

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS

A NOS LECTEURS

Nous avons l'honneur d'informer nos Abonnés que nous continuerons à insérer gratuitement, à titre documentaire et sous la responsabilité de leurs auteurs, l'exposé technique des projets qui intéressent notre région.

Ceux de nos Lecteurs qui désireraient faire paraître dans la *Construction Lyonnaise* des notices explicatives sur leurs projets ou leurs études particulières, devront en adresser le texte à la Commission technique du journal, 4, rue Gentil.

A dater de ce jour, la *Construction Lyonnaise* se chargera, sur la demande des auteurs, de la réimpression à *prix réduit*, sous forme de brochure, des articles qui lui auront été communiqués.

N. B. — Toutes les communications adressées au journal seront soumises à l'examen préalable de sa Commission technique.

Voici le tarif réduit qui nous a été consenti pour la mise en brochure des articles extraits de la *Construction* sur beau papier blanc, format in-8^o.

TIRAGE	4 PAGES	8 PAGES	16 PAGES	COUVERTURE DE COULEUR
	FR.	FR.	FR.	FR.
Premier cent . . .	6 50	10 50	20 »	10 »
Chaque cent en plus	3 »	4 50	9 »	3 50

Dans ce prix ne sauraient être compris les changements que les auteurs apporteraient à leur article, ni les surcharges que pourrait occasionner le tirage de vignettes intercalées dans le texte.

JURISPRUDENCE

Bien qu'il n'existe aucune clause ni condition spéciale dans le contrat intervenu entre une compagnie industrielle et son employé, celui-ci a droit à des dommages-intérêts dans le cas d'un renvoi non motivé, si ce renvoi lui cause un préjudice et s'il ne lui est pas accordé un délai suffisant pour se pourvoir d'un emploi équivalent à celui dont il était chargé.

Application de ce sage principe a été faite dans un arrêt récent de la Cour de Rennes, confirmant un jugement du Tribunal de commerce de Nantes, en date du 25 juillet 1891.

La clause de non-garantie insérée dans un tarif spécial de transport à prix réduit, ne peut exonérer une entreprise de transport de ses propres fautes ni même de sa simple négligence ; cette clause de non-garantie n'a d'autre effet que de mettre à la charge des expéditeurs ou des destinataires la preuve des fautes imputées à la Compagnie.

Ce système, conforme à l'équité, résulte de deux décisions judiciaires, l'une du Tribunal de Commerce de la Seine du 19 mars 1891, l'autre de la Cour de Paris en date du 19 mars 1892.

**

C'est devant les Tribunaux civils ordinaires et non devant la juridiction spéciale des Tribunaux de commerce que doivent être portées toutes les contestations relatives aux contrats de construction d'immeubles et au paiement des honoraires des architectes, des travaux des entrepreneurs, à moins cependant que les immeubles ne soient établis dans un but uniquement commercial, c'est-à-dire pour être de suite mis en vente.

Ainsi jugé le 6 juillet 1892 par le Tribunal de commerce de la Seine.

**

En cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, un concierge n'étant ni locataire, ni occupant avec un droit personnel d'occupation, mais un simple serviteur à gages, n'a droit à aucune indemnité de dépossession de son local.

Ainsi légitimement décidé par jugement du Tribunal civil de Lyon, 1^{re} chambre, en date du 8 juin 1892.

Voici les principaux attendus de ce jugement, décidant une question neuve et intéressante :

« Attendu que le défendeur prétend droit à une indemnité comme concierge d'une maison expropriée ;

« Qu'il ne résulte pas de ses conclusions qu'il occupait son logement à un autre titre que celui de concierge ;

« Attendu que le concierge n'est qu'un serviteur à gages que le propriétaire peut renvoyer sans lui donner congé, à la seule condition de le prévenir huit jours à l'avance, suivant l'usage reçu ;

« Que, s'il est logé dans la maison, ce logement n'est que la conséquence des fonctions qu'il exerce, mais ne fait pas de lui un locataire, ni d'une manière générale un occupant ayant un titre personnel d'occupation ;

« Qu'il suit, qu'en cas d'expropriation, il est sans droit à une indemnité, supposant la résolution d'un droit à l'occupation totale ou partielle de la maison expropriée. »

**

Lorsqu'un ouvrier blessé dans un accident au cours d'un travail pour lequel il s'est loué, réclame à son patron une indemnité de chômage en vertu d'une clause de son contrat de louage par laquelle ce dernier s'est engagé à lui fournir cette indemnité, moyennant une retenue proportionnelle sur son salaire, il doit s'adresser en premier ressort, au Conseil des prud'hommes et en appel au tribunal de commerce car il s'agit là de l'interprétation d'une clause du contrat de louage pour laquelle ces deux juridictions sont seules compétentes.

Si, au contraire, l'ouvrier actionnait son patron en réparation d'un quasi délit et en vertu des dispositions générales de l'article 1382 du Code civil, il devrait se pourvoir devant les tribunaux civils ordinaires.

Ainsi jugé par le tribunal de commerce de la Seine, le 19 août 1892.

Un entrepreneur de travaux publics relatifs à des bâtiments civils a le droit de demander, conformément à l'article 37 des clauses et conditions générales du service des bâtiments civils du 10 avril 1877, la résiliation de l'entreprise et, s'il y a lieu, des dommages intérêts en cas d'ajournement des travaux pendant plus d'une année, en dehors du cas de force majeure.

Il n'est pas nécessaire qu'il existe un ordre formel de suspension ou d'ajournement, et les tribunaux administratifs, n'ont pas le droit d'importer un nouveau délai aux ordonnateurs des travaux.

Arrêté du conseil d'État statuant aux contentieux le 13 juillet 1892 sous la présidence de M. Laferrière.

* * *

On ne peut relever le délit de contrefaçon dans le fait d'expédier en transit par la France un objet fabriqué dans un pays où il n'est pas breveté à destination d'un pays où il ne l'est pas davantage, ni le texte, ni l'esprit de la loi de 1844 sur les brevets d'invention ne visant que le simple transit.

1° Parce que ce serait compromettre l'intérêt des entreprises, de transports françaises sans bénéfice aucun par le breveté, si le transport des marchandises par les voies françaises était interdit, quand ces marchandises ne doivent que traverser le sol français, pour se rendre d'un pays où leur fabrication est libre dans un pays où cette fabrication l'est également.

2° Parce que le transit sincère ne peut servir à dissimuler aucune fraude, et dès lors ne saurait porter aucune atteinte aux droits du breveté.

3° Parce qu'il est de principe, même au point de vue fiscal douanier, que les marchandises voyageant en transit, sont censées voyager en dehors des frontières.

Ainsi décidé, conformément selon nous aux principes, par jugement de la seconde Chambre du tribunal civil de Lyon en date du 10 mai 1892.

LES VIDANGES A LYON

PROJET D'UN SYSTÈME DE VIDANGE PNEUMATIQUE

PAR M. ALEXANDRE CADET, INGÉNIEUR

Monsieur le Gérant de la *Construction Lyonnaise*,

Nous prenons la liberté de vous demander de vouloir bien insérer dans vos colonnes quelques réflexions que nous a suggérées un article paru dans le dernier numéro de la *Construction Lyonnaise*, article intitulé : « Les vidanges à Lyon. — Projet d'un système de vidange pneumatique, par M. Émile Burelle.

Depuis longtemps déjà, nous avons songé à supprimer les fosses d'aisances, reconnues dangereuses par la majorité des hygiénistes, au double point de vue des infiltrations dans le sol, et des dégagements dans l'atmosphère des produits de la fermentation.

Adversaire résolu du « Tout à l'égout », qui présente des inconvénients aussi graves que la fosse fixe, au point de vue de l'hygiène, et absorbe, en outre, avec l'engrais, une source de richesse considérable pour l'agriculture de la région, nous nous sommes mis courageusement à l'étude du problème d'assainissement qui se posait dans notre ville.

Après de nombreuses recherches, nous sommes arrivé, il y a un an environ, à le résoudre dans un sens pratique.

Voici en quelques mots le jeu de notre système, pour lequel nous avons été breveté, et que nous avons eu l'honneur de présenter à l'administration.

Dans un des faubourgs de la ville, III^e ou VI^e arrondissement, nous établirions une usine centrale, (qu'il ne faut pas confondre avec un dépotoir), usine munie de réservoir et d'un magasin d'air comprimé.

Des réservoirs, partiraient un collecteur se dirigeant sur la ville, et, dans le sens inverse, une canalisation se dirigeant à la campagne.

Le collecteur ou canalisation principale, partant des réservoirs, se dirige dans la ville pour recevoir des intermédiaires à l'angle de chaque rue ; les intermédiaires portent eux-mêmes de petits branchements qui se rendent à chaque fosse d'aisances et dans le puisard de celle-ci.

Les canalisations placées dans les égouts seraient en fonte ; les autres seraient, de préférence, en grès, ainsi que la colonne de refoulement.

En tête de chaque intermédiaire est placée une vanne destinée à isoler ou à mettre en communication cet intermédiaire avec le collecteur. Une vanne spéciale est installée de même en tête de chaque branchement.

D'après cette disposition, pour vidanger les fosses d'une rue, il suffira de mettre ces fosses en communication avec le collecteur et de faire le vide dans le réservoir. Enfin, pour vider le réservoir lui-même, il suffira de le mettre en communication avec la canalisation de la campagne et avec le magasin d'air comprimé.

Par ce procédé, nous estimons que la toilette des fosses d'aisances de toute la ville doit se faire une fois par semaine, c'est-à-dire assez souvent pour éviter la fermentation des matières.

Les fosses actuelles peuvent subsister, comme moyen transitoire, pourvu qu'elles soient munies du puisard réglementaire. Les fosses neuves peuvent être considérablement réduites.

Les gaz contenus dans les fosses seront appelés dans la canalisation pour être comprimés dans le magasin, et, c'est cet air infecté qui refoulera les matières à la campagne, avant de s'échapper dans l'atmosphère.

On pourrait nous dire que notre procédé est incomplet, puisque nous conservons, en partie, les fosses fixes, et que, par ce fait, nous n'éloignons pas immédiatement les matières vertes de la maison. Ce à quoi nous répondrons que notre fosse ne peut pas être considérée comme une fosse fixe, mais bien comme un simple récipient, n'ayant jamais de matières en charge, capables de produire des infiltrations, et que ces matières sont enlevées avant le commencement de la fermentation.

Par ce moyen, nous pouvons localiser l'effort de nos machines pneumatiques sur une partie de la canalisation, exploiter plus économiquement que dans le cas d'une action générale et automatique sur l'ensemble du réseau. Nous avons, de plus, la facilité de faire les réparations dans le cas de rupture d'un tuyau sans arrêter le fonctionnement.

Pour ces diverses raisons, nous avons préféré ce mode d'installation à tout autre, ayant un fonctionnement plus délicat, mais moins pratique,

Comme on le voit, d'après cette description sommaire, le projet de M. Burelle diffère totalement du nôtre, en ce sens qu'il retient à l'usine de la Mouche une partie des matières pour la fabrication du sulfate d'ammoniaque.

Le dégagement inévitable des gaz méphitiques dans un endroit aussi proche de la ville, et l'évacuation dans le Rhône des matières non fertilisantes, constituent évidemment une des pires conditions hygiéniques.

N'est-ce pas aller totalement à l'encontre du but que l'on se propose, que d'entretenir un immense foyer d'infection à deux pas de l'agglomération lyonnaise ? — Et qu'y a-t-il de changé dans ce cas, avec le système actuel ? — La suppression des tonneaux de vidange et du transport des matières fécales à travers les rues de la ville est-elle une amélioration suffisante ? — Nous ne le pensons pas.

Maintenir l'usine de la Mouche avec des inconvénients aussi graves que la contamination de l'air et de l'eau qui en résulte fata-

lement, c'est laisser subsister un état de choses absolument condamné, et qui n'a cessé de donner lieu à des plaintes justifiées.

Un tel projet ne constitue, il faut bien le reconnaître, qu'un « Tout à l'égout » réduit et dissimulé.

Notre grande préoccupation a été, précisément, d'éviter le danger que nous signalons, et notre mode de refoulement nous donne toute sécurité à ce sujet. Au lieu de laisser échapper librement dans l'atmosphère l'air aspiré par nos machines, nous nous servons de cet air, après l'avoir comprimé pour refouler les matières à la campagne ; mais, dans l'usine centrale, aucun dégagement nuisible n'est à craindre.

Est-il besoin de conclure ?

Nous laisserons ce soin à l'administration municipale.

Elle est en présence de deux projets bien définis : l'un, rompant nettement avec ce qui existe, et offrant à la place toutes les garanties désirables au point de vue de la salubrité publique ; l'autre, conservant dans son fonctionnement une partie des errements d'un passé irrémédiablement condamné par tous les hygiénistes.

Nous osons espérer que son choix ne sera pas douteux.

NOS TRAMWAYS

La Compagnie des omnibus et tramways a l'intention, paraît-il, de modifier les itinéraires de quelques lignes suburbaines.

Voici quelles seraient les principales modifications :

La ligne de Montchat, dont le stationnement actuel est place Bellecour, aura son point *terminus* sur la place des Cordeliers. Cette ligne quittera le cours Gambetta pour suivre le cours de la Liberté et le pont Lafayette. Le voyageur venant de cette direction aura le droit, sur la place du Pont, d'aller sans augmentation de prix à Bellecour par les autres lignes qui s'y dirigent. Un ticket spécial permettra ce changement de voiture.

Enfin, la ligne de Monplaisir, au lieu de continuer sur Vaise, s'arrêterait à Bellecour comme autrefois.

Le premier changement sera très favorablement accueilli par le public ; il facilitera beaucoup les communications entre les quartiers du sud-est et le centre de la ville.

En ce qui concerne la seconde modification, nous pensons qu'il vaudrait mieux conserver l'ancien itinéraire jusqu'à Lyon-Vaise, sans chercher à l'écourter.

Si des raisons sérieuses obligent l'Administration à abrégier la longueur du parcours, par exemple la faible quantité de voyageurs sur cette ligne, on pourrait procéder moins radicalement en reportant le point *terminus* à la rue Octavio-Mey, c'est-à-dire en face la gare Saint-Paul.

On serait toujours à temps, si le succès ne répondait pas aux espérances, d'installer définitivement le point *terminus* sur la place Bellecour.

Il faut féliciter la Compagnie des omnibus et tramways des efforts qu'elle fait pour améliorer son service ; nos compatriotes apprécient de plus en plus les heureuses modifications qu'elle a déjà apportées à son système d'exploitation ; nous espérons qu'elle persévéra dans cette voie et que chaque année nous aurons à constater de sensibles progrès.

La transformation rapide de certains quartiers de la rive gauche créant de nouvelles exigences dont il faudra tenir compte, il serait peut-être sage de prévoir dès maintenant les changements à apporter aux itinéraires des autres lignes.

Parmi ces dernières, nous citerons en premier lieu la ligne Gare de Vaise-Place du Pont. Il sera nécessaire de la prolonger soit jusqu'au chemin de Gerland, par la rue de Marseille et l'avenue des Ponts, soit jusqu'à la place de la Madeleine, à l'entrée de la

rue du Repos, par la Grande-Rue de la Guillotière ; elle desservirait ainsi la nombreuse agglomération de ce quartier et nos deux importants cimetières.

Si l'on veut convenablement utiliser la ligne de Saint-Clair, il faudra forcément la prolonger jusqu'à Perrache. La dépense ne serait pas grande, puisqu'il suffirait d'établir un tronçon de voies entre le pont de la Guillotière et la place de la Charité. De plus, cette modification permettrait d'alléger le service Perrache-Brotteaux, tout en améliorant beaucoup, à peu de frais, les communications de la rive droite du Rhône.

En outre, la ligne d'Oullins aurait son point *terminus* mieux situé sur la place Bellecour ; elle serait ainsi plus facilement abordable, soit pour les directions de Vaise, soit pour les lignes de Villeurbanne-Bon Coin, Montchat ou Monplaisir.

Il est évident qu'on ne peut faire tous ces changements en un coup de baguette, mais en procédant avec méthode et esprit de suite, comme l'a fait jusqu'à ce jour notre grande Compagnie de transports, notre ville sera bientôt dotée d'un remarquable réseau de tramways répondant à tous les besoins de nos compatriotes.

LA FONTAINE BARTHOLDI

La fontaine Bartholdi, depuis si longtemps attendue, vient enfin d'être inaugurée à l'occasion de la fête nationale du 22 septembre.

L'œuvre est trop connue pour en faire une description qui serait d'ailleurs bien tardive et superflue. Tout le monde en effet a pu voir le monument qu'on vient d'édifier sur la place des Terreaux, lequel n'est peut-être pas exempt de toutes critiques surtout en ce qui concerne l'entourage, dont l'architecture ne s'harmonise pas d'une façon très heureuse avec l'œuvre du sculpteur. Celle-ci, bien qu'elle n'ait pas été conçue en vue de l'emplacement qu'elle occupe, et, malgré certaines parties un peu faibles et défectueuses, présente cependant dans son ensemble une allure puissante qui demandait à être complétée par une architecture robuste et énergique. Il y a évidemment quelque chose de disparate entre le groupe si grouillant de Bartholdi reposant sur un pittoresque amoncellement de roches, qui auraient pu toutefois ne pas enserrer autant la groupe des chevaux placés sur les côtés, et cette architecture dont la mouluration n'a pas assez de fermeté et de robustesse, bien qu'elle soit plutôt lourde en divers endroits. Puis avec cela des détails de sculpture et de plates incrustations de marbre d'une maigreur et d'une sécheresse navrantes qui lui donnent un caractère quasi funéraire.

Je n'insisterai pas autrement là-dessus, mais je veux signaler encore le manque d'ampleur dans l'ensemble du parti architectural adopté, qui n'est toutefois pas mauvais en lui-même, et aussi le manque de simplicité dans le raccord défectueux du bassin inférieur avec les piédestaux qui terminent l'entourage formant hémicycle sur la face postérieure du monument.

Malgré l'exiguïté relative de l'emplacement, il semble qu'il était néanmoins possible de donner plus de développement à cet hémicycle qui, pour le spectateur placé même à une certaine distance au milieu de la place, disparaît presque complètement masqué par le groupe de la partie centrale au lieu de former à celui-ci une sorte d'encadrement. Le bassin inférieur n'a pas non plus un développement suffisant principalement sur les côtés.

Que dire également des candélabres maigres et étriqués, placés trop en arrière et qui éclairent mal l'ensemble du groupe.

Faut-il imputer ces imperfections à une exécution hâtive. Ce n'est pas je crois le cas, car depuis deux ans environ que la ville a fait l'acquisition de la fontaine Bartholdi, on a bien eu le temps

de faire et de refaire toutes les études nécessaires pour se rendre compte du meilleur résultat à obtenir. Or ce résultat est loin d'être complètement satisfaisant, et, au risque de passer pour un fâcheux, je me permettrai de rappeler à l'administration de notre bonne ville de Lyon, la mise au concours des monuments publics que l'on préconise depuis longtemps dans ce journal ; et qui, si elle avait été appliquée en cette occasion, aurait certainement pu donner un résultat sensiblement supérieur.

PERVAL.

* *

La fontaine Bartholdi a été inaugurée le 22 septembre dernier, à l'occasion du Centenaire de la République.

Cette œuvre d'art produit un effet magnifique, elle a changé complètement l'aspect de notre vieille place des Terreaux et l'a transformée en une des plus belles places de notre ville.

Malgré la valeur réelle du monument qui fait le plus grand honneur à son auteur, nous ne nous attendions pas à un succès aussi complet.

Ce résultat est dû à l'artiste et à la Commission qui a été nommée pour rechercher un emplacement favorable, ils ont su faire un choix excellent, sans s'inquiéter des sollicitations des différents quartiers.

Indiquons en quelques mots les grandes lignes de ce monument :

Le groupe principal de la fontaine, symbolisant la course torrentueuse d'un fleuve vers la mer, représente un quadrigé conduit par une femme allégorique. Il est installé sur un massif de rochers, d'où l'eau se déverse en cascades dans un bassin formé de deux parties semi-circulaires.

La femme allégorique, qui couronne l'œuvre, mesure 4 mètres du haut de la tête jusqu'à la vasque en plomb.

Le groupe, d'un poids de 21.000 kilogrammes, est en plomb repoussé et martelé. Il a été exécuté d'après la maquette de Bartholdi, dans les ateliers Gaget-Pérignon ; l'épaisseur du plomb est à peine de 2 millimètres 1/2.

La hauteur totale du monument est d'environ 8 mètres 75. Les chevaux qui supportent la vasque supérieure ne mesurent pas moins de 4 mètres 85, à partir du haut du trottoir.

L'ASSAINISSEMENT DES VILLES

Aujourd'hui que les questions d'hygiène ont pris dans les préoccupations des pouvoirs publics et dans l'esprit des simples particuliers, la place qu'elles méritent, on a cherché mille moyens d'assainir les grands centres de population.

Depuis plus de trente années, deux fois ce que Tacite appelle un long espace de vie humaine de larges et droites avenues apportent à flot l'air et la lumière dans les grandes cités — des eaux abondantes — quoique bien insuffisantes encore dans presque toutes les grandes agglomérations humaines, entraînent au loin les immondices qui les souillent, et qui constituaient jadis des foyers permanents d'infection.

Un savant professeur anglais vient de présenter récemment à l'Association Britannique, un projet d'assainissement parfaitement étudié pour la ville d'Edimbourg.

Ce projet consiste non seulement à débarrasser la capitale de l'Écosse, des immondices qui l'encombrent comme toutes les grandes villes, mais encore à les utiliser comme combustible afin de produire, dans des conditions économiques, permettant de lutter avantageusement contre le gaz, l'éclairage électrique de la cité.

Voici les dispositions proposées par M. le professeur G. Forbes, savant distingué.

« Tous les détritres de la cité, soigneusement recueillis, seraient transportés dans des voitures parfaitement closes à une usine munie d'appareils à combustion spéciaux — ces détritres renfermant en grande quantité des papiers graisseux des fibres, des débris végétaux et organiques brûlent facilement et presque complètement — la chaleur dégagée produirait de la vapeur dans des chaudières placées à cet effet sur le parcours des gaz de la combustion, et cette vapeur actionnerait directement des machines dynamo-électriques productrices de lumière. On pourrait aussi employer cette vapeur d'une manière indirecte en la faisant servir à élever dans un réservoir de l'eau qui s'écoulerait ensuite pour faire mouvoir des turbines commandant elles-mêmes des dynamos.

Les statistiques révèlent un fait mathématique très curieux dans l'ordre d'idées qui nous occupe, c'est que la combustion des ordures produites par une ville, correspond sensiblement à la production de l'éclairage qui lui est nécessaire, c'est-à-dire à 1,75 de lampe heure de 16 bougies par habitant.

L'appareil à combustion des détritres se nomme *destructor* en Angleterre, son pays d'origine. C'est en 1872 que Deacon a construit, non sans rencontrer de nombreuses difficultés, et d'énergiques résistances, le premier destructor à Liverpool. Depuis lors, plusieurs villes en ont fait construire, mais les résultats hygiéniques sont restés bien inférieurs à ce qu'ils auraient dû être, parce que dans un intérêt d'économie mal entendu, avant de livrer les immondices à la combustion, on opère parmi elles un triage qui fait conserver une foule d'objets, la plupart du temps de nature animale, recelant un grand nombre de germes de contamination.

Pour être réellement utile au point de vue hygiénique, le destructor doit faire justice de tous les détritres.

Au surplus, les destructors sont d'une construction facile et relativement peu onéreuse, ce sont quelques fours en briques et quelques grandes cheminées, il est évident que la pratique peut et doit amener des perfectionnements sensibles à ce genre un peu primitif.

Une fois les résidus d'une ville transformés en force électrique, on pourrait utiliser cette force à la désinfection par l'électrolyse des eaux d'égout.

En Angleterre, on traite chaque jour 4.500 mètres cubes d'eau d'égout de Londres par le système Webster. Voici comment se fait cette opération.

« L'électrolyse de la matière a lieu entre des électrodes en fer ; l'oxygène et le chlore naissant sont transportés sous forme d'acide hypochloreux à l'électrode positive où ils oxydent rapidement les matières organiques, les désinfectent et les rendent inoffensives ; car on le sait, le chlore et l'oxygène sont les ennemis acharnés des miasmes, des microbes et de tous les ferments de décomposition. »

En France, M. Hermite obtient des résultats identiques en soumettant à l'action d'un courant électrique une solution de chlorure de magnésium qui possède par ses produits de décomposition un pouvoir oxydant énergique, on peut employer pour l'électrolyse l'eau salée contenant 2 kilog. 5 de sel marin par mètre cube, ce qui constitue un procédé fort économique.

A côté de ces moyens d'assainissement s'exerçant sur une vaste échelle et pouvant assurer la salubrité des villes les plus considérables, il en est d'autres plus modestes mais aussi, sinon même plus importants, nous voulons parler des étuves de désinfection à vapeur humide. Tout le monde sait que la vapeur d'eau portée à une haute température détruit non seulement les microbes vivants quels qu'ils soient, mais aussi les germes végétaux d'une nature encore si mal connue à l'absorption desquels la médecine, depuis les belles découvertes de Pasteur, rattache l'origine de tant d'affections morbides.

La vapeur d'eau à température très élevée est avec le sublime corrosif l'agent destructeur par excellence, c'est sur ce principe que repose le système des étuves de désinfection.

La ville de Paris disposant de ressources considérables a pu installer trois grandes étuves municipales qui fonctionnent gratuitement, mais le prix élevé de ces appareils n'a pas permis que leur usage se généralisât. C'est pour obvier à ce grave inconvénient que MM. Geneste et Herscher construisent actuellement sous le nom de trempoirs des étuves de moindre dimension et d'un prix bien plus abordable.

Ces nouvelles étuves appartiennent à deux types différents.

Le premier du prix de 500 francs a une contenance de 1/3 de mètre cube environ.

Le second qui ne coûte que 300 francs a une capacité d'environ 1/4 de mètre cube.

Ces industriels construisent également pour la désinfection des appartements, des meubles, des gros objets, des pulvérisateurs dans les prix de 225 à 400 francs.

Ces prix sont acceptables et ces appareils peuvent être acquis sans une trop lourde charge par les communes rurales, et par de modestes établissements hospitaliers.

(Génie civil.)

LA RIVE GAUCHE DU RHONE ET LES VOIES FERRÉES

La question des passages à niveau reste toujours en suspens, aucune solution n'est même à prévoir à bref délai. Les améliorations qui seraient possibles, si l'on se décidait à supprimer ces barrières gênantes, ne seront donc pas réalisées de sitôt, malgré les promesses formelles des pouvoirs publics.

Nous empruntons à une brochure anonyme, dont le raisonnement est fort logique, les quelques lignes suivantes ayant trait à cette éternelle affaire.

« Quand la ville de Lyon effectua, vers la fin du siècle dernier, sa dernière étape au delà du Rhône, c'était évidemment parce qu'il y avait là un espace illimité, qui n'opposerait aucun obstacle à son extension et serait susceptible d'être convenablement doté sous le rapport des voies de communication. Tout a paru concourir à ce but pendant cinquante ans, c'est-à-dire jusqu'à la construction des chemins de fer de Paris à Marseille d'abord, de Lyon à Genève ensuite.

Au lieu de contribuer à parfaire l'œuvre si courageusement commencée, ces voies ferrées n'ont apporté, en effet, que des obstacles capables de la mettre en péril. C'est ce que je vais exposer rapidement.

La première de ces lignes traverse les quartiers qui nous préoccupent dans leur partie sud, mais sans aucun souci de l'intérêt de la ville de Lyon, elle a été établie sur un énorme remblai qui équivaut à un formidable mur de défense absolument infranchissable.

Quant à la ligne de Lyon à Genève, ce n'est pas en remblai qu'elle traverse ces mêmes quartiers sur plus de 5 kilomètres à l'est, mais à niveau !... et au milieu même de ce centre populeux, en sorte que toutes les rues, avenues et boulevards allant de l'ouest à l'est, c'est-à-dire desservant les quais du Rhône et le quartier du commerce, appartiennent pour une partie à la compagnie des chemins de fer, qui s'en empare à son gré, à toutes heures du jour et de la nuit, en fermant ses barrières, pour exécuter des manœuvres plus ou moins compliquées, ou faire circuler ses trains de voyageurs et de marchandises fort nombreux, ces derniers principalement, depuis la mise en service de la ligne de Saint-Clair à Collonges construite dans le but de dégager la gare de

Lyon-Perrache, et cela pendant que s'accroissent aux barrières des passages à niveau : piétons, équipages d'usines, transportant des marchandises, omnibus, tramways, charrettes, etc.

En sorte que l'on a pu dire avec raison que la ligne de Lyon à Genève est un cordon tendu pour faire trébucher les habitants de Lyon sur la rive gauche du Rhône.

Il est impossible, on le voit, d'être plus imprévoyant.

Et c'est avec de pareils éléments que l'on compte favoriser l'extension de la ville de ce côté, le seul qui soit de nature à répondre aux besoins de notre industrie locale !

Enfin, et comme si tout cela n'était pas suffisant, le service fait par la gare de marchandises de Lyon-Part-Dieu, qui est largement installée au centre même des quartiers de la rive gauche, est limité à une catégorie déterminée de transports.

Si encore la ligne de Lyon-Genève, ligne de grand trafic, qui emprunte le sol même de la ville et suspend à chaque instant la circulation sur les voies urbaines, au grand préjudice des communications, dans un centre essentiellement producteur, était utilisée pour le transport des voyageurs d'un point à un autre des quartiers qu'elle encombre si fâcheusement et dont elle supprime en quelque sorte la viabilité, il y aurait là une compensation ; mais il n'en est pas ainsi, et sur les 5 ou 6 kilomètres de traversée, entre les gares de Lyon-Brotteaux et de Lyon-Perrache, il n'y a pas une seule station de voyageurs, bien que l'on rencontre, dans ce parcours étendu à travers la ville, les importantes gares de marchandises de la Part-Dieu et de la Mouche.

Cette dernière question, toutefois, ne trouve pas sa place dans le cadre restreint que je me suis imposé ; elle fait d'ailleurs l'objet des plus pressantes réclamations de la part de tous les intéressés, à tel point que plusieurs honorables conseillers municipaux ont dû l'inscrire dans le mandat qu'ils ont accepté, sous le titre suivant :

« *Création de trains légers sur la ligne de Lyon-Genève, avec divers arrêts aux croisements des principales voies urbaines.* »

Cela dit, je reviens à mon programme. En examinant la question, plus grave encore, d'une station de voyageurs à créer sur la grande ligne du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, au quartier dit de : *la Mouche*, à la Guillotière.

Je ne pense pas qu'il soit possible de rencontrer, à l'époque actuelle et dans une nation quelque peu avancée en civilisation, l'exemple d'une population de 192,000 habitants privée d'une gare sur une ligne de chemin de fer traversant le territoire qu'elle habite, et alors surtout que cette gare serait réclamée depuis plus de quinze ans par ladite population.

C'est pourtant le cas des quartiers lyonnais de la rive gauche du Rhône avec la ligne de Paris à Marseille.

Depuis dix-huit ans, en effet, cette gare est demandée par un vœu à chaque session des Conseils locaux.

La presse lyonnaise, sans distinction, l'a réclamée en n'omettant aucune des preuves de son utilité.

L'honorable Maire de Lyon a joint ses instances personnelles à celles des corps élus, de la presse et des particuliers.

La Compagnie n'a rien voulu entendre, et s'est bornée à répondre négativement, une fois pour toutes, à M. le Maire de Lyon, par une lettre du 23 avril 1888 ; elle s'en tient aujourd'hui encore à cette réponse, à laquelle elle renvoie purement et simplement les auteurs de nouvelles démarches.

Il n'y a pas lieu d'entreprendre ici une discussion d'ordre technique à ce sujet, car c'est une cause plaidée ; aussi bien, l'État est le tuteur né des Compagnies de chemins de fer, et il a ses conseils. Constatons seulement qu'il est de notoriété publique en notre ville que, depuis un an, le Ministre des Travaux publics réclame vainement à la Compagnie P.-L.-M. un projet de gare à

la Mouche; or, si le chef des Travaux publics en France demande ce projet, c'est qu'il a la certitude qu'il peut être établi, et même exécuté, d'où il faut conclure que *la nécessité d'établir une gare ou station, sur ce point, est enfin démontrée.*

Mais alors, comment expliquer que la Compagnie se dérobe sans cesse et ne tienne aucun compte des invitations ayant pour but de faire procéder à une simple étude de la question ?

En résumé, et comme bilan, nous avons sur la rive gauche du Rhône :

AU SUD, *une formidable levée en terre, sur laquelle passent, sans s'arrêter, les trains allant de Paris à Marseille, laquelle levée est un obstacle opposé à l'expansion de la ville de ce côté;*

A L'EST, *une ligne d'important trafic qui passe à niveau, coupant en deux les quartiers neufs, rendant ainsi incommodes et même impossibles ou dangereuses leurs relations avec le centre de la ville;*

AU CENTRE, *une vaste gare de marchandises (la Part-Dieu), inutile dans la plupart des cas.*

Qu'attend-on pour mettre fin à cette situation intolérable supportée courageusement jusqu'ici dans l'espoir d'améliorations si souvent réclamées; pour donner enfin à cette partie si importante de la ville de Lyon, une viabilité sans entraves et un point d'embarquement sur la grande ligne du réseau dont ne peuvent se passer ses 192.000 habitants ?

Ce que l'on attend?... mais, en ce qui concerne l'ouverture d'une station à la Mouche, nous l'avons vu: c'est la présentation par la Compagnie d'un projet qui lui a été demandé par le Ministre des Travaux publics.

Et tout fait supposer que l'on attendra longtemps encore...

Quant aux passages à niveau de la ligne de Lyon-Genève, c'est une autre affaire.

Ici il est en face d'une situation qui fait également, et depuis longtemps, l'objet d'universelles protestations. La Chambre de commerce de Lyon notamment émettait, le 24 avril 1883, l'avis suivant: « Les passages à niveau, pour le croisement des cours Vitton et Lafayette avec la voie ferrée, fussent substituées des voies libres, soit au-dessous, soit au-dessus du chemin de fer, de manière à permettre la circulation d'une façon permanente. »

Ce vœu, émanant des seuls juges compétents, ne fut pas pris en considération et sans se décourager, effrayée d'ailleurs à la pensée de l'énorme trafic en marchandises que le raccordement de Colonges à Saint-Clair ferait passer sur cette partie de la ligne, notre Chambre de commerce ouvrit, en 1889, des conférences à ce sujet avec la direction de la Compagnie P.-L.-M.

A la suite de ces négociations, la Compagnie a enfin présenté un projet pour la suppression des passages à niveau des cours Vitton et Lafayette et aussi de la rue Paul-Bert; la Chambre de commerce de Lyon a donné son approbation à ce projet de la Compagnie, et c'est avec une véritable satisfaction que l'on considérerait, il y a quelques mois à peine, sa mise à exécution comme imminente.

Mais voilà que tout est, paraît-il, suspendu, et que nous devons perdre tout espoir, par suite de circonstances que l'on va juger.

Le projet comprend, outre l'abaissement de la voie ferrée, pour permettre le passage par-dessus des rues, avenues, boulevards, etc..., le déplacement de la ligne sur 2.500 mètres, et sa reconstruction à 120 mètres plus loin, à l'est. Cette partie du programme a donné lieu à diverses négociations pour l'achat ou la rétrocession de diverses parcelles de terrain entre la Compagnie d'une part, et, d'autre part, les administrateurs des Domaines et des Hospices civils de Lyon, enfin la ville de Lyon.

Or, ces négociations n'ont pas abouti, à cause de l'écart qui existe entre les évaluations de la Compagnie et les prétentions des

autres parties intéressées, notamment de l'administration des Domaines, qui exige un prix trop élevé des terrains provenant des anciennes fortifications de Lyon, aujourd'hui déclassées.

Il s'agirait de quelques centaines de mille francs!...

On a réuni des Commissions dans lesquelles les parties étaient représentées, écrit quantité de mémoires, rien n'y a fait, personne n'a voulu céder!... c'est à n'y pas croire.

Et, pour cette raison seule, on laisse subsister l'état de choses actuel, dussent les intérêts de la population, et par suite de la ville même subir de ce fait une grave atteinte.

Et que signifie ce marchandage dans une question aussi grave et entre gens qui devraient avoir uniquement pour mission de s'entendre, afin d'aboutir à une solution satisfaisante, puisque la question d'argent est loin d'être proportionnée aux bénéfices à retirer de la mise à exécution du projet ?

Si l'on demande enfin ce que l'on attend pour mettre la gare de marchandises de la Part-Dieu en harmonie avec les besoins des industries qui se sont établies dans son périmètre, et pour lesquelles son service actuel n'est d'aucune utilité, la réponse est facile: on ne peut distraire les travaux que comporte cette amélioration du projet de déplacement de la ligne sur 2.500 mètres pour la suppression des passages à niveau; en sorte que la question du prix de quelques parcelles tient tout en suspens.

NOTRE GRAVURE

Nous devons à l'obligeance de M. Cumin, architecte, la communication du projet d'une maison de rapport de premier ordre.

Cette maison de cinq étages sera en façade sur les rues Vaubecour, de Castries et de Condé et occupera une superficie de 875 mètres carrés.

Desservie par trois escaliers, elle sera largement éclairée par une vaste cour de 110 mètres carrés.

Cette construction mérite d'attirer l'attention par l'art avec lequel M. Cumin est arrivé à tromper la monotonie de ces immenses façades auxquelles le règlement de voirie mesure, avec quelle parcimonie, hélas! les saillies et ornements de toutes sortes.

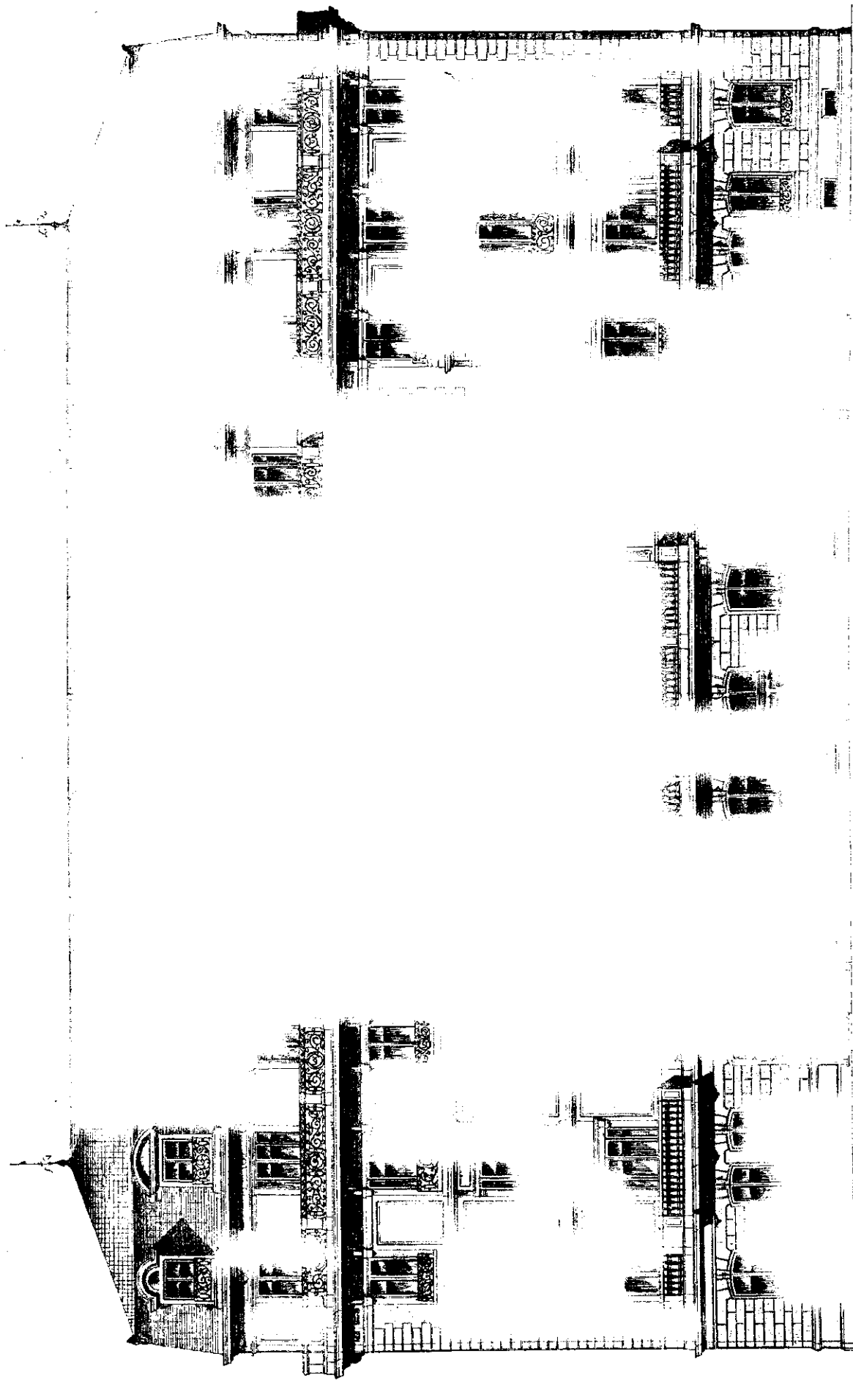
L'AMÉLIORATION DU SERVICE DES EAUX DANS LES III^e ET VI^e ARRONDISSEMENTS

On nous prie d'insérer la pétition suivante, adressée à M. le Maire de Lyon, au sujet de l'amélioration du service des eaux dans les 3^e et 6^e arrondissements :

« Les habitants de la rive gauche du Rhône attendent, depuis plus de quatre ans, l'exécution du projet d'amélioration du service des eaux, qui devait leur accorder enfin une quantité d'eau répondant mieux aux besoins de la population.

« Qu'il nous soit permis de rappeler, en effet, que c'est à la date du 6 avril 1888 que le Conseil municipal d'alors approuvait l'avant-projet dressé par l'Administration, comportant, avec l'augmentation du débit des galeries de Saint-Clair, la création de nouvelles galeries de filtration sur la rive gauche du Rhône, l'extension et le remaniement de la canalisation des 3^e et 6^e arrondissements, et la construction d'un nouveau réservoir sur le plateau de Bron. Ce projet devait porter à 120.000 mètres cubes par jour, dont 50.000 pour la rive gauche, la quantité d'eau potable à distribuer dans la ville. L'Administration était invitée à faire toute diligence pour en hâter l'exécution.

« Le 30 mars 1889, elle obtenait, à cet effet, après une discussion des plus approfondies, le vote d'une somme de 4.500.000 fr.



Rues Vaubecour, de Castrics et de Condé

Architecte M. J. CUMIN, 19, rue d'Algérie

MAISON DE RAPPORT

VILLE DE LYON
Biblioth. du Palais des Arts

Enfin, les 4 et 13 juin de la même année, le Conseil assurait définitivement l'exécution du projet par l'attribution de cette somme de 4.500.000 francs sur les ressources de l'emprunt de 10 millions.

« Depuis cette dernière date, nous demandons vainement le commencement des travaux. On a fait droit aux justes réclamations des habitants des hauts quartiers. Quant à nous, nous attendons encore.

« Les promesses, à vrai dire, ne nous ont pas manqué.

« Alors que, par délibération en date des 3 mars et 8 décembre 1891, le Conseil municipal décidait l'exécution immédiate et préalable de la partie du plan adopté concernant le haut service, il avait soin de déclarer que c'était « dans le seul but de donner « une plus rapide satisfaction à des intérêts laissés en souffrance », et « en attendant la réalisation du projet d'amélioration de la rive « gauche, — réalisation qui, au dire du rapporteur, ne devait tarder à se produire. »

L'Administration était, en conséquence, invitée à nouveau « à faire toute diligence auprès de l'autorité supérieure pour obtenir l'approbation de l'autre partie du projet dite du bas service. »

« Cependant la nécessité, si souvent reconnue et proclamée, d'accorder aux quartiers de la rive gauche une distribution immédiate d'eau plus abondante continue à se faire sentir avec plus de rigueur encore que par le passé. L'eau manque sur les places, dans les rues, et, à certains moments, à tous les étages des maisons. Les locataires des étages supérieurs qui ont contracté des abonnements ont fait un véritable marché de dupe : ils paient sans rien obtenir en retour.

« Il y a là, pour toute une moitié des contribuables, une situation désavantageuse qui appelle toute l'attention de l'Administration et des membres du Conseil municipal, car elle les place, contre toute justice, sur un pied d'inégalité à l'égard du reste des administrés.

« En conséquence, se référant aux votes émis par le Conseil, aux promesses et aux déclarations formelles de l'Administration municipale, les soussignés, habitants de la rive gauche du Rhône, réclament énergiquement l'exécution complète et immédiate du « petit projet » des eaux qui, pour nous servir des paroles de l'Administration, « n'impose pas à la Ville des dépenses inutiles, et « a été établi de manière à préserver d'une façon absolue l'avenir « quant aux projets plus vastes. »

.*.

Nous sommes heureux de constater qu'il se produit enfin un mouvement marqué de l'opinion publique en faveur du projet des eaux étudié par l'Administration municipale. On commence à reconnaître qu'il ne suffit pas de donner carrière à son imagination pour obtenir des réformes utiles. Beaucoup de gens se sont cru très habiles pour avoir fait de l'esprit en décorant l'étude de la voirie du titre de *petit projet de M. le Maire*. L'expérience est faite aujourd'hui ; on sait ce que cachent les *grands projets* qui n'ont qu'un tort, celui d'être irréalisables.

Dans peu de temps, le IV^e arrondissement qui n'a pas fait la petite bouche va posséder en abondance l'eau du Rhône, pendant que les Brotteaux et la Guillotière seront encore réduits pendant plusieurs années à se rationner comme un navire en détresse.

« Qui trop embrasse mal étroit », dit le proverbe. Que ceux qui rêvent de voir couler des torrents d'eau inutile y pensent, et surtout que les pouvoirs élus n'attachent pas trop d'importance aux réclamations intéressées de certaines personnes qui ne voient dans un grand projet d'aménée d'eau qu'une occasion de faire une vaste spéculation à leur seul profit.

L'eau du Rhône convenablement filtrée assure une alimentation

parfaitement hygiénique; nous n'en voulons pour preuve que l'état sanitaire actuel de Lyon.

LE CIMENT BLANC

La facilité de moulage que présente le plâtre ordinaire le fait depuis longtemps employer dans l'ornementation architecturale ; mais son peu de résistance aux chocs et même aux diverses intempéries atmosphériques présente les plus sérieux inconvénients, dont le plus fâcheux est assurément le peu de durée du travail obtenu.

Aussi, s'est-on préoccupé depuis longtemps d'incorporer au plâtre employé à cet usage diverses substances propres à lui donner plus de consistance. Jusqu'à présent, toutes les tentatives faites n'avaient pas donné de résultat bien satisfaisant.

Aujourd'hui, le problème paraît avoir fait un pas sérieux. On est parvenu à préparer une sorte de ciment blanc plus solide que le plâtre.

Voici le procédé indiqué dans plusieurs journaux d'architecture :

« On calcine au rouge vif 75 parties de craie pure bien débouée avec 25 parties de kaolin, on passe au moulin et l'on obtient une poudre parfaitement blanche. On peut l'additionner de quelques centièmes de plâtre bien pur et finement tamisé.

« Il faut avoir soin de ne pas pousser la calcination trop loin, sans cela le produit obtenu présenterait une légère teinte bleuâtre. »

DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE AU MOYEN DE LA DÉRIVATION ÉCLUSÉE DE JONAGE

NOTICE EXPLICATIVE

Considérations générales

But et utilité du projet. — La dérivation d'une partie du Rhône, à Jonage, qui fait l'objet du présent mémoire, a pour but, tout en améliorant la navigation, de créer, près du Grand-Camp, une chute capable de fournir à l'industrie lyonnaise une force hydraulique de 12.000 chevaux au moins.

Ce projet rentre parfaitement dans les vues de l'Administration supérieure.

En effet, dans une réunion du Congrès international, tenue à Paris en 1889, M. Yves Guyot, ministre des Travaux publics, après avoir cité des chiffres établissant que l'utilisation des eaux fluviales a notablement progressé en France, encourageait les membres du Congrès à faire tous leurs efforts pour continuer à employer les richesses de ces eaux au profit de l'agriculture et des usines de toutes sortes, avant de les laisser se perdre dans la mer.

Dans cet ordre d'idées, de nombreuses tentatives ont déjà été faites pour établir des canaux d'irrigation le long du Rhône, en aval de Lyon, mais, jusqu'à présent, elles ont été généralement entravées par l'opposition faite au nom de la navigation qui se prétendait lésée.

Il en est tout autrement pour la dérivation de Jonage dont il est question ici, car cette entreprise, loin de nuire à la navigation, l'améliore sensiblement, sur un parcours de 15 kilomètres, en la rendant possible toute l'année, même pendant la période des plus basses eaux.

Au point de vue industriel, on a peu utilisé les forces du Rhône, jusqu'à ce jour, en France ; mais en Suisse, la ville de Genève, quoique n'ayant que 70.000 habitants et presque pas

d'industrie, vient de nous montrer les avantages qu'on peut retirer de ces forces naturelles au moyen d'une chute, obtenue par une dérivation d'une partie du fleuve qui permet de disposer actuellement de 2.500 chevaux, chiffre qui va être doublé prochainement.

Par suite des avantages que procure cette force hydraulique, il s'est créé, à Genève, de nouveaux débouchés qui ont promptement absorbé toute la force primitivement disponible, et il a fallu se préoccuper de l'augmenter.

En présence d'un pareil résultat, Lyon, l'une des villes les plus industrielles de France, possédant plus de 400.000 habitants, traversée également par le Rhône, ne pouvait rester indifférente à ce progrès. Aussi, un groupe important de financiers, commerçants et industriels lyonnais et parisiens, s'est-il constitué en Société pour mettre à exécution la dérivation de Jonage qui doit apporter à la cité lyonnaise, prospérité, richesse et accroissement de population dans des proportions inconnues jusqu'à ce jour.

Le tableau statistique ci-après des machines à vapeur existant à Lyon, relevé au service des mines, donnera, du reste, une idée de l'importance des industries à desservir :

	CHEVAUX
Métaux divers, fonderies, chaudronneries, forges, aciéries, tôleries, ferblanteries, tréfileries, clouteries, taillanderies, ferronneries, serrureries, armureries, coutelleries, câbles, aiguilles, etc.	1.678
Bijouteries, balances, instruments de musique, etc.	187
Scieries de bois, menuiserie, ébénisterie, charronnerie, etc.	731
Plâtres, briques, etc.	119
Engrais, produits chimiques et pharmaceutiques, allumettes, garance, céruse, minium, noir animal, colles, couleurs diverses, etc.	1.101
Savonnerie, parfumerie, cire, bougies, chandelles	135
Tanneries, corroieries, caoutchouc, cordes, peignes, broches, navettes, etc.	654
Teintures, apprêts, impression sur étoffe, etc., etc.	2.584
Filatures et tissages de soie, laines et cotons, passementeries, lacets, tulles, broderies, molletons, ouates, couvertures, châles, etc.	1.262
Chapelleries, feutres, etc.	164
Verreries, cristalleries, faïences, porcelaines, poterie, pipes, etc.	209
Sucreries, raffineries, minoteries, féculeries, pâtes alimentaires, conserves, chocolateries, épiceries, etc.	941
Brasseries, distilleries, huileries, eaux gazeuses, etc.	461
Papeterie, imprimeries, lithographies, cartonnages, maroquineries, etc.	321
Bains, lavoirs, buanderies, blanchisseries, etc.	253
Ministère de la guerre et autres, tabacs, etc.	175
Usines des eaux, usines à gaz, grues, appareils de chargement, etc.	2.025
TOTAL	13.000

A ces 13.000 chevaux vapeur, il convient d'ajouter : près de 1.000 chevaux en moteurs à gaz existant à Lyon ; les tramways, pour la traction desquels on désire si vivement remplacer chevaux et vapeur par l'énergie électrique, bien plus économique ; et les petites industries, qui ne peuvent avoir des machines à vapeur ou à gaz à cause de leur prix élevé et que notre force motrice ira desservir à domicile, sur tous les points de la ville et à tous les étages. Parmi ces dernières, la plus intéressante et la plus importante par le nombre est incontestablement le tissage à domicile. Depuis cinquante ans, 40 à 60.000 métiers ont quitté la ville uniquement par impuissance de pouvoir lutter contre les grands ateliers établis à la campagne et mus par des forces hydrauliques.

Qui pourra arrêter leur retour progressif et la réinstallation des petits ateliers de famille, lorsque l'ouvrier aura chez lui une force motrice au moins aussi bon marché que celle des grands ateliers de la campagne ?

Il est donc à prévoir que les 12.000 chevaux du canal de Jons à Cusset seront rapidement insuffisants à satisfaire à toutes les demandes, et c'est dans cette prévision que l'acte de concession donne le droit éventuel de créer à Villette d'Anthon une force supplémentaire d'environ 6.000 chevaux, aussitôt que justification sera faite de l'emploi des 12.000 chevaux de Jonage.

On peut donc conclure que l'agglomération lyonnaise a un intérêt majeur à l'établissement de la dérivation de Jonage, puisque celle-ci mettra à sa disposition une force hydraulique considérable, à des prix plus avantageux que ceux de la vapeur, et supprimera tous les inconvénients inhérents à ce dernier mode, notamment le capital important de premier établissement, les frais de locaux, de mécaniciens et de chauffeurs, les explosions de générateurs, etc.

L'opportunité du projet se trouvant ainsi démontrée, examinons maintenant les conditions du tracé de la dérivation.

(A suivre.)

COURS DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE

NATURE DE LA PROPRIÉTÉ	SITUATION DE LA PROPRIÉTÉ	surface m. q.	prix du		date de la vente
			m. carré	total	
			fr.	fr.	
Maison	38, rue Saint-Georges	35	120	4.200	17 sept.
Constructions	174, rue Garibaldi, 101, rue Dunois	"	"	1.850	—
Maison et jardin	45, chemin de Buers, près l'Hip- podrome	1.800	2 79	5.025	—
Maison et terrain	301, rue Paul-Bert	"	"	10.000	—
Constructions	10, rue Villeroi, et 3, rue de l'Épée	"	"	2.825	24 sept.
Maison et jardin	67, chemin de Gerland	"	"	3.600	—
Maison	24, rue Dumenge	104	55 57	8.900	—
Maison et jardin	31, rue du Belvédère	847	22 07	18.700	—
Constructions	25, rue de Vendôme	"	"	18.000	—

AVIS & RENSEIGNEMENTS DIVERS

La rue Grôlée. — On a procédé dernièrement à la réception partielle de l'ilot C, du nouveau quartier Grôlée, jusqu'à la hauteur du premier plancher.

La Commission nommée par le Conseil municipal, pour faire les réceptions partielles de ces travaux, avait jusqu'ici ajourné sa décision. Il paraît que certaines imperfections, et une différence entre l'exécution et les plans approuvés, avaient motivé ce retard.

Les modifications ayant été faites conformément aux demandes formulées, la Commission a signé le procès-verbal de réception.

Les billets d'aller et retour. — Le ministre des Travaux publics vient d'homologuer une proposition ayant pour but de modifier la durée de validité des billets d'aller et retour.

Aux termes de cette décision, qui va être immédiatement appliquée, les billets d'aller et retour ne seront valables dorénavant pour quatre jours que jusqu'à 400 kilomètres au lieu de 500 ; mais par compensation, la validité sera de deux jours pour un parcours supérieur à 30 kilomètres. En outre, elle est portée à six et à sept jours jusqu'à 600 kilomètres et au-dessus, sans comprendre les dimanches et fêtes.

Congrès international d'architecture à l'Exposition de Chicago. — Ce congrès aura probablement lieu au mois d'août 1893.

Son but est d'augmenter les relations des architectes entre eux, de discuter leurs intérêts communs, de constater les progrès de l'architecture chez les différentes nations, de déterminer les relations de l'architecture avec les autres arts du bâtiment, avec les sciences et les diverses industries.

Le comité d'organisation se composera des présidents des sociétés d'architecture et des architectes éminents des nations adhérentes.

Pour tous renseignements, s'adresser au secrétaire du Comité, 19, Tribune Building, à Chicago.

ADJUDICATIONS PROCHAINES D'IMMEUBLES

8 Octobre

Maison à tuilerie, 141, route de Vaulx, superficie 8.800 mètres, M. Fonbonne, 21, rue Ferrandière, mise à prix 12.000 francs.

Maison à tuilerie, 4, chemin du Roulet, superficie 7.200 mètres, M. Fonbonne, 21, rue Ferrandière, mise à prix 1.000 francs.

Maison, 11, rue des Trois-Rois, M. Balloffet, 13, rue des Augustins, mise à prix 30.000 francs.

Trois maisons et jardin, 2 et 8, rue Royet, M. Flory, 8, rue Gasparin, mise à prix 12.000 francs.

9 Octobre

Propriété, 211, route de Vienne, M. Juveneton, notaire à Vénissieux, mise à prix 1.000 francs.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION

Cabinet de l'Architecte en Chef de la Ville de Lyon.

Quai Claude-Bernard. Faculté de Droit et des Lettres. Propr., la Ville de Lyon; entrepreneurs: maçonnerie, M. Grange, 1, rue Laurentin; pierre de taille, MM. Dubois et Véry, 3, rue des Docks; charpente, M. Faye, rue Rabelais; serrurerie, M. Grobon, rue Vauban; plâtrerie, M. Vellisson, rue Sébastien-Gryphe; menuiserie, M. Bruno, à Saint-Etienne.

Cabinet de M. BELLEMAIN, 25, rue Saint-Pierre

Villeurbanne. Construction d'atelier et usine; Propriétaire M. Lepland à Crés; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Talon frères; charpente, M. Doublier. Rez-de-chaussée.

Cabinet de M. BISSUEL, 27, rue Puits-Gaillet.

Cours Lafayette, avenue de Saxe, rue Rabelais, rue de Vendôme. Construction d'un groupe d'immeubles: 1^{er} lot, propr., M. Gueulin; 2^e lot, propr., MM. Danto et Vignon; 3^e lot, propr., M. Richard; 4^e lot, propr., M. Cabestan; 5^e lot, propr., MM. Boudet oncle et neveu; 6^e lot, propr.; M. Cabestan; 7^e lot, propr., M. Vermorel; 8^e lot, propr., M. Paccard; 9^e lot, propr., M. Nicolet; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Boudet oncle et neveu, charpente, M. Cabestan; peinture et plâtrerie, M. Cabestan; menuiserie, M. Vermorel; ciment, MM. Nicollet et Thorrard; serrurerie, M. Paccard. Toiture.

Rue Molière, 10. Construction d'un immeuble. Propr., M. Guy entrepreneur: maçonnerie, M. Parneau. Au plâtre.

Cours de la Liberté, 60. Construction d'un immeuble. Propr., MM. Quinty frères; entrepreneur: maçonnerie, M. Quinty. Fouilles.

Cabinet de M. BOIRON, 8, rue Constantine.

Rue de Savoie. Extension de la station électrique. Propr., La Compagnie du gaz de Lyon; entrepreneurs: MM. Paufigue frères. Installation de chaudières. Travaux divers.

Cabinet de MM. BOUILLÈRES et J. TEYSSEIRE, 33, rue de l'Hôtel-de-Ville.

Rue d'Aignon. Construction d'une maison de rapport. Propr., M. Rivière, 4, rue Bossuet; entrepreneurs: maçonnerie, M. Rivière; pierre de taille, M. Janin. A la couverture.

Rue Cuvier, 33. Construction d'une maison de rapport. Propr., M. Jausaud, rue Centrale, 4; entrepreneurs: maçonnerie, M. Lauvergne; charpente, M. Henry; pierre, carrières du midi; serrurerie, M. Poulmarch. A la couverture.

Rue de la Duchère. Constructions de magasins et entrepôts. Propr., M. Fenaille-Despeaux, de Paris; entrepreneurs: maçonnerie, M. Vitton; charpente, M. Filiolau; menuiserie, MM. Bouilhères et Leroux; serrurerie, M. Crozo; fer, M. Febvre; installations d'appareils, MM. Bonnet et Spazin. Aménagements.

Rue de la Gare de Voise. Construction d'une raffinerie de pétrole. Propr., MM. Fenaille et Despeaux; entrepreneurs: appareils, MM. Bonnet, Spazin et Co; pavage, M. Gruot; maçonnerie, M. Vitton; serrurerie, M. Crozo; charpente, M. Filiolau. Aménagements.

Place Dumas-de-Loire, 10. Construction d'une manufacture de cierges. Propr., MM. Picollet frères; entrepreneurs: maçonnerie, M. Surdieux; charpente, M. Dalozzy; serrurerie, M. Touvier. Rez-de-chaussée.

Cabinet de M. CADET, 77, rue Ney.

Construction d'une maison et atelier. Propr., M. Charbonnier; entrepreneurs: maçonnerie, M. Leduc; charpente, M. Bonnaud; menuiserie, MM. Pansu et fils; serrurerie, M. Charbonnier; zingueur, MM. Delogé et Tournier. Toiture.

Construction d'une maison de rapport. Propr., M. Guinand; entrepreneurs: maçonnerie, M. Rieublan; charpente, M. Bonnaud; serrurerie, M. Béguin; pierre, MM. Molte et Portalis; plâtrerie, M. Labasse. Distribution intérieure.

Construction d'une maison et usine. Propr., MM. Desroyaud et Miraillet;

entrepreneurs: maçonnerie, M. Joseph Vassivière; charpente, M. Gagneux; serrurerie, M. Brunard; zinguerie, MM. Landier et David; plâtrerie, M. Labasse. Distribution intérieure.

Cours Lafayette, 260. Installation d'un atelier. Propr. M. Pérusset, 28, montée Saint-Sébastien; entrepreneurs: maçonnerie, M. Jametant; charpente, M. Doublier. Restauration intérieure.

Route de Vaux, 77. Construction d'une maison. Propr., M. Cessieux. cours Gambetta, 43. Fouilles.

Cabinet de M. CHABANNES, 12, cours Morand.

Fontaine-sur-Saône. Construction de bâtiments industriels; Propriétaire M. Auguet; entrepreneur, M. Chomette. Couverture.

Cimetière de la Guillotière. Construction de monument funéraire; Propriétaire, M. Duc; entrepreneur, M. Chenevay, sculpteur. En cours d'exécution.

Villette d'Anthon. Maison d'école mixte. Propr. la commune; adjudicataire M. Durand. Rez-de-chaussée.

Cabinet de M. CHOMEL, 10, quai de Retz.

Rue Molière. Construction d'une maison de rapport. Prop., «Salut Public». Vial, entrepreneur général. Distribution intérieure.

Rue de Jarente, angle rue de l'Abbaye-d'Ainay. Propr., Société civile; entrepreneur, M. Dumont. Sous-sol.

Rue de l'Abbaye-d'Ainay. Propr., M. Chomel de Prandières; entrepreneur, M. Dumont. Rez-de-chaussée.

Cabinet de M. A. COQUET, 289, avenue de Saxe.

Angle de l'avenue de Saxe et de la rue Saint-Jacques. Construction d'un groupe d'immeubles. Prop., MM. Chatanay, Guillerma, Fourrier; entrepreneurs: maçonnerie, M. Goyon, menuiserie et charpente, M. Guillerma; plâtrerie, M. Fournier; serrurerie, M. Euler. Rez-de-chaussée.

Cabinet de M. CUMIN, 19, rue d'Algérie.

Rues Vaubecour, de Castris et de Condé. Construction de 3 maisons. Propriétaires, MM. Bujon et Chol; entrepreneurs, MM. Bujon et Chol. Démolitions.

Chemin des Mures au Point-du-Jour. Construction d'une villa. Propriétaire, M. B...; entrepreneur, M. Jouannaud. Charpente.

Rue Coste (Caluire et Cuire). Construction d'une maison d'habitation. Propriétaire M. Mayoud; entrepreneur M. Barrier. Toiture.

Rue des Asperges 27. Construction de maison de rapport et ateliers. Propriétaires, MM. Dugoujon et Pugnoud; entrepreneur, M. Lemasson. Distribution intérieure.

Cabinet de M. CURIEUX, 16, rue des Remparts-d'Ainay.

Construction d'une usine de teinture. Propr., M. Couturier, 16, rue des Remparts-d'Ainay; entrepreneur: maçonnerie, M. Vassivière fils. En construction.

Cabinet de M. DESJARDINS, 28, rue d'Enghien.

Rue d'Alger, rue Dugas-Montbel et cours Rambaud. Construction d'ateliers. Prop., M. Henri Satre, constructeur; entrepreneurs: MM. Paufigue frères, 33, rue de la Bourse. Moulures des façades.

Cabinet de M. DUBUISSON, 25, cours Lafayette.

Rue Garibaldi 270 bis. Construction d'une maison. Propriétaire M. Thomas; entrepreneur, M. Thomas. Distribution intérieure.

Cabinet de M. Louis FANTON, 90, rue Vendôme.

Boulevard de la Part-Dieu. Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Guille, boulevard de la Part-Dieu. Entrepreneur, M. Durand. Couverture. Distribution intérieure.

Rue Paul-Bert. Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Thibaud, rue Victor-Hugo. Entrepreneur, M. Durand. Distribution intérieure.

Rue de Sèze, 118. Réfection générale des façades des ateliers et dépendances. Propr., M. Brizon y demeurant; entrepreneur, M. Fessetaud; charpente, M. Grépat; plâtrerie, M. Vitton. En exécution.

Cabinet de M. FEUGA, 6, place des Célestins.

Rue Servient, en face Préfecture. Construction d'une maison de rapport. Propriétaires, MM. Vial et Lombard frères, entrepreneurs, rue Crillon, 9; entrepreneurs, maçonnerie, MM. Bellat et Cie; tailleur de pierres blanches, M. Bonnaud; tailleur de pierres, Villebois, MM. Besson et Cie; pierre, la Grive, MM. Vernet et Berchet; serrurerie, M. Pollet; charpente, M. Faye. 5^e étage.

Cabinet de M. FRANCHET, 12, rue d'Algérie

Hôpital Saint-Joseph. Entrepreneurs: maçonnerie, MM. Rouchon frères; serrurerie, M. Traverse. Charpente.

Avenue de Saxe. Continuation de l'église de l'Immaculée-Conception. Entrepreneur, M. Gouyon. Aux voûtes.

Cabinet de M. GERMAIN, avenue de l'Archevêché, 2.

Rue du Parfait-Silence. Construction de logements économiques; entrepreneurs: maçonnerie, M. Montagnon; charpente, M. Faye; ciment, M. Montagnon; menuiserie, M. Delangle; serrurerie, M. Pirault; quincaillerie, M. Gauthier, peinture et plâtrerie, M. Tavernier. Couverture.

Rue Tronchet 68. Logements économiques; maçonnerie, entrepreneurs: MM. Durel et Marchand. Caves.

Cabinet de M. LAURENÇON, 13, place du Pont.

Rue du Gazomètre, 8. Prop., M. Truchot, 16, rue Voltaire; entrepreneur: MM. Brouhard père et fils. Plusieurs bâtiments. Travaux intérieurs.

Rue Rachais, 14. Prop., MM. Nauche frères, y demeurant; entrepreneurs: MM. Nauche frères. A la couverture. Travaux intérieurs.

Cours Lafayette prolongé, 103. Prop., MM. Rémy frères; entrepreneurs: MM. Rémy frères. Travaux intérieurs.

Rue de Vendôme, 168. Construction de deux maisons. Prop., M. Gigot; entrepreneur: M. Védrine. Terrassement. Fondations.

Rue de Bonnel et angle de la rue François-Garçin. Prop., M. Frize père; entrepreneur: M. Thomas Pierre.

Place de Vénissieux. Maison. Prop. M. Toursat, négociant à Vénissieux; maître maçon, M. Simoneton jeune. Restauration et réfection.

Rue Paul Bert, 229. Construction d'une maison. Prop., M. Gache. Au 1^{er} étage.

Cabinet de M. MALAVAL, 10, rue Franklin.

Rue de Condé, 42 et 44. Maison. Prop. M. Labaty; entrepreneur, Société ouvrière. Restauration.

Meysieux. Maison de santé. Prop. M. le docteur Conjon; entrepreneurs: maçonnerie, M. Colliard; menuiserie, M. Cicéron. Reconstruction et agrandissement.

Givors. Église. Prop. la Fabrique. Entrepreneurs: Maçonnerie, M. Védrine; charpente, MM. Vuillet et Brosse. Toiture.

Chasse. Église. Prop. la Fabrique; entrepreneur général, M. Canton. Ravement.

Dardilly. Église. Prop. la Fabrique; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Clupaud et Lefort. Restauration.

Écully. Maison de campagne. Prop., M. Vial, de Vaise; entrepreneurs: maçonnerie, M. Desboeuf. Restauration.

Puy-en-Velay. Construction du château de la Bernarde. Prop., M. de Malaval; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Montagnon; taille, M. Darbion; charpente, MM. Vuillet et Brosse. En construction.

Cabinet de M. MONCORGÉ, 1, rue Commandant-Dubois.

Transformation de la maison d'arrêt de justice de Lyon, 1^{er} et 2^e lot. Prop., département; entrepreneur: maçonnerie, M. Ch. Nann; menuiserie, M. Pardou. En exécution.

Lieu dit de Champagne (5^e arrondissement). Construction d'un hôtel des invalides du travail. Prop., la ville de Lyon; entrepreneur: maçonnerie, M. Nann; charpente, M. Janin; menuiserie, M. Martin; plâtrerie, M. Sciaifle; zinguerie, M. Audemard; serrurerie, MM. Guer et Blanc. En exécution.

Cabinet de M. MOREAU, 5, rue Servient.

Rue de Créqui, près le cours Lafayette, 158. Maison. Prop., M. Gay, avenue de Saxe, 322; entrepreneur: M. Gay. 1^{er} étage.

Cabinet de M. Claudius PORTE, 27, rue Saint-Pierre.

Cours Vitton, 134. Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Lagoutte, rue Molière, 157. Entrepreneur de maçonnerie, M. Chaize, pierre de Villebois. 5^e étage.

Rue d'Enghien. Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Chaize, avenue de Saxe, 284. Entrepreneur, M. Chaize. Travaux intérieurs.

Angle des rues d'Enghien et de Penthièvre. Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Motto, rue Paul-Bert, 27. Entrepreneur, M. Chaize. Toiture.

Rue de Penthièvre. Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Chaize, avenue de Saxe, 284. Entrepreneur, M. Chaize. Travaux intérieurs.

Rue Montbernard. Maison, propriétaires MM. Giraud frères, 10, rue Duguesclin; entrepreneur, M. Soly. Rez-de-chaussée.

Cabinet de M. RIPERT, 48, cours Morand.

Cours Vitton, 36. Construction d'une maison de rapport. Prop., M. Lagoutte, rue Molière, 157; entrepreneurs: maçonnerie, M. Chaize, pierre de Villebois. 5^e étage.

Rue Godefroy, 2) bis. Construction d'une maison de rapport. Prop., M. Lagoutte, rue Molière, 157; entrepreneur: maçonnerie, M. Sautour, rue Bossuet, pierre de taille de Villebois. Au 5^e étage, exhaussement.

Rue de Sèze et rue Bossuet. Construction d'ateliers. Prop., M. Depigny, rue de Sèze; entrepreneur: maçonnerie, M. Sautour, rue Bossuet. Aménagement intérieur.

Rue Garibaldi. Construction d'une maison de rapport. Prop., M. Sautour, rue Bossuet; entrepreneur: maçonnerie, M. Sautour, rue Bossuet. Travaux intérieurs.

Boulevard du Nord et rue Montbernard. Hôtel; propriétaire, M. Monnet; entrepreneur général M. Pichon, rue Ney, 2^e étage.

Cabinet de M. ROGNIAT, avenue de Saxe, 279

Chaponnay (Isère). Ecole, mairie. Entrepreneur, M. Durand, à Saint-Priest (Isère). Travaux intérieurs.

Vaugneray (Rhône). Construction d'une villa. Propriétaire M. Delorme à Vaugneray; entrepreneur, M. Lacaton, Vaugneray. Toiture.

Hauteville (Ain). Église. Prop., la Commune; entrepreneur général, M. Guillot, à Corcelle. Réfection.

Cabinet de M. THOUBILLON, 25, cours de la Liberté.

Rue Chevreul, 19. Construction d'une maison. Prop., M. Lagoutte, rue Molière, 157; entrepreneur: maçonnerie, M. Ch. Nann. Distribution.

Cours Vitton, 38. Construction d'une maison. Prop., M. Lagoutte, 157, rue Molière; entrepreneur: M. Nann. Au 5^e étage.

Rue du Bourbonnais, 78. Construction d'atelier et bureaux. Prop., M. Ch. Kung, fondeur, même adresse; entrepreneurs: MM. Paufigue frères, 33, rue de la Bourse. Ateliers charpente, bureau. Aménagements intérieurs. Toiture.

Rue Saint-Pothin, à la Croix-Rousse. Installation de chaudières et construction de cheminée d'usine. Prop., MM. Gindre et C^{ie}, 2, rue Puits-Gaillot; entrepreneurs, MM. Paufigue frères, 33, rue de la Bourse. Fondations de la cheminée.

Chemin Sautin. Nouveaux fourneaux pour chaudières. Prop., MM. Gillet et Kœchlin; entrepreneurs: MM. Paufigue frères. Fondations.

1^o Construction d'une usine de tissage, rue Saint-Pothin, 31, Croix-Rousse. Prop., MM. Gindre et C^o à Lyon; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Chatoux jeune et Pétavit, 3, place Saint-Pothin; charpente en fer, MM. Patiaud et Lagarde, boulevard de la Part-Dieu, Lyon, charpente en bois, M. Gouverne, à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or; plâtrerie et peinture, M. Calmel, 8, rue de la Bourse; directeur des travaux, M. Troullieur, architecte, rue Duguesclin, 109, Lyon; 2^o Construction d'usine, cours Lafayette prolongé, 87, angle de la rue Sainte-Marie; maçonnerie, MM. Chatoux jeune et Pétavit, entrepreneur, 3, place Saint-Pothin; charpente, M. Henry, rue Jacquard, 44; serrurerie, M. Queyrel, cours Lafayette prolongé, 26; plâtrerie et peinture, M. Praly, rue de Lorraine, 8.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION

TRANSPORT DE VOYAGEURS ET MARCHANDISES

SERVICE D'ÉTÉ POUR 1892

Départs de **Lyon** pour **Valence**, **Avignon** et ports intermédiaires, tous les mardis, jeudis et samedis, à 6 heures du matin.

Départs de **Lyon** pour **Valence**, tous les lundis, à 9 heures du matin; d'**Avignon** pour **Valence** et **Lyon**, les dimanches, mercredis et vendredis, à 5 heures du matin.

Départs de **Valence** pour **Lyon**, les lundis, mardis, jeudis et samedis, à 5 heures du matin.

PROMENADE tous les dimanches entre **Lyon** et **Serrières** (départ de Lyon à 7 heures du matin, de Serrières à 1 h. 1/2 du soir).

Lyon. — Port d'embarquement et bureaux: **Quai Ferrache**, entre le pont du Chemin de fer et le pont du Midi sur le Rhône.

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Allier. — 18 septembre. — Mairie de Saint-Désiré. Grosses réparations à l'école des garçons et construction des murs du jardin de l'école du Moussais. Mont., 3.662 fr. 28. M. Léon Barraud, à Saint-Désiré, adjud. à 12 p. 100.

Ain. — 4 septembre. — Mairie de Champfromier. Travaux communaux. Transformation d'école en presbytère. Mont., 3.593 fr. 74. M. André Reygrobellet, à Montanges, adjud. à 3 p. 100. — Réparation à la toiture de l'église. Mont., 2.173 fr. 32. M. Jean-Ambroise Ducrest, à Champfromier, adjud. à 19 p. 100. — Fontaines de la commune. Mont., 543 fr. 31. M. Alexandre Stellet, à Saint-Germain-de-Soux, adjud. à 8 p. 100. — Construction d'un aqueduc, de murs et d'une passerelle en fer. Mont., 1.339 fr. 92. M. Julien Boisseau, à Champfromier, adjud. à 17 p. 100.

Bouches-du-Rhône. — 10 septembre. — Préfecture de Marseille. Embouchures du Rhône. Réouverture du grau de Roustan. Mont., 130.000 fr. M. Honoré Nicolas, à Arles, adjud. à 27 p. 100.

Bouches-du-Rhône. — 12 septembre. — Mairie d'Aix. Travaux au théâtre. Mont., 2.035 fr. M. Antoine Villemus, rue Noueste-Seigne, à Aix, adjud. à 26 fr. 10 p. 100.

Drome. — 20 septembre, 2 h. — Hôtel de ville de Valence. Génie militaire. Adjudication des travaux à exécuter dans la ville de Valence pour la construction d'un manège. 1^o Terrassements, maçonnerie, couvertures plantations. Mont., 28.500 fr. M. Chapuis, à La Batié Rolland, adjud. à 15 fr. 50 p. 100. — 2^o Charpente, menuiserie, ferronnerie et fontes. Mont., 16.500 fr. M. Bourne, avenue Victor-Hugo, adjud. à 20 p. 100.

Loire. — 10 septembre. — Mairie de Saint-Etienne. Transfert sur la place Villeboeuf des pavillons en fer de la place du Treuil. Mont., 7.600 fr. M. Grindier, rue d'Annonay, à Saint-Etienne, adjud. à 4 p. 100.

Loire. — 11 septembre. — Mairie de Boyer. Chemin vicinal ordinaire n^o 9. Construction entre le Poque et la limite de Jarnosse sur une longueur de 1.322 m. 25. Mont., 5.510 fr. Ces travaux n'ont pas été adjugés.

Renseignements dans les bureaux de la mairie de Boyer.
Loire. — 17 septembre. — Sous-préfecture de Roanne. Chemin vicinaux 1^{er} Chemin d'intérêt commun n° 18. Mont., 3.700 fr. Mme veuve Louis Cros, à Roanne, adjud. à 26 p. 100. 2^e Chemin d'intérêt commun n° 35. Mont., 9.403 fr. M. François Darcon, à Renaison, adjud. à 19 p. 100. — Ch. d'intérêt commun n° 39. Mont., 15.900 fr. M. Lucien Terscheri à Vesse (Allier), adjud. à 14 p. 100.
Savoie. — 10 septembre. — Préfecture de Chambéry. Travaux sur routes nationales. Route n° 6. Mont., 8.000 fr. M. Dotto, Aux Echelles, adjud. à 21 p. 100. — Route n° 201. Mont., 13.000 fr. M. Pironini, à Chambéry, adjud. à 21 p. 100.
Savoie. — 18 septembre. — Mairie de Saint-Jean-de-Maurienne. Réparations à l'abattoir. Mont., 2.100 fr. MM. Branche et Guido Benanchietti, à Saint-Jean-de-Maurienne, adjud. à 24 p. 100.
Haute-Savoie. — 13 septembre. — Préfecture d'Annecy. Construction d'écoles mixtes aux hameaux de Nivellard et du Villard et fournitures de mobiliers scolaires. M. Angelo Serratrice, à Albens (Savoie), adjud. à 15 p. 100.
Haute-Savoie. — 6 septembre. — Réparations à l'église et au clocher de Chapeisy. Mont., 2.136 fr. 69. M. Marie Dagan, à Rumilly, adjud. à 17 p. 100.
Haute-Savoie. — 17 septembre. — Mairie d'Annecy. Construction d'une chaussée pavée de trottoirs en asphalte et d'un égout, rue Grenette. Mont., 11.960 fr. 70. M. Eugène Falletti, à Annecy, adjud. à 3 p. 100.

MISES EN ADJUDICATION

Isère. — 10 octobre, 10 h. — Mairie de Sainte-Colombe. Construction d'un bâtiment annexe à l'école des filles. Mont., 5.900 fr. Caut., 300 fr.
 Renseignements à prendre dans les bureaux de la mairie.
Jura. — 6 octobre, 2 h. — Préfecture de Lons-le-Saulnier Travaux communaux. 1^{er} lot. Commune de Pimorin. Réparations aux fontaines Evaluation des travaux, 6.210 fr. 72 Direction et devis de M. Sudan, architecte, à Marigna. — 2^e lot. Commune de Domblans. Construction d'un puits communal dans la section de Blandaus. Evaluation des travaux, 822 fr. 79. Direction et devis de M. Tisseur, agent-voyer cantonal à Voiteur. Les honoraires des auteurs des projets et les frais imprévus restent en dehors des évaluations.
 Renseignements premier bureau, préfecture de Lons-le-Saulnier.
Haute-Savoie. — 4 octobre, 11 h. — Sous-préfecture de Bonneville. La cote d'Hyot. Achèvement des bâtiments, cours et jardin de la maison d'école de cette localité. Mont., 5.421 fr. 26. Caut., 270 fr.
 Renseignements urgents à la sous-préfecture.
Savoie. — 8 octobre, 10 h. — Préfecture de Chambéry. Etablissement de la route nationale n° 6 aux abords du torrent de Saint-Martin. Travaux métallique de 15 mètres de portée. Mont. des travaux, 14.797 fr. 52. Somme à valoir pour imprévu, 702 fr. 48. Caut., 500 fr.
 Renseignements, dans les bureaux de la préfecture.
Selle. — 27 octobre, 2 h. — Ministère des Finances Administration des monnaies et médailles, 11, quai Conti-Paris. Fournitures de charbon, galleterie et coke de four pour le service d'une année. — 1^{er} lot. Charbon de terre tout venant pour service de chaudières, 500.000 kil. — 2^e lot. Charbon galleterie pour calorifères, 100.000 kil. — 3^e lot. Coke de four lave pour fonderie, 150.000 kil. Dernier délai pour dépôt des échantillons, 4 octobre 1892. Essais préparatoires du 5 au 25 octobre.
 Renseignements au secrétariat de l'administration, quai Conti, 11.

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.

MM. les Architectes et Entrepreneurs qui auraient des renseignements à nous communiquer sur les Travaux en cours d'exécution, sont priés de bien vouloir nous les faire parvenir les 10 et 25 de chaque mois au plus tard, pour en permettre l'insertion dans le numéro.

Le Propriétaire-Gérant : ALEXANDRE REY.

Lyon. — Imp. PITRAT, A. Rey successeur, 4, rue Gentil. — 5153

IMPRIMERIE PITRAT AINÉ

Alexandre REY, Successeur

Bureaux et Ateliers: 4, rue Gentil, LYON

TYPOGRAPHIE LITHOGRAPHIE TAILLE-DOUCE

Éditions ordinaires et de luxe	Albums industriels et de luxe
Impressions pour les Administrations le Commerce et la Banque	Impressions Lithographiques en tous genres
Prospectus, Circulaires	Têtes de lettres
Thèses	Factures et Mandats
Catalogues et Tarifs	Cartes d'adresse
Rapports et Statuts	Photographie et Zincographie
Affiches en noir et en couleur	Reproductions artistiques

JOURNAUX — PUBLICATIONS PÉRIODIQUES ET ILLUSTRÉES

FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne. — Plâtres. — Chaux hydrauliques et Ciments. — Carreaux de Verdun.

MONTCHANIN (Grande tuilerie de), anciens établissements Ch. Avril. Entrepôt général de Lyon: quai Saint-Vincent, 8. Bureau et magasin d'échantillons: rue du Commandant-Dubois, 1 (près de la nouvelle préfecture). Tuiles, briques poterie de bâtiment. Tuyaux en terre cuite vernis intérieurement, etc. — P. BOUCHE, seul représentant à Lyon.

MAZARD PIERRE, fabricant de tuiles mécaniques et creuses, à Tassin (Rhône), près Lyon. — On trouve les anciens modèles de la Maison Lambert Fox tuilier à la Demi-Lune.

LA FRATERNELLE PARISIENNE fondée en 1837. Société d'assurances mutuelles contre l'incendie, l'explosion et le chômage. Valeurs assurées: Un milliard 600 millions. Garantie générale et réserves: 4 millions. Agence générale de Lyon: 2, Rue du Bât-d'Argent, 2.

BOIS DE CONSTRUCTION, SCIAGES & PARQUETS

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

BATY, (J.) Scieries à Bulle (Suisse), bureau à Lyon, 217, avenue de Saxe

SIGONNET, menuisier, rue Cuvier, 15 et rue Molière, 53, Lyon. Fabrique de Jalousies de différents systèmes. Breveté S. G. D. G. Dépôt d'encaustiques pour meubles et parquets.

PROST FRÈRES, fabricants à la Tour-de-Selvagny (Rhône). — Magasins et bureaux à Lyon, 16, quai de Bondy. — Spécialité de tuyaux en terre cuite et en grès pour Conduites d'eau et pour Bâtimens. Appareils pour Sièges inodores, Panneaux et Carreaux en faïence, etc. Succursale à Saint-Etienne, rue de Roanne, 22.

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. — spécialité de tuyaux en terre cuite et en grès pour Conduites d'eau et pour Bâtimens. Seuls représentants à Lyon de la Cie des Grès Français de Pouilly-sur-Saône.

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'album

PEINTURE & PLÂTRERIE

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

CIMENTS, CHAUX, PLÂTRE, BITUME & PAVES

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Ciments de Grenoble. Chaux hydrauliques et plâtres. Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne. Carreaux de Verdun.

SINGLY (P. DE) & Co. Tuyaux en tôle et Bitume, à joints précis pour conduites de Gaz et d'Eau, Tuyaux galvanisés, B. S. G. D. G. pour irrigations, submersions des Vignes. Chauffage Tuyaux noirs ou galvanisés pour cheminées, conduites de Turbines, etc. Petite chaudronnerie. Siège social: Paris, 198, rue d'Allemagne Succursale et usine à Lyon: 287, cours Gambetta. Directeur, J. E. GAILLIARD, ingénieur des Arts et Manufactures.

GAY, MATHIEU ET CHEVROT, rue de Marseille, 64 Seuls concessionnaires de la vente des ciments Vicat pour Lyon et la banlieue, Portland de Peiloux, du Valbonnais, Virieu-le-Grand et de Pochet de Saint-Rambert. Ciments de Grenoble, chaux lombes et de Bourgoin, Drept, du Teil et autres provenances. Briques, tuiles et lattis. Albâtres, plâtres de Paris, de Savoie et de Bourgogne. — Expéditions France et étranger.

CIMENTS, CHAUX, PLÂTRE, CARRELAGES

PONCET (C), A. FERBEUF Successeur, quai de Vaise 37 38, Lyon, entrepositaire des ciments de Vassy et de Grenoble, chaux hydraulique Portland. Entreprise spéciale des travaux hydrauliques de revêtement et d'ornementation. Carrelages en tous genres, entrepôts de carreaux mosaïques de la maison CARRIT-ROUX de Marseille

SONNERIES ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TÉLÉPHONES, Agence régionale de Lyon, 31, rue de l'Hôtel-de-Ville, Lyon. Vente et Installation de sonneries électriques, téléphones, domestiques, porte-voix, etc., câbles pour lumière électrique, appareils téléphoniques admis dans les réseaux de l'Etat depuis 80 francs. Exposition et essai de tous nos types d'appareils.

COMPAGNIE CONTINENTALE ÉDISON — Eclairage électrique Transport de force. Electrolyse. Agence de Lyon, 68, rue de l'Hôtel-de-Ville.

JUMEAU (E.) rue Cuvier, 87, LYON. Sculpture, Peinture, Mosaïque, Céramique. Dessins et Décorations sur commandes. Nouveaux genres de décorations mosaïques pour plafonds et cloisons, syst. Bté. S. G. D. G. en France et à l'Étranger. Expéditions, Déplacements.

CHATEL, MATHIEU & C^{IE}

MAITRES DE FORGES

à BAYARD, (par Chevillon (Haute-Marne))

Tuyaux en fonte

en tous genres

GROSSES FONTES

DE

BATIMENT

et de

Construction**Tuyaux de descente** unis et cannelés.

- à brides pour chauffage de serres et conduites de vapeur.
- emboîtement et cordon, coulés verticalement, type ville de Paris.
- à joint au caoutchouc, système Turquet, breveté s. g. d. g.
- — — système Nillus breveté s. g. d. g.
- — — système Lavril.
- — — système Somzée.
- — — système Trifet.

Gargouilles, Caniveaux, Colonnes pleines, et creuses plaques de foyer unies et figurées, Plaques cannelées et à damiers, Regards d'égouts, Châssis de fosses, Barreaux de grilles, Boîtes de roues, Grilles décrotoirs, Poids d'horloges, Tuyères de forges, etc., etc.

Et en général toutes fontes sur plan sans ou modèles

GRANDE TUILERIE MÉCANIQUE DE ROANNE-MABLY

LA PLUS ANCIENNE DE LA RÉGION, FONDÉE EN 1825

CANCALON FRANÇOIS

Tuiles garanties contre le vent et la gelée, de tous systèmes et toutes dimensions. Briques, Carreaux ordinaires rouges et carreaux fantaisie. Tuyaux grès et tuyaux poterie. Fontaines, ornements divers, etc.

Entrepôt Central et Direction à ROANNE, rue de l'Entrepôt, 47, 49

Dépôt de LYON : cours Gambetta, 61. — Entrepôt de SAINT-ÉTIENNE : rue de la République, 55.

Grande fabrication de la Tuile de montagne cannelée n° 2, terre molle, dite Tuile indestructible. (Envoi franco du catalogue sur demande.) 40 ANNÉES D'ÉPREUVE

FLUATATION

Durcissement et inaltérabilité

DES PIERRES CALCAIRES

ÉCONOMIE DE 60 P. 100

sur la construction par l'emploi des pierres communes rendues plus belles et plus durables que les roches.

Durcissement du PLÂTRE par le fluo-plâtre

MORS CONCOURS à L'EXPOSITION DES ARTS DÉCORATIFS

KESSLER & C^{IE} à Clermont-FerrandSUC^{IE} A PARIS : 15, avenue de l'Opéra et 16, rue d'Argenteuil**Solution de Biphosphate de Chaux**

DES

FRÈRES MARISTES

Employée avec succès pour combattre les **Scrofules**, la **Béribé générale**, le **Ramollissement** et la **Carie des os**, les **Bronchites chroniques**, les **Catarrhes invétérés**, la **Phthisie**, surtout aux 1^{er} et 2^e degrés. — Notice franco. 5 fr. le litre, 3 fr. le 1/2 litre.

Exiger les signatures : L. ARZAC et frère CHRY-SOGONE.

DÉPOT chez les **Frères Maristes** ; à Saint-Paul-Trois-Châteaux (Drôme) ; à Saint-Genis-Laval (Rhône) ; à l'Hermitage par Saint-Chamond (Loire) ; à Aubenas (Ardèche) ; à Beaucamps pres Lille (Nord) ; à Lacabane par Terrasson (Dordogne) ; à Varennes-sur-Allier (Allier) et dans les pharmacies.

Remises suivant quantité. — 20 ans de succès

PONTS A BASCULE VÉRIFICATEURSB^{re} S. G. D. G.

imprimant le poids en tous chiffres, se vérifiant aisément et permettant de faire facilement la preuve des pesées effectuées.

3 médailles d'or — Coffres-forts incombustibles

SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTION

à VOIRON (Isère)

SERRURERIE LYONNAISE SANS RIVURES

Portail et grilles en fer forgé, fer demi-rond creux et fer en T. Balcons en fer forgé, Serres, Marquises, Vérandas, Ponts, Kiosques, Volières, Clôtures légères, Meubles de jardin.

ÉMILE RAOULX, 130, cours Lafayette, rue Moncey, 156, LYON

KOERTING FRÈRES

67 MÉDAILLES EN OR, VERMEIL & ARGENT

INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS, BREVETÉS S. G. D. G.

BUREAUX ET ATELIERS : 20, RUE DE LA CHAPELLE, 20, PARIS

100.000 APPLICATIONS

Appareils à jets — Pulsomètres — Appareils de Chauffage**INJECTEURS UNIVERSELS B. S. D. G.**

De toutes grandeurs, prenant l'eau dans la bêche d'alimentations, à 66° c.; aspirant jusqu'à 8" 1/2 de l'eau froide. Grande économie. — Introduction de l'eau dans les générateurs à plus de 100°. — 50.000 applications.

PULSOMÈTRES SYSTÈME KOERTING

40 0/0 d'économie de vapeur. Pour tous débits jusqu'à 10.000 litres par minute. — Remplaçant avantageusement tout système de pompes.

Les seuls vraiment pratiques.

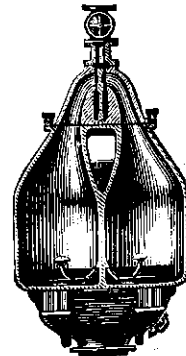
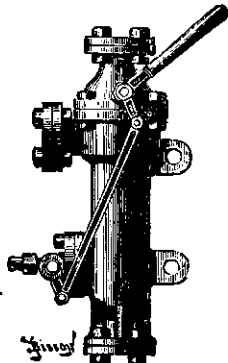
CONDENSEURS AUTOMATIQUES A JET D'EAU

POUR MACHINES A VAPEUR DE TOUTES GRANDEURS

Ni pompe à eau, ni pompe à air. Économie considérable de vapeur. Augmentation de la force de la machine.

INSTALLATION COMPLETE DE CHAUFFAGE ET DE VENTILATION

au moyen de tuyaux et éléments à ailettes développant une surface de chauffe énorme. Entreprise à forfait



Moteurs à Gaz, système perfectionné. **Ventilateurs de cheminées**, en fer, plomb, etc., pour tous usages. **Agitateurs de liquides** à jet de vapeur pour l'épuration des eaux d'alimentation ou mélange de liquides avec produits chimiques. **Aspirateurs et Compresseurs** d'air ou de gaz, pouvant faire un vide ou une compression de 66 ou 68 c/m de mercure. **Elevateurs** ou pompes à jet de vapeur. **Pompes de cale**. **Pompes à incendie**. Elevateurs de circulation pour cuvier à couler les étouffes. **Pompes pneumatiques** pour laboratoires. **Valves pour eau et vapeur**. **Purgeurs automatiques** pour conduites de vapeur. Appareils spéciaux pour usines à gaz et uceries. **Graisseurs automatiques à graisse solide**, 90 0/0 d'économie. Produits d'amiante américaine.

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

PLANS, DEVIS, RENSEIGNEMENTS ET PROSPECTUS GRATIS ET FRANCO SUR DEMANDE