Alambics.

DEMANDER LES TARIFS



ÉCLAIRAGE PUBLIC

DES
COMMUNES QUI N'ONT PAS DE GAZ
MAISON SPÉCIALE
Tarifs sur demande. Références par
le Journal et le Pécuniaire

Jules JANIN fils, à LYON (Villette).

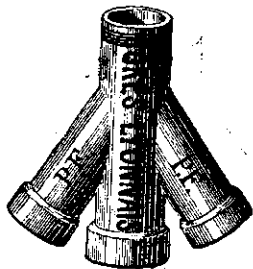
GRÈS LYONNAIS

FABRICATION SPÉCIALE DE

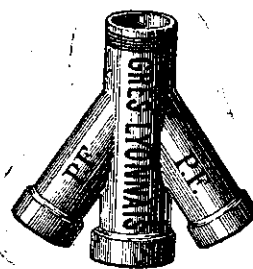
TUYAUX EN GRÈS VITRIFIÉ

POUR

Conduites d'Eau et d'Acide, Egouts, Colonnes de Fosses



MARQUE DÉPOSÉE



MARQUE DÉPOSÉE

PROST FRÈRES

16, quai de Bondy. — LYON

Usine à la TOUR-DE-SALVAGNY (Rhône). — Dépôt à SAINT-ÉTIENNE, rue de Roanne (Loire)