

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS

CHRONIQUE MENSUELLE

Les richesses industrielles du Mexique. — L'utilisation des chutes d'eau nécessaires à la production de l'énergie électrique. — Le progrès et la distribution des billets dans les gares de chemin de fer. — Un appareil automatique universel. — Description du mécanisme. — Avantages et comble de la perfection.

Le Français est profondément attaché à son pays natal, il redoute les aventures en lointains pays et l'état de nomade et de déraciné est tout à fait antipathique à son caractère. C'est pour cela que nous nous désintéressons, à tort il est vrai, de ce qui se passe en dehors de chez nous et que nous laissons profiter les peuples plus pratiques, Anglais et Allemands, des ressources et des richesses dont nous pourrions prendre notre part légitime.

Le Mexique notamment est un de ces pays exploités par nos amis ci-dessus dénommés, que nous ignorons presque nous-mêmes. Cependant cette contrée, qui présente une population de 12.500.000 habitants, par la variété de ses cultures et de son climat, par ses vallées pittoresques, ses volcans et les importants dépôts de soufre qu'ils fournissent, ses richesses minières de toutes sortes, mérite de fixer l'attention de nos compatriotes, comme elle a tenté depuis longtemps l'esprit aventureux des autres Européens.

Le Mexique paraît moins favorisé sous le rapport du régime des eaux; les cours d'eau à grand débit sont rares. Cependant il existe plusieurs chutes naturelles, notamment celles de Juana-catlan, dans l'état de Jalisco, qui représentent une force motrice considérable; un certain nombre d'usines hydrauliques utilisent déjà une partie de l'énergie de ces chutes pour les besoins de l'industrie.

Sur d'autres points, ce sont les eaux de crues ou provenant de la fonte des neiges qui sont recueillies par des barrages, dans de vastes réservoirs d'où elles sont dirigées vers les diverses fabriques de la région.

Parmi les travaux hydrauliques les plus importants, il convient de citer ceux relatifs à l'utilisation des chutes de Regla qui ont pour but de fournir l'énergie électrique nécessaire aux mines d'argent de Pachuca et Real del Monte, dont la production annuelle de ce métal s'élève environ à 5 millions de francs.

Les eaux, captées sur les hauts plateaux par un barrage de 25 mètres de longueur, sont conduites par un canal de 2.300 mètres de développement jusqu'à la crête de la montagne, au pied de laquelle est établie l'usine hydraulique. Cette usine reçoit les eaux du canal par une conduite en tôle d'acier de 0^m760 de diamètre intérieur et dont l'épaisseur varie de 7 à 18 millimètres du sommet à la base. Cette conduite a 550 mètres de longueur et fournit une chute d'eau de 247 mètres avec un débit maximum de 700 litres par seconde.

Cette force hydraulique est recueillie par 9 turbines, dont les cinq plus puissantes actionnent autant de dynamos à courants triphasés, système de courants utilisé, comme on sait, par la Société des forces motrices du Rhône; les quatre autres turbines commandent les dynamos excitatrices ou servent à régulariser le mouvement des moteurs principaux.

L'énergie électrique devant être transportée à grande distance, des transformateurs élèvent, à l'usine, la tension des courants de

700 à 10.000 volts. Aux stations d'arrivée de Pachuca et de Real del Monte, les courants dont la tension est réduite à 9.000 volts, par suite d'une absorption de 100 volts, dans la ligne de transport, sont ramenés à la tension de 1.000 volts par une nouvelle série de transformateurs. C'est à cet état que les courants sont utilisés dans les mines d'argent, pour le traitement des minerais, la commande des pompes, le service d'assèchement, le transport des matériaux.

Par ce simple exposé, on voit que le Mexique n'est pas en retard sur les pays les plus civilisés, et que l'industrie électrique, notamment, trouve dans les forces hydrauliques intelligemment utilisées, une source d'application des plus intéressantes et des plus fructueuses. Voilà certes des débouchés que l'industrie française ne devra pas négliger.

S'il est une opération compliquée dans les gares de chemins de fer, c'est bien celle de la distribution des billets; opération complexe et onéreuse pour les Compagnies, mais fastidieuse pour les voyageurs qui doivent attendre leur tour à la queue leu leu et avancent moins rapidement vers le guichet que l'aiguille de l'horloge marquant l'approche imminente de l'heure du départ.

On ne sait vraiment quel est le plus à plaindre du patient qui ronge son frein dans le rang, en attendant son tour, ou du pauvre agent de la Compagnie, affairé, qui fait la navette entre les cases multiples, innombrables des billets de toutes destinations, et le vasistas distributeur.

En cas d'affluence, les jours de fêtes et dimanches, ceux-ci ne savent où donner de la tête; ceux-là trépignent d'impatience et se bousculent avec une fraternité plutôt contraire aux immortels principes de 89.

Il faut bien le reconnaître d'ailleurs, jusqu'à ces derniers temps, les progrès réalisés dans l'exploitation des chemins de fer, depuis le block-système jusqu'aux locomotives compound, semblaient être passés à côté du service de distribution de billets, sans y apporter aucune amélioration, depuis l'origine des voies ferrées appliquées au transport des voyageurs.

C'est surtout dans les gares de minime importance que l'organisation actuelle est défectueuse; comme il est matériellement impossible d'approvisionner dans toutes les stations des billets imprimés d'avance pour les innombrables destinations, les suscriptions sont généralement écrites à la main, telles que la gare destinataire et le prix du voyage; de là des pertes de temps et des erreurs possibles. Puis le receveur, pour des raisons de contrôle sans doute, répète ses écritures sur la moitié du billet qu'il garde par devers lui, et vous remet un quartier de carton, soit un demi-billet qui, vu ses dimensions lilliputiennes, ne peut manquer d'être égaré par le voyageur le plus soigneux et le moins distrait.

Tous ces inconvénients pourront être évités aujourd'hui par l'emploi d'un appareil très ingénieux qui paraît avoir résolu toutes les difficultés du problème.

Cet appareil, qui est actuellement mis à l'essai par la Compagnie du chemin de fer du Nord, remplit à la fois automatiquement le triple rôle d'imprimeur, de contrôleur et de distributeur de billets.

De ces trois fonctions, la première est la plus complexe, si l'on

considère les multiples indications que doit porter un billet, dont les unes sont constantes pour un même bureau distributeur, soit le nom de la gare distributrice, la date, la classe et la désignation de la place entière ou partielle; tandis que les autres varient pour chaque billet distribué, comme la gare destinataire, le prix du voyage, et le numéro d'ordre du billet.

On serait tenté de croire què, pour remplacer ces nombreuses fonctions, il faut une machine vaste comme une locomotive; mais non, l'appareil ne présente avec son socle qu'une hauteur totale de 1^m70 sur 0^m90 de largeur.

D'après les explications ci-dessus, l'impression du billet doit se faire en deux parties; l'inscription constante par un composteur fixe, l'inscription variable par un composteur, ou plutôt par des composteurs mobiles, le composteur fixe étant unique et commun pour tous les billets.

Les composteurs mobiles sont portés par trois systèmes de tambours montés sur un arbre; ces composteurs sont munis de deux tourillons qui s'engagent dans les rainures ménagées sur le pourtour des flasques du tambour. Chaque tambour correspond à l'une des trois classes; il y a donc sur chacun d'eux autant de composteurs que de gares desservies par la station.

L'employé fait tourner l'arbre à l'aide d'une roue placée sur le côté de l'appareil de manière à amener, au droit du composteur fixe, le composteur mobile correspondant à la station demandée, celle du Landy, par exemple.

Il met alors l'appareil en mouvement, soit à la main, soit en appuyant sur une touche de débrayage; le système peut, en effet, être actionné par un contre-poids, ou même par un moteur électrique, pour éviter toute fatigue et toute perte de temps.

La came porte une rainure dans laquelle s'engage le galet d'une bielle mobile autour d'un axe qui reçoit ainsi un mouvement de va-et-vient, lequel est utilisé pour soulever et abaisser alternativement une tige portant la table d'impression.

Sur la face opposée de la roue dentée est une autre came dont la rainure conduit une bielle qui commande de même des tiges geminées, lesquelles saisissent par leurs crochets supérieurs les tourillons des composteurs mobiles pour ramener ceux-ci au niveau du composteur fixe.

* *

La bande de carton dans laquelle doivent être débités les billets s'engage sur la table d'impression; le mouvement d'avancement du carton est commandé par un levier coudé, qui est entraîné par la tige supportant la table d'impression. Dans le mouvement rétrograde, c'est-à-dire après l'impression, la branche gauche du levier coudé, rencontrant un butoir inférieur, bascule en sens inverse et fait avancer le tambour d'un quart de tour, entraînant ainsi la bande de carton d'une longueur de billet.

Ce billet est alors découpé par une cisaille et porté sur la table d'impression; celle-ci s'ouvre lorsque la table se lève et se ferme lorsqu'elle descend. Le billet découpé tombe par l'ouverture correspondante.

Reste à montrer comment la distribution de chaque billet est enregistrée sur la bande de contrôle.

Chaque tambour est embrassé par deux flasques formant chape montée folle sur l'axe.

Cette chape est reliée à la table d'impression des tambours par une bielle, de telle sorte qu'elle est repoussée vers la droite avec tout le mécanisme de contrôle qu'elle supporte, par le mouvement ascensionnel de la table venant presser le billet contre les composteurs imprimeurs.

Pendant le mouvement rétrograde de la chape, un tampon encreur passe sur les composteurs; lors du rapprochement, produit par la descente de la table, la feuille de contrôle est appliquée contre les parties correspondantes du composteur mobile,

qui impriment le numéro d'ordre de la station délivrée et le prix du billet.

Dans le mouvement subséquent l'enroulement de la feuille de contrôle s'effectue sur un tambour commandé par un rochet.

* *

En résumé, voici les avantages qu'offre cet appareil :

1° Il supprime l'approvisionnement, toujours considérable, pour une gare un peu importante, des billets de toute catégorie qui sont destinés aux diverses directions des services par les gares. Il évite la fabrication et l'impression préalable de ces billets, opérations coûteuses, ainsi que la comptabilité du service central chargé de leur distribution aux différentes gares et de leur contrôle. L'approvisionnement se réduit à des bandes de carton qui ne représentent par elles-mêmes aucune valeur puisqu'elles ne portent aucune indication;

2° Le contrôle des billets délivrés est très simplifié, puisqu'il ne s'agit plus que d'additionner les chiffres inscrits sur la bande de contrôle, chiffres qui indiquent la valeur du billet délivré et de vérifier ensuite si le total ainsi trouvé correspond bien à l'argent encaissé. Les erreurs volontaires ou non sont ainsi supprimées et le contrôle peut se faire à tout instant, sans difficulté et en peu de temps;

3° L'usage des billets périmés est rendu, pour ainsi dire, impossible puisque la date et l'heure de l'émission sont imprimées au timbre humide.

4° Enfin, la manipulation des billets se fait beaucoup plus rapidement qu'avec le casier, surtout lorsqu'il s'agit de délivrer à la suite plusieurs billets pour une même destination, car alors il suffit d'une pression continue sur la manette et les billets tombent en se succédant très rapidement; l'expérience a montré que chaque manette peut fabriquer à jet continu 90 billets environ à la minute; c'est-à-dire beaucoup plus qu'il n'en faut pour satisfaire au mouvement de voyageurs le plus intensif. Nous ajouterons que les différents organes qui constituent l'appareil paraissent robustes et par cela même peu sujets à des dérangements, les essais entrepris en ce moment par la Compagnie du Nord fixeront d'ailleurs, d'ici peu de temps, les Compagnies sur ce point.

Tel est cet appareil qui, s'il exige une description un peu longue dans ses détails, procède à la fabrication et à la distribution des billets avec une rapidité que l'on pourrait sans exagération qualifier d'électrique et qui est appelé, sans nul doute, à rendre les plus grands services aux Compagnies de chemins de fer.

Il ne lui manquera plus, pour être parfait, que de réduire le prix des places et il sera alors aussi apprécié des voyageurs que du personnel des Compagnies.

DARYMON.

BATTAGE DES PILOTIS AVEC INJECTION D'EAU

La *Revue du génie militaire* indique un procédé de battage des pilotis dans les terrains signalé dans les *Instructions pour les travaux techniques* du génie russe. Sur les deux côtés du pilot on creuse des rainures longitudinales, de largeur et de profondeur suffisantes pour y loger des tubes en fer ordinaire (à gaz), de 25 à 37 millimètres de diamètre, qui se terminent par des ajustages rétrécis en forme de lance de pompes à incendie et dirigés vers la pointe du pieu. Ces tubes sont fixés au pilot par des cavaliers légers. A leur extrémité supérieure, on adapte des tuyaux en gutta, qui sont reliés à une pompe foulante pouvant comprimer l'eau jusqu'à cinq atmosphères. L'écoulement de cette eau détermine un enfoncement trois à quatre fois plus rapide qu'avec le battage au mouton. Lorsqu'on a atteint la profondeur voulue, on arrache les tuyaux qui peuvent servir ailleurs, et, pour asseoir le pilot, on le frappe de quelques coups de mouton.

LES TRAMWAYS AU CONSEIL GÉNÉRAL DU RHÔNE

Les demandes en concession deviennent de plus en plus nombreuses, et l'examen des diverses propositions faites au Conseil général du Rhône forme maintenant la majeure partie du travail de cette Assemblée.

Si l'on admet tous les projets sérieux qui surgissent de toutes parts, notre bonne ville de Lyon sera bientôt reliée à la moindre bourgade, dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres, et à tous les chefs-lieux de canton des arrondissements limitrophes.

C'est une ère nouvelle qui s'ouvre ; les moyens de transport se développant sans cesse vont modifier profondément nos mœurs et nos habitudes, et, en particulier, la région lyonnaise se transformera rapidement pour suivre au premier rang la voie actuelle du progrès.

Nous avons déjà à nos portes une génération intense de force industrielle, puis certainement, dans un avenir très proche, nous aurons à flots l'énergie qui sera produite par l'utilisation des masses considérables de « houille blanche » qui sillonnent les Alpes, et, pour compléter cette installation grandiose, Lyon deviendra port de mer.

Beaucoup de nos lecteurs croient sans doute que cette dernière éventualité n'est qu'un rêve irréalisable, et nous les étonnerons fort en leur apprenant que des promesses de vente de terrains sont déjà faites, pour la plaine de Saint-Fons, en vue de l'établissement du futur port de commerce.

C'est pourtant exact. Si le Gouvernement suit le programme qui a été tracé à cet effet, ou s'il facilite simplement dans la mesure du possible l'initiative privée, nous aurons dans relativement peu d'années le canal latéral de Lyon à la mer. Et alors, quelle prospérité industrielle et commerciale ne pourrait-on prédire pour notre vieille cité lyonnaise !

La réalisation de ce plan d'ensemble, qui exigera au moins deux cents millions, sera certainement avancée par l'essor industriel que prend actuellement notre ville et, surtout, par l'esprit d'initiative qui caractérise de plus en plus nos compatriotes.

En attendant, restons aux conceptions plus modestes, dont le but est d'accroître et de faciliter les relations commerciales entre notre ville, véritable centre attractif de tout le Sud-Est, et les régions qui l'entourent, par la création de nouveaux chemins de fer ou lignes de tramways.

Parlons d'abord de ces dernières :

Le Conseil général du Rhône a eu à examiner les demandes présentées par M. Bravet et concernant les lignes suivantes :

- 1° De Lyon à Givors ;
- 2° De Lyon à Saint-Symphorien-d'Ozon (Isère) ;
- 3° De Lyon à la Verpillière, avec embranchement sur Saint-Quentin et Heyrieu ;
- 4° De la gare de Lyon-Saint-Just à Charbonnières ;
- 5° De Lyon (quai de la Charité au Grand-Camp (commune de Villeurbanne)).

Ces demandes n'étaient pas accompagnées des pièces prescrites par le décret du 18 mai 1881, et, d'ailleurs, leur présentation avait été trop tardive pour qu'elles puissent être utilement étudiées par la Commission départementale ; le Conseil a donc été obligé de renvoyer sa décision à la session du mois d'août.

Le projet de tramway de Lyon à Saint-Jean-de-Bourney a fait l'objet de deux demandes en concession :

L'une de M. Pollard, pour le compte de la Société des tramways de l'Isère (en formation) déjà concessionnaire des lignes de la Côte-Saint-André au Grand-Lemps et de Saint-Marcellin à Saint-Jean-de-Bourney.

L'autre de M. Payet-Descombes, géomètre-architecte, l'un des rétrocessionnaires éventuels de la ligne de tramway de Lyon à Chaponost.

Le projet Pollard comporte des demandes de subventions, tandis que M. Payet-Descombes n'en demande aucune.

Le Conseil général a décidé le rejet de toute subvention, et a renvoyé l'étude des projets à une Commission interdépartementale qui examinera ces diverses questions intéressant en commun les départements du Rhône et de l'Isère.

Pour relier Lyon à Saint-Priest, une demande a été faite par M. Satre, le constructeur bien connu. Son projet ne comporte actuellement que la concession du tracé sur le territoire du département du Rhône, mais comme il a été présenté trop tard, il ne pourra recevoir une solution que lors de la prochaine session.

La Compagnie lyonnaise des tramways avait demandé, il y a quelques mois, pour compléter son réseau, la concession d'une ligne de tramways entre Lyon et Genas ; la question avait été ajournée à la session d'août 1898 pour permettre aux populations intéressées à la création de cette nouvelle ligne de faire connaître leurs désirs par une pétition. Sur la proposition de M. Cazeneuve, rapporteur, le Conseil a décidé de donner délégation à la Commission départementale, pour approuver le cahier des charges et la convention à intervenir en vue de régler la concession de cette entreprise et pour conférer, le cas échéant, sur cette affaire, avec les représentants du département de l'Isère ; en outre, le Conseil a admis la prolongation de trente-six à cinquante ans de la durée de la concession de toutes les lignes de la Compagnie lyonnaise de tramways.

Le projet de tramways à traction électrique de Lyon-Bellecour à Charbonnières, dont la demande en concession a été faite l'année dernière par M. Tardy, a été favorablement accueillie par le Conseil général sous certaines réserves concernant des questions de détail.

La Société anonyme du tramway d'Ecully avait demandé le prolongement jusqu'à Tassin de la ligne en exploitation du Pont-d'Ecully aux Trois-Renards, projet qui avait été ajourné en raison de certaines difficultés d'ordre général.

Cette Société, en vue d'éviter les difficultés en question, lesquelles avaient surtout trait aux inconvénients du passage à niveau des Trois-Renards, sur la ligne de Lyon à Monbrison, a modifié son projet primitif. Le nouveau projet ne comporte plus cette traversée à niveau du chemin de fer, mais il prévoit l'emprunt, sur plus de 2 kilomètres, des voies de communication comprises dans le tracé du tramway de Lyon à Charbonnières. Par suite de cette circonstance, qui crée des difficultés nouvelles, le projet est encore ajourné, tous droits de la Compagnie d'Ecully demeurant réservés.

Tramway de Lyon à Sathonay (prolongement, demandé par la Compagnie des Omnibus et Tramways, de la ligne n° 8, du pont de la Guillotière à Saint-Clair, jusqu'à Sathonay). Cette Compagnie demandait des subventions pour établir ce prolongement ; les communes intéressées, pressenties par M. le Préfet, ayant refusé toute subvention, le Conseil général a décidé qu'il n'y avait pas lieu de donner une suite quelconque à sa décision antérieure.

La Compagnie de tramway électrique de Lyon à Caluire a demandé : 1° le prolongement de sa ligne jusqu'à la limite nord de la commune de Caluire, demande qui a été agréée, et le prolongement jusqu'au camp de Sathonay ; comme ce dernier tracé emprunte les territoires du Rhône et de l'Ain, une Commission interdépartementale a été nommée pour examiner la question.

Prolongement, jusqu'au village de Vaulx-en-Velin, de la ligne de tramway de la place des Cordeliers à la Croix-Luizet. La concession de ce prolongement est demandée par le Maire de Vaulx-en-Velin, au nom de la commune ; cette ligne serait à

traction électrique et à voie d'un mètre. Un avis favorable a été donné par le Conseil, et la mise à l'enquête ordonnée.

Tramway de Lyon-Parc-de-la-Tête-d'Or à Saint-Symphorien d'Ozon (Isère). La demande en concession a été présentée par M. Georges Averly ; ce tramway, qui serait à traction électrique, desservirait toutes les communes situées au Sud de notre ville, actuellement insuffisamment desservies par la grande ligne Saint-Fons-Vénissieux.

Le Conseil général du Rhône a nommé une Commission, composée de MM. Gourd, Repiquet, Grinand et Baudrand, pour examiner ce projet ; le Conseil général de l'Isère, également intéressé, a pris la même mesure.

Un projet de ligne de tramway reliant *Lyon à Montluel Dagneux* a fait l'objet de deux demandes en concession, l'une de la Société des tramways du Rhône, l'autre de MM. Buffaud et Taviani, les ingénieurs lyonnais bien connus.

La demande comporte une ligne principale de Lyon, place Tolozan, à Montluel-Dagneux, et un embranchement sur Sathonay-Rillieux. Le tracé principal a été adopté par le Conseil général du Rhône qui en a accordé définitivement la concession à MM. Buffaud et Taviani ; la mise à l'enquête aura lieu à bref délai.

Quant au projet d'embranchement sur Sathonay, il a été renvoyé à une Commission interdépartementale qui l'examinera de concert avec le Conseil général de l'Ain.

Divers autres projets de tramways avaient été présentés, mais, pour divers motifs, soit que les formalités prescrites par la loi n'aient pas été faites en temps voulu, soit que ces projets aient été retirés au dernier moment par leurs auteurs, ils n'ont pas été examinés par notre Assemblée départementale.

Dans un prochain article, nous parlerons des lignes de chemins de fer dont le Conseil général du Rhône a eu à s'occuper.

VALROSE.

LA NOUVELLE LOI

CONCERNANT LES RESPONSABILITÉS DES ACCIDENTS

DONT LES OUVRIERS SONT VICTIMES DANS LEUR TRAVAIL

C'est le 9 avril qu'a été promulguée la loi concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

L'intérêt bien légitime que nous portons ici à tout ce qui touche de près à l'entreprise, nous a naturellement amenés à faire quelques réflexions sur l'esprit dont s'est inspirée cette loi ; nous examinerons en même temps les conséquences qui en résulteraient fatalement pour l'industrie française si, contre notre attente, le nouveau parlement ne venait pas en amender les dispositions inquiétantes.

La loi dont s'agit consacre d'abord cette énormité d'appréciation que, hors le cas où la victime aurait intentionnellement provoqué l'accident, c'est toujours le patron qui est tenu pour responsable. Et cette responsabilité s'étend même au cas où il serait avéré que l'accident est résulté soit de la faute d'un ouvrier autre que la victime, soit de celle d'un tiers, étranger au chantier.

Ce qui revient à dire que le législateur de 1893, renversant toutes les notions reçues jusque-là, admet comme valable ce dangereux autant que mensonger argument que le salaire de l'ouvrier ne représente qu'un simple acompte sur la dette contractée vis-à-vis de lui par le patron du chef de son emploi.

Déjà une autre loi, dont la grande masse des ouvriers — il faut le dire — refuse de se réclamer à l'occasion, avait porté une grave atteinte au caractère national. Nous voulons parler de celle qui limite au dixième de la quotité des salaires le droit de saisie-arrest du créancier.

La loi sur les accidents du travail viendra encore accentuer la déconsidération qui découle pour l'ouvrier honnête de cette limitation dérisoire du droit de son créancier.

Il était donné, paraît-il, au législateur de cette fin de siècle de faire cette importante découverte qu'avant de devenir victime d'un accident professionnel l'ouvrier était déjà la victime du patronat.

On ne saurait se dissimuler le danger qu'il y aurait à laisser s'accréditer dans les masses une conception aussi singulière.

Quant à l'indemnisation des victimes des accidents du travail ou de leurs familles en cas de décès, il ne s'est jamais trouvé personne pour en combattre le principe. La plus élémentaire notion du devoir suffit en effet à faire triompher cette vérité que l'existence doit être assurée au travailleur qu'un accident professionnel a réduit à l'impuissance, comme aussi à toute personne qui, du chef de cet accident même, vient à perdre le moyen de subsister.

Mais n'existait-il donc pas d'autres moyens d'empêcher la misère de pénétrer au foyer de ces victimes intéressantes ? La même notion du devoir n'emportait-elle pas l'obligation pour le législateur d'imposer au moins également au patron et à l'ouvrier l'adoption des mesures de prévoyance destinées à atténuer les conséquences d'un accident mortel, à conjurer les effets d'une incapacité permanente ou temporaire ? Alors que l'assurance obligatoire paraissait le seul moyen de tout concilier, le Parlement, faisant passer avant le souci de l'équité, des préoccupations d'un ordre inférieur, a jugé préférable de faire supporter au patron seul des responsabilités qui devaient être partagées. Et l'entreprise, comme l'industrie, va se trouver ainsi grevée de charges accablantes.

On devine aisément quelles seront pour le patronat les conséquences de cette loi malheureuse. En résultera-t-il vraiment un grand bien pour l'ouvrier ? La réponse est facile. L'avantageuse rémunération du travail des seconds dépendant naturellement de la prospérité des premiers, les salaires ne pourront suivre dans l'avenir qu'une décroissance en rapport avec les difficultés que créeront à l'entreprise des charges disproportionnées. Obligé de tabler sur des éventualités fâcheuses, le patron se désaffectionnera de l'ouvrier chargé de famille pour employer de préférence soit l'ouvrier célibataire soit encore l'ouvrier de nationalité étrangère ; et le souci de son propre intérêt lui dictera avec d'autant plus de raison telle ou telle combinaison de sauvegarde que, pas plus désormais qu'autrefois, il ne lui serait possible d'équilibrer son budget avec du sentimentalisme.

Jugeant sans doute insuffisant le fardeau que ferait peser sur le patronat l'application des dispositions que nous venons d'examiner, le législateur a trouvé plaisant d'agrémenter la même loi de deux articles qui n'étonneront pas moins le contribuable par le principe aussi curieux que nouveau, qu'ils tendent à acclimater. Ces articles disposent qu'à l'effet de compenser le montant des indemnités qui, au moment de leur exigibilité, ne seraient payées ni par les chefs d'industrie ni par leurs assureurs éventuels, un fonds spécial de garantie sera constitué au moyen de l'adjonction de quatre centimes additionnels au principal de la contribution des patentes des patrons visés par ladite loi.

Un paragraphe également additionnel énonce que cette taxe, disons mieux, ce droit d'accroissement, pourra, suivant les besoins comporter une majoration ou une réduction qui serait déterminée par la loi de finances. Dans un pays où les centimes additionnels ne laissent pas de conserver leur nom là où le franc est dépassé, on ne se fera pas d'illusions sur l'apparente modicité de cet appoint qui constitue en tout cas pour le patentable une charge moins mesquine que les considérations qui en ont sans doute suggéré l'imposition.

Cette disposition, comme on le voit, aurait pour effet de rendre

la masse des patrons responsable des dettes de ceux d'entre eux qui trouveraient le moyen d'éluder la loi. Nous ne la commenterons pas davantage, le bon sens du public en ayant déjà fait justice.

Un autre article de la même loi énonce que toute convention contraire à ses dispositions est nulle de plein droit. Inutile d'insister sur le caractère abusif de cette disposition non moins blessante pour l'ouvrier que pour le patron, lequel, même avec l'assentiment formel du premier ou de ses ayants droit, ne pourra valablement transiger avec la victime d'un accident professionnel au moyen du remplacement immédiat, par exemple, de la rente viagère par un capital déterminé.

Nous avons exprimé sincèrement notre opinion sur les articles de cette loi qui nous paraissent prêter le plus à la critique. Du chiffre des indemnités allouées dans tel ou tel cas par le législateur aux victimes des accidents ou à leurs ayants droit nous ne saurions tirer aucune déduction combative des données sur lesquelles on s'est appuyé pour les établir.

Nous ne pouvons qu'exprimer le regret que les Chambres ne se soient pas inspirées des droits et des devoirs de chacun en rejetant sur le patronat seul la responsabilité des accidents.

Si le Parlement avait assujéti l'ouvrier à contribuer aux charges de l'assurance, et stipulé qu'au cas où celui-ci aurait refusé sa participation au paiement de la prime, le patron ne serait tenu de lui verser, en suite d'accident, que la moitié des indemnités prévues, tout le patronat aurait souscrit de grand cœur à une loi aussi raisonnable, tandis que celle qui vient d'être promulguée n'a fait et ne pouvait faire que des mécontents dans le monde de l'entreprise et de l'industrie¹.

SINED.

CHRONIQUE DES ADJUDICATIONS

CONSTRUCTION DU QUAI DE L'INDUSTRIE A LYON

PROGRAMME SOMMAIRE DES TRAVAUX

OBJET DE L'ENTREPRISE. — La construction du quai de l'Industrie a pour but de mettre cette partie du quartier de Vaise à l'abri des grandes crues de la Saône, d'améliorer en même temps la viabilité du chemin qui longe cette rivière entre la gare d'eau de Vaise (commune de Lyon), et la Sablière (commune de Saint-Rambert-l'Île-Barbe), et de donner au commerce de nouvelles facilités par la construction d'un premier bas-port sur la Saône reliant la rivière au quai et d'un deuxième bas-port dans la gare d'eau de Vaise.

DESCRIPTION DES TRAVAUX. — Les travaux qui font l'objet de la présente entreprise se divisent en quatre parties distinctes :

La première partie, sur la commune de Saint-Rambert, comprend uniquement l'amélioration de la viabilité du quai actuel, sans modification de la situation au point de vue des inondations.

La deuxième partie, sur la commune de Lyon, comprend la construction d'un quai insubmersible et l'exécution de divers ouvrages destinés à compléter la protection du territoire endigué.

La troisième partie comprend la construction d'un bas-port sur la Saône.

La quatrième partie comprend la construction d'un bas-port dans la gare d'eau de Vaise.

Première partie. — Cette partie présente une longueur de 1039 m. 74.

Les travaux comportent l'empierrement du quai actuel, après régularisation de ses pentes et rampes.

L'empierrement, qui sera effectué avec des cailloux cassés, présentera 6 mètres de largeur entre le ruisseau de Rochecardon et le palier de la

rampe amont du bas-port, et 5 mètres de largeur seulement dans la partie en amont, cet empierrement sera limité par deux trottoirs de 2 mètres avec bordures en pierre, dans la première partie, et par deux accotements de 2 mètres sur la seconde.

La chaussée présentera un bombement de 1/50 et sera épaulée de manière à déverser les eaux pluviales directement dans la rivière.

Le travail sera complété par le prolongement, sous la chaussée élargie, de l'aqueduc existant devant l'usine de la Société des produits chimiques du Rhône.

Deuxième partie. — Cette partie comporte la construction d'un quai insubmersible et des ouvrages destinés à compléter la défense du quartier de l'Industrie contre les inondations de la Saône.

Le quai insubmersible prendra son origine à l'angle amont de l'usine Gillet et viendra se terminer vers l'extrémité aval de la digue séparative de la gare d'eau. Sa longueur sera de 502 m. 25. Quant à sa largeur, elle ne sera pas uniforme, elle sera de 10 mètres entre l'extrémité amont de la rampe aval du bas port, de 14 m. 50 de ce point au quai de la gare d'eau et de 10 mètres sur la digue séparative de cette gare.

Le système de défense contre les inondations sera complété par la surélévation à l'altitude 166 m. 61 de la rue du Four-à-Chaux et par l'établissement d'une murette maçonnée du côté aval des remblais.

Le quai insubmersible sera relié au remblai de la rue du Four-à-Chaux par une pente de 0 m. 035 par mètre sur 43 m. 25; au delà il se raccordera avec le quai submersible par une pente de 0 m. 0145 par mètre sur 56 m. 50.

Les remblais seront protégés par un perré maçonné en moellons têtus et assises régulières inclinées à 45 degrés, dont le couronnement sera établi à des altitudes variant de 116 m. 23, au droit du ruisseau du Rochecardon à 169 m. 81 à l'extrémité aval du projet.

Le couronnement du perré supportera un parapet dont la partie inférieure, constituée par un mur en moellons têtus de 0 m. 40 d'épaisseur, sera surmontée par une couverture en pierre de taille de Villebois de 0 m. 50 d'épaisseur et de 0 m. 30 de hauteur.

La chaussée comportera une partie empierrée de 6 mètres de largeur et deux trottoirs d'une largeur variable suivant les points.

Enfin, de même que pour la partie située sur la commune de Saint-Rambert, les aqueducs qui existent actuellement seront prolongés sous les parties élargies du quai. En outre, un nouvel aqueduc sera créé pour l'écoulement des eaux de la chaussée, du quai et du chantier Vetter.

Quatre escaliers de 2 mètres de largeur seront établis dans la nappe des perrés et un double escalier en saillie, placé en face de la rue du Four-à-Chaux, donnera accès au nouveau bas-port.

Troisième partie. — Le bas-port de l'Industrie qui forme la troisième partie du projet aura une longueur de 150 mètres et une largeur de 15 mètres. Il sera terminé, à l'amont et à l'aval, par deux cales d'accès à la rivière, inclinées à 10 pour 100 et de 10 m. 60 de largeur, deux autres rampes de 4 mètres de largeur et présentant des déclivités de 6 pour 100 pour celle d'amont et de 5 pour 100 pour celle d'aval, donneront accès du bas-port au quai.

Comme pour le quai, les terrassements seront protégés par un perré maçonné en moellons têtus et à assises régulières présentant un angle de 45 degrés. Le pied de ce perré sera établi sur une risberme d'enrochements de 1 mètre de largeur, arasée au niveau de la retenue du barrage de la Mulatière.

Le couronnement du bas-port sera établi à l'altitude 164 m. 14.

Le perré du bas-port et des cales d'accès à la rivière sera surmonté d'un simple couronnement en pierre de taille, tandis que le perré des rampes d'accès au quai supportera un couronnement formant parapet sur 0 m. 30 de hauteur.

Le bas-port qui aura une pente transversale de 4 pour 100 sera, ainsi que les rampes et cales, pavé avec des cailloux roulés sur forme de sable.

La voûte actuelle du ruisseau de Rochecardon et l'aqueduc existant à l'amont de la propriété Veuve Martin seront prolongés sous le nouveau bas-port.

Deux escaliers de 2 mètres de largeur seront établis dans la nappe du perré de ce bas-port.

Quatrième partie. — La quatrième partie comprend le bas-port à construire dans la gare d'eau de Vaise. Ce bas-port aura une largeur de 8 mètres et sera relié au quai de la gare d'eau par une rampe de 4 m. 50 de largeur inclinée à 5 pour 100; il aura une direction rectiligne, parallèle au quai de la digue séparative.

¹ Le texte de la loi est en vente dans nos bureaux au prix de 30 centimes l'exemplaire; par poste 40 centimes. Nous rappelons que l'article 31 en prescrit aux chefs d'entreprise l'affichage, dans chaque atelier, sous peine d'une amende d'un à quinze francs.

Cinq escaliers de 0^m50 de largeur seront pratiqués dans la nappe du perré du bas-port.

Le bas-port aura son couronnement établi horizontalement à l'altitude 164^m34, soit 3^m80 au-dessus de la retenue du barrage de la Mulatière; il sera soutenu, ainsi que la rampe, par un perré maçonné incliné à 45 degrés. Sa plate-forme, ainsi que la rampe, seront recouvertes d'un pavage en cailloux roulés, sur sable; cette plate-forme aura une pente transversale de 4 pour 100.

Deux massifs de maçonnerie seront disposés le long du bas-port, pour y installer deux grues. Ces maçonneries seront élevées sur une fondation en béton coulé sous l'eau, dans une enceinte de pieux et palplanches, avec pieux fichés à l'intérieur pour renforcer cette fondation et en assurer la stabilité sur le fond de la gare.

ESTIMATION. — L'estimation de l'entreprise s'élève à la somme de 12.000 francs, répartie comme suit :

Première partie	fr.	13.107 70
Deuxième partie.		157.285 79
Troisième partie.		67.379 40
Quatrième partie		42.893 65
Total.		280.666 54
Somme à valoir.		31.333 46
Montant total de l'entreprise.		312.000 »

RECONSTRUCTION DU PONT SUSPENDU DE FLEURVILLE-SUR-SAONE

CAHIER DES CHARGES

Objet. — L'entreprise a pour objet le remplacement du tablier suspendu du pont de Fleurville, sur la Saône, par un tablier fixe métallique à poutres droites, l'exécution des terrassements et maçonneries rendus nécessaires par cette transformation et l'établissement dans le pont d'un dispositif de mine comprenant :

- 1° Un fourneau à poudre dans la pile rive gauche;
- 2° Deux profils de rupture à la mélinite de l'ossature métallique.

Description. — Les piles et culées seront maintenues dans leur position actuelle; le pont se composera de trois travées.

La portée de la travée centrale sera de 68^m25, celle de chacune des travées de rive de 56^m42.

En coupe transversale, les axes des grandes poutres seront distants de 5^m85; la chaussée, en pavage de bois aura 5 mètres de largeur, les trottoirs, également en bois, auront une largeur totale de 1^m50.

Les piliers qui surmontent chaque culée actuelle seront démolis, ainsi que la culée proprement dite, sur toute la hauteur qui sera nécessaire pour l'établissement des maçonneries nouvelles.

Les obélisques qui surmontent les piles seront démolis ainsi que les piles elles-mêmes jusqu'à un niveau un peu inférieur à celui des corniches des avant-becs actuels.

Les maçonneries de chacune des piles se composeront :

- 1° De deux murettes montées à l'amont et à l'aval de la pile et ayant 0^m70 d'épaisseur dans le sens transversal au pont.
- 2° D'une murette perpendiculaire aux deux premières les reliant. Cette murette aura 0^m905 d'épaisseur.

Les murettes seront couronnées de plinthes arasées dans les plans des trottoirs et bordées de garde-corps en maçonnerie.

L'ossature métallique sera formée de poutres en N.

PROVENANCE DES MATÉRIAUX. — Bois de charpente et de trottoirs, forêts du pays. — Pavés de bois, de Suède. — Sable, cailloux et gravier, de la Saône. — Grès pour empierrement, de Burgy. — Grès pour pavages, de Nanton. — Chaux hydraulique et ciment, Le Teil, Cruas ou Crèches-sur-Saône. — Moellons bruts et smillés, Saint-Martin-de-Senozan. — Pierre de taille, Saint-Martin-de-Senozan et Villebois. — Métaux, Usines françaises.

Dosage des mortiers et béton. — Le mortier de chaux hydraulique employé dans la maçonnerie et dans les bétons sera composé de 350 kilogrammes de chaux blutée par mètre cube de sable.

Le mortier de ciment à prise lente employé dans les enduits et rejointoiements sera composé de 600 kilogrammes de ciment par mètre cube de sable.

Celui pour scellement sera formé de volumes égaux de sable et de ciment.

Le béton maigre pour forme de pavage en bois sera composé d'une partie de mortier de chaux hydraulique pour trois parties de gravier.

Délai d'exécution. — Un an. Dans le cas d'insuffisance des crédits, la durée de l'entreprise sera augmentée.

Election de domicile. — Mairie de Vézizet (Saône-et-Loire).

RÈGLEMENT DE VOIRIE

applicable dans toute l'étendue du territoire de la ville de Lyon

à la voirie urbaine

ainsi qu'aux voies nationales et vicinales

— SUITE —

ART. 84. — *Tentes ou bannes.* — 1° Les tentes ne seront permises qu'aux maisons devant lesquelles se trouve un trottoir;

2° Le rouleau sur lequel l'étoffe est repliée sera logé, autant que faire se pourra, dans l'entablement de la fermeture. Dans tous les cas, l'encaissement du rouleau ne pourra dépasser une saillie de 25 centimètres sur le nu du mur de la façade, ni celle de la corniche en pierre ou celle de la corniche de la devanture;

3° La tente déployée sera supportée par des tringles en fer qui dans leur position horizontale, auront au moins 2^m30 d'élévation au-dessus du trottoir. Il est très expressément interdit, sous peine de contravention, d'incliner les tringles de support, en descendant, au-dessous de la hauteur de 2^m30 fixée ci-dessus, leur point d'appui contre la devanture; elles devront toujours être placées dans une position horizontale lorsque la tente sera déployée;

4° Le mécanisme ne pourra faire sur le nu du mur une saillie supérieure à celle de la devanture;

5° Le maximum de la saillie des tentes déployées est fixé à 3 mètres; dans tous les cas, la saillie des tentes sera calculée de manière que la largeur du trottoir excède toujours de 50 centimètres celle de la tente, afin d'éviter qu'elles ne soient accrochées par les voitures; de plus, les permissionnaires seront tenus de modifier la forme de la saillie des tentes établies, si elles venaient à mettre obstacle à l'établissement des lanternes de l'éclairage public;

6° Sous aucun prétexte, elles ne pourront être fixées sur châssis, supportées par des perches ou retenues par des cordes fixées au sol;

7° L'étoffe sera en toile ou en coutil, maintenue constamment propre et sans déchirure;

8° Il est expressément interdit d'adapter des joues en toile ou coutil sur les côtés de la tente. Néanmoins, au-devant de cette dernière, il pourra être adapté une garniture festonnée dont la largeur ne dépassera pas 30 centimètres.

9° Des tentes pourront être autorisées aux divers étages d'une maison, mais leur saillie ne devra pas dépasser celle accordée pour les balcons; elles seront taxées comme celles placées aux rez-de-chaussée.

ART. 85. — *Lanternes à gaz, transparents.* — 1° La forme des lanternes particulières sera soumise à l'Administration;

2° Elles seront supportées par des consoles fixées, savoir :

A 3^m50 au moins au-dessus du trottoir;

Et à 4^m30 au moins dans les endroits où il n'existe pas de trottoir;

3° Les candélabres sur colonnes ne sont autorisés que dans des cas exceptionnels, après que l'Administration aura jugé que l'autorisation peut être accordée sans inconvénient pour la circulation et la décoration de la voie publique;

4° L'éclairage des lanternes particulières devra commencer tous les jours aux mêmes heures que celui de la Ville;

5° Les transparents servant d'enseigne, les rampes et décora-

tions éclairées au gaz seront appliqués contre les murs, à une hauteur minimum de 2^m50 et leur saillie, sur le nu du mur, ne dépassera pas 30 centimètres.

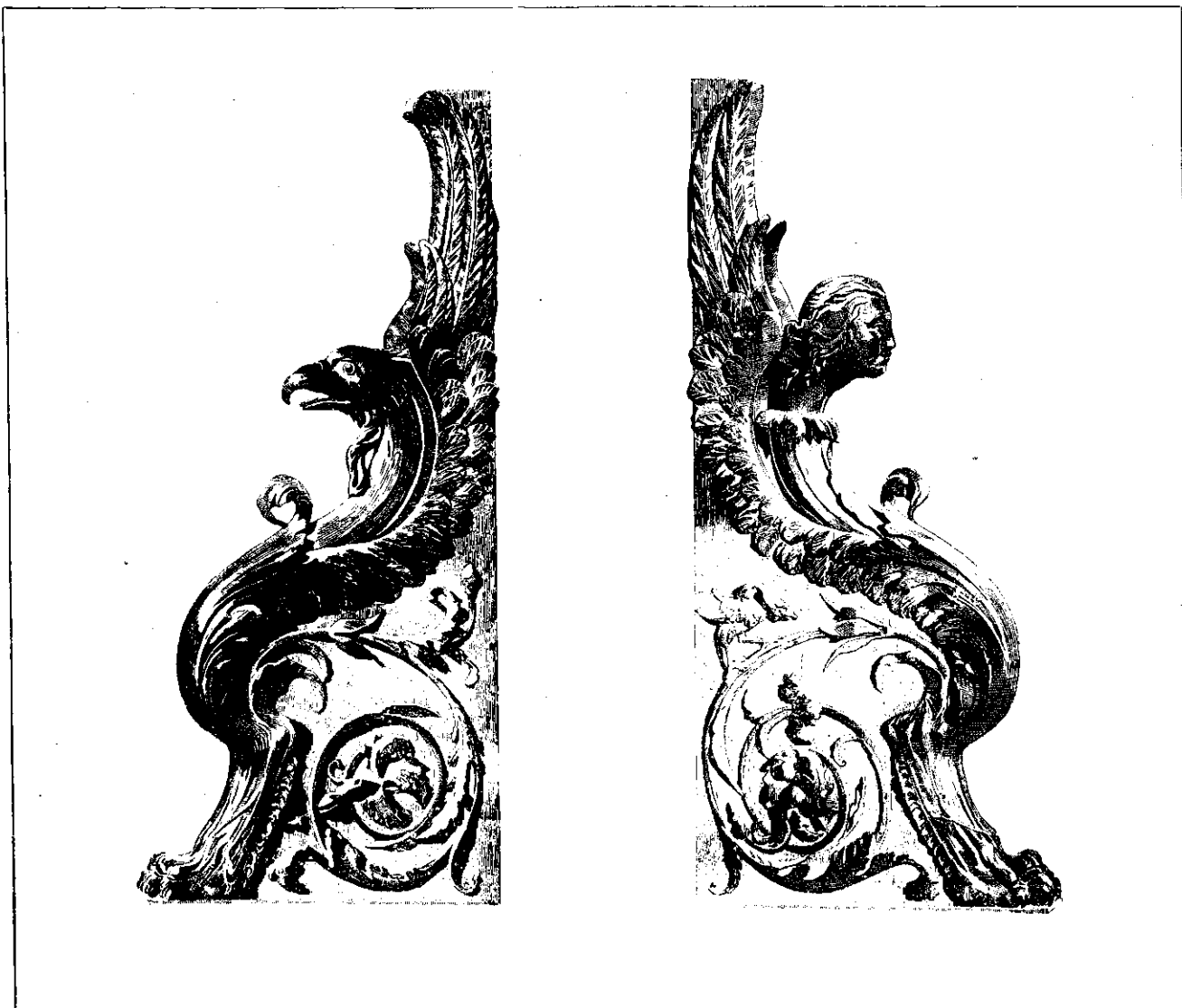
La disposition de l'article 82, relative à l'enlèvement des enseignes, après la cessation de commerce de la personne qui a été autorisée à les établir, est également applicable aux transparents servant d'enseignes.

ART. 86. — *Tables de café, de chaises, tabourets.* — Dans les rues de la partie urbaine ayant plus de 10 mètres de largeur, ainsi que sur les chemins vicinaux de la banlieue dont les trottoirs

2° Les tables fixes et leurs chaises ne pourront être mises dehors que de 10 heures du matin à minuit, et ce, depuis le 1^{er} avril jusqu'au 1^{er} novembre ;

Si elle le juge à propos, l'Administration pourra autoriser des tables supplémentaires qui ne seront placées qu'à partir de 6 heures du soir.

3° L'Administration se réserve le droit d'interdire les tables les jours où, à raison d'une affluence extraordinaire, ou pour tout autre motif, elles causeraient de sérieux embarras à la circulation ;



ACCOUDOIRS DE STALLES EN BOIS SCULPTÉ ¹

aurent 2 mètres au minimum, les restaurateurs, marchands de vins, brasseurs, cafetiers, débitants, etc., pourront obtenir l'autorisation de placer des tables au-devant de leur établissement lorsque ces installations ne gêneront pas la circulation.

Ces autorisations ne seront accordées qu'après avis de MM. les Ingénieurs et Agent-voyer en chef, dans les attributions desquels se trouvent placés les rues, quais ou places où devront avoir lieu ces installations, et aux conditions suivantes :

1° Le dessus des tables ne pourra dépasser 60 centimètres de côté ou diamètre ; chaque table sera accompagnée, au maximum, de quatre chaises ou tabourets ; les bancs ne pourront être tolérés qu'appliqués au long de la façade, lorsqu'il n'y aura aucun inconvénient ;

¹ Voir notice dans notre numéro du 16 septembre 1897.

Toutes les tables qui excéderont la longueur de 60 centimètres ; celles placées avant ou après les époques et heures ci-dessus fixées ; celles en plus du nombre autorisé seront considérées comme embarras de la voie publique et supprimées d'office ; dans ce cas, la permission accordée sera rapportée sans remboursement des droits de voirie et le contrevenant sera, en outre, poursuivi conformément aux lois.

4° *Paravents vitrés.* — Les restaurateurs, marchands de vins, brasseurs, cafetiers, débitants, etc., pourront être autorisés à placer de chaque côté de leur établissement un paravent vitré destiné à abriter les consommateurs établis sur le trottoir ; ces paravents, dont la hauteur maximum ne pourra dépasser 1^m50, se composeront d'un vitrage solidement encadré dans des châssis en fer ; les panneaux du bas pourront être pleins jusqu'à 80 centimètres.

Ces paravents dont la saillie sera de 1 à 2 mètres, suivant la largeur des trottoirs, ne pourront être autorisés qu'à la condition qu'une fois en place sur le trottoir il reste sur ce dernier une largeur libre pour la circulation de 2^m50 au minimum. Ils devront être d'un aspect convenable et ne porter aucune inscription.

Ces autorisations ne seront accordées qu'après avis de MM. les Ingénieurs et Agent-voyer en chef, dans les attributions desquels se trouvent placées les voies publiques où seront établis ces paravents.

Les permissionnaires ne pourront placer ces paravents dehors que de 10 heures du matin à minuit, et ce, depuis le 1^{er} avril jusqu'au 1^{er} novembre. Ils seront soumis aux conditions stipulées au n° 6 de l'article 83 du présent règlement, relatif aux étalages.

ART. 87. — *Caisses d'arbustes sur les trottoirs.* — 1^o Les caisses à fleurs sur le trottoir pourront être tolérées dans les endroits où l'Administration aura jugé que l'autorisation peut être accordée sans trop gêner la circulation, à la condition formelle que le trottoir aura toujours une largeur libre de 2^m50; elles seront disposées conformément à ce qui sera prescrit par la permission;

2^o Il est expressément interdit de recouvrir le dessus des caisses pour les transformer en tables;

3^o En cas de contravention, la permission sera retirée.

(A suivre.)

AVIS & RENSEIGNEMENTS DIVERS

Suppression des passages à niveau dans la traversée de la ville de Lyon. — Le Ministre des Travaux publics a adopté, par décision du 6 avril dernier, les conclusions du Conseil général des Ponts et Chaussées relatives à la suppression des six passages à niveau qui existent actuellement sur la ligne de Lyon à Genève, dans la traversée des quartiers de Lyon situés à l'est du Rhône. Cette affaire va être incessamment soumise aux formalités de l'enquête d'utilité publique.

L'Industrie sanitaire à l'Exposition de 1900. — Un Comité s'est formé sous les auspices de la Société des Ingénieurs et Architectes sanitaires de France, et de la Chambre syndicale de la couverture, plomberie, assainissement et hygiène et celle de pavage et de canalisation, en vue d'assurer le groupement et la représentation du génie sanitaire à l'Exposition de 1900.

Le but de ce Comité est de réunir, d'accord avec les services de l'Exposition et le Comité de la classe d'hygiène, toutes les expositions intéressant cette industrie, en un placement d'un seul tenant et, si possible, dans un pavillon spécial, de telle sorte que leur étude et leur comparaison en soient rendues plus faciles que dans les expositions antérieures, où elles étaient disséminées en des emplacements très divers et même dans des classes différentes, ainsi d'ailleurs que le prévoyait encore la classification générale pour 1900.

Chaque exposant, bien entendu, devant conserver son individualité et restant absolument libre d'organiser son exposition comme il l'entendra, le seul but du Comité étant d'opérer le groupement dans l'intérêt général et en vue d'obtenir pour les exposants, par le seul fait de leur cohésion, une représentation dans les Comités d'installation et le Jury.

Le Comité est composé déjà de plus de 60 adhérents en dehors de la Société des ingénieurs et architectes sanitaires de France et des deux Chambres syndicales.

Les adhésions doivent être adressées au siège de la Société des ingénieurs et architectes sanitaires de France, 19, rue Blanche, à Paris.

Une grève des maçons à Montluçon. — Les entrepreneurs de Mont-

luçon viennent de se réunir en assemblée générale pour décider de la réponse à faire aux propositions des maçons qui se sont mis en grève, comme nous l'avons annoncé. Ils ont été d'avis de maintenir leurs décisions antérieures, c'est à-dire de classer les ouvriers en deux catégories et de donner à la première catégorie de 0 fr. 30 à 0 fr. 37 l'heure et à la deuxième de 0 fr. 35 à 0 fr. 45.

Ponts et Chaussées. — M. Auric, ingénieur des Ponts et Chaussées à Mostaganem, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Valence.

Numérotage des immeubles, chemin du Moulin-à-Vent à Gerland. — Un arrêté du Maire, du 13 avril, détermine le numérotage des immeubles du chemin vicinal ordinaire n° 21 du Moulin-à-Vent à Gerland. Les numéros destinés à désigner les immeubles ou les entrées pratiquées dans des murs de clôture seront sur plaques émaillées, avec chiffres blancs sur fond bleu, conformément au modèle déposé dans les bureaux de la voirie vicinale. Ceux à établir sur les murs de clôture ou palissades en planches pourront être simplement peints. Ces numéros seront placés par les soins et aux frais des propriétaires sur le jambage droit des portes d'allées et de celles pratiquées dans les murs de clôture. Le bord inférieur des plaques sera situé à 2 mètres au-dessus du sol des trottoirs.

Voierie municipale. — Par arrêté municipal en date du 9 avril, M. François-Valère PERCHET, expéditionnaire à la voirie municipale, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à partir du 1^{er} avril 1898.

Réglementation des installations d'éclairage électrique. — Un arrêté de 1888 soumet ces installations au contrôle du service municipal et aux mêmes formalités que les installations d'éclairage au gaz. Mais, par suite des progrès continus de l'industrie électrique, cet arrêté ne convient plus aux nécessités actuelles. En effet, la liberté complète de l'exploitation de l'éclairage électrique et la mise en marche prochaine de l'usine de la Société des forces motrices du Rhône vont donner une extension considérable à l'éclairage électrique dans notre ville. Le service de la voirie a, en conséquence, préparé un projet de réglementation que le Conseil municipal va avoir à approuver. Comme dans l'ancien arrêté, toutes les installations d'éclairage électrique seront soumises au contrôle municipal, sauf l'éclairage exclusivement industriel; mais cette exception, qui n'était pas suffisamment définie, y est déterminée sans ambiguïté possible. Des dispositions sont prévues en ce qui concerne les stations génératrices et les conducteurs extérieurs placés dans les cours ou courettes, comme les installations intérieures. La redevance minimum pour les droits de vérification, actuellement trop élevée pour les petites installations, est réduite de 5 à 2 francs.

Le député du Bâtiment. — La politique n'a jamais trouvé place dans la *Construction lyonnaise* qui s'est soigneusement tenue à l'écart de toutes les questions n'ayant pas trait aux intérêts de ses lecteurs. Nous ne pouvons néanmoins passer sous silence la candidature aux élections législatives du 8 courant, dans la 5^{me} circonscription de Saint-Denis, Paris, de M. Stanislas FERRAND, conseiller général de la Seine, membre de l'Union syndicale des architectes français, directeur du *Bâtiment*. Très versé dans les questions relatives aux nombreuses industries de la construction: réglementation, impôts, octroi, voirie, adjudications, mutualité, M. Ferrand serait à la Chambre un utile et vaillant représentant de tous les intérêts de l'entreprise. Bien accueillie par tous ses confrères techniques, sa candidature contre M. Chauvin semble réunir de grandes chances de succès.

Déclarations d'utilité publique. — *Jura.* — Est déclaré d'utilité publique le prolongement, dans le département du Jura, de l'embranchement d'Orgelet, entre Orgelet et Arinthod.

Haute-Saône. — Est déclaré d'utilité publique, dans le départ-

tement de la Haute-Saône, l'établissement d'une ligne de tramways, à traction de locomotives, entre Bucey-les-Gy et Freigney.

Autorisations d'emprunts. — *Loire.* — La ville de Saint-Etienne est autorisée à emprunter une somme de 4.048.000 francs, destinée à pourvoir à diverses dépenses, notamment l'élargissement de diverses rues, l'amélioration du régime des eaux et des égouts et la construction de maisons d'écoles, projets que nous avons exposés dans notre numéro du 16 février dernier.

Jura. — La ville de Dôle est autorisée à emprunter une somme de 1.400.000 francs, destinée tant à convertir quatre emprunts antérieurement contractés qu'à pourvoir à diverses dettes et dépenses nouvelles, notamment le prolongement du boulevard de la Liberté, des réparations aux édifices communaux et le paiement d'une subvention promise au département pour la construction du chemin de fer de Dôle à Gray.

Maisons et grandes villes. — On a eu la curiosité d'établir une statistique des maisons que renferment les plus grandes villes d'Europe et d'Amérique. En voici un court aperçu :

New-York possède 115.000 maisons qui, en moyenne, abritent chacune 18 personnes.

Londres n'en compte pas moins de 600.000, à raison, en moyenne, de 7 habitants seulement. On n'y voyait, au commencement du siècle, que 130.000 maisons. Mais sa population a si rapidement grandi qu'elle a monté de 960.000 à 4.200.000 habitants.

Paris figure dans ce dénombrement pour 85.000 maisons. Il y a vingt-huit ans, lors de la guerre franco-allemande, il n'en avait pas plus de 70.000. A la fin du premier Empire, en 1815, il n'en existait que 28.000. On a calculé que chaque maison de Paris logeait en moyenne 26 personnes, ce qui est excessif, principalement si on compare cette moyenne à celle de New-York et surtout à celle de Londres.

Après ces grandes villes, on cite Philadelphie qui a 1 million d'habitants répartis entre 137.000 maisons.

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

8 au 21 avril.

Cabinet de M. B. BERNARD, route de Vienne, 74.

Grande rue de Monplaisir, 48. — Maison. — M. Grillet, prop.

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

Rue Garibaldi, 151. — Maison. — M. Sarre, prop.

Cabinet de M. MERLIN, 20, rue Saint-Maurice.

Cours Gambetta prolongé. — Maison. — M. Forest, prop.

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

Rue Raulin, angle avenue des Ponts. — Deux maisons. — M. Debeaux, prop.

Rue de la Pyramide, 77. — Maison. — M. Borgat, prop. — M. Jullien, entrepreneur.

Rue Besson-Basse (Montchat). — Construction. — M^{me} Ribeaud, prop. — M. Lascaux, entrepr.

Chemin des Pins. — Construction. — M. Eugène Vendre, propr.

Cours Lafayette, angle chemin de Bellecombe. — Maison d'habitation. — MM. Desseaux frères, propr. — M. Rouchon, entrepr.

Chemin de Saint-Agnan, 9. — Maison. — M. de Blazy, prop.

Rue Neuve-de-la-Villardière. — Maison. — M. Martin, prop.

Rue Charles-Richard, angle rue du Capitaine. — Maison. — M^{me} Burdin, prop.

Rue Saint-Victorien, 13. — Bâtiment. — M. Martin, prop. — M. Chautoux jeune, entrepr.

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Rhône. — 21 avril. — *Mairie de Lyon.* — Construction d'égouts dans les six arrondissements de Lyon. — 1^{er} lot. Montant des travaux, 15.476 fr. 40. Soumissionnaire : M. Taboury, 5 p. 100 d'augmentation. — Adjud., M. Védrine, 5, rue Charpenay, prix du devis. — 2^e lot. Montant des travaux, 16.231 fr. Soumissionnaires : MM. Védrine, Mouin, 5 p. 100 d'augmentation. — Adjud., M. Cavarnier, quai de la Charité, 35, 1 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Montant des travaux, 18.842 fr. 20. Soumissionnaires : MM. Briffaut, 4 p. 100 d'augmentation. — Richard, Canque, Cavarnier, prix du devis. Adjud., M. Berger, 4, rue Moissonnier, 1 p. 100 de rabais. — 4^e lot. Montant des travaux, 16.781 fr. 25. Adjud., M. Paturet, 10, place Croix-Rousse, prix du devis. — 5^e lot. Mont. des travaux, 12.944 fr. 60. Soumissionnaire : M. Monin, prix du devis. — Adjud., M. Boursier, 165, rue Créqui, 1 p. 100 de rabais. — 6^e lot. Montant des travaux, 10.868 fr. 60. Non adjugé.

Ain. — 23 avril. — *Sous-préfecture de Nantua.* — Chemin de grande communication 31. Fourniture des matériaux et main-d'œuvre pour l'entretien de ce chemin pendant les années (1898, 1899, 1900, 1901 et 1902). — 1^{er} lot. Montant des travaux, 5.500 fr. Soumissionnaires : MM. Amédée Brunet, à Saint-Martin-du-Fresne, 6 p. 100. — Frédéric Carrier, à Brénod, 1 p. 100. — Adj., M. Marius Monnet, à Chevillard (Ain), 12 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Montant des travaux, 6.000 fr. — Adjud., M. Jean Augoyat, à Oyonnax, 5 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Montant des travaux, 6.500 fr. Adjud., M. Joseph Cary, à Oyonnax, 3 p. 100 de rabais.

Isère. — 24 avril. — *Mairie de Chantesse.* — Réparation de l'église. Soumissionnaires : MM. Vian III, à Grenoble, 2,50 p. 100. — Carra, à Vinay, 2 p. 100. — Debernardy, à Fures-Tullins, 1,50 p. 100. — Adjud., M. Borel, entrepreneur, à Vinay, 3,50 p. 100 de rabais.

Jura. — 23 avril. — *Sous-préfecture de Poligny.* — Travaux communaux. — 1^{er} lot. Commune de Mouchard. Transformation des écoles Alixant en asile pour vieillards des deux sexes. Soumissionnaire : M. Théodore Jourdain, à Champvans-les-Dôle, 2 p. 100. — 2^e lot. Commune de Censeau. Construction d'une chambre à lait au chalet communal. — Soumissionnaires : MM. Novarina, à Censeau, 4,50 p. 100. — Guillin, à Andelot-en-Montagne, 2,07 p. 100 de rabais. — Adjud., M. Charles Vergoby, à Censeau, 17 p. 100 de rabais.

Loire. — 22 avril. — *Sous-préfecture de Roanne.* — Travaux de chemins. — 1^{er} lot. Soumissionnaires : M. Jean-Mari Fory, 0 p. 100. — Adjud., M. Jean Préfol, à Saint-André-d'Apehon (Loire), 1 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Soumissionnaires : MM. Rafin, à Cordelle, 11 p. 100. — Chassignol et Martignon, à Roanne, 10,15 p. 100. — Gay, à Roanne, 10 p. 100. — Boichon, à Saint-Germain-Laval, 4 p. 100. — Adjud., M. Botti, à Saint-Chamond (Loire), 12 p. 100 de rabais.

MISES EN ADJUDICATION

Rhône. — Mercredi 11 mai, 2 h. — *Préfecture.* — Travaux à exécuter à l'asile départemental des aliénés du Rhône, sis à Bron, pour la construction d'un nouveau bâtiment (quartier des femmes) et d'un mur de clôture. — 1^{er} lot. Terrassement, maçonnerie, ciment, pierre de taille, 84.840 fr. 44. Mur de clôture, 20.626 fr. 62. Montant des travaux, 105.467 fr. 06. Cautionnement, 5.300 fr. — 2^e lot. Charpente, menuiserie. Montant des travaux, 38.389 fr. 64. Cautionnement, 1.900 fr. — 3^e lot. Zinguerie. Montant des travaux, 1.503 fr. 24. Cautionnement, 100 fr. — 4^e lot. Serrurerie. Montant des travaux, 4.169 fr. 10. Cautionnement, 250 fr. — 5^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant des travaux, 5.004 fr. 63. Cautionnement, 300 fr. Total, 151.533 fr. 67.

Visa des certificats par l'Architecte du département du Rhône, directeur des travaux, huit jours francs avant la date de l'adjudication.

Les pièces nos 1 à 6 devront, à peine de forclusion, être déposées, dix jours au moins avant celui de l'adjudication, entre les mains de M. Girerd, architecte du département, à Lyon, hôtel de Préfecture, qui les visera pour constater la date de la présentation et les remettra au déposant contre décharge, la veille de l'adjudication.

Les pièces du projet qui font l'objet de la présente adjudication sont déposées à la préfecture (2^e division, 1^{er} bureau), où les entrepreneurs peuvent en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à midi et de 2 à 5 heures du soir.

Rhône. — Mercredi 18 mai, 2 h. — *Préfecture.* — Ponts et chaussées. Service spécial du Rhône. Rivière de Saône. Construction du quai de l'industrie, à Lyon. Travaux à l'entreprise, 280.666 fr. 54. Somme à valoir, 31.333 fr. 46. Total général, 312.000 fr. Cautionnement provisoire, 4.500 fr., définitif, 9.000 fr.

Visa du certificat de capacité, n'ayant pas plus de trois ans de date, par M. Girardon, ingénieur en chef des ponts et chaussées, quai des Brotteaux, 5, à Lyon, huit jours au moins avant l'adjudication.

Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs, tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés : 1^o dans les bureaux de la préfecture (2^e division), de 9 heures du matin à midi et de 2 à 5 heures du soir ; 2^o dans les bureaux de M. Clarard, ingénieur ordinaire, quai Tilsitt, 25, à Lyon, de 8 à 11 heures du matin et de 2 à 5 heures du soir.

Rhône. — Jeudi 26 mai, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Vente d'un terrain communal d'une superficie de 119 mètres 71 décimètres carrés et situé à l'angle Nord-Est des rues du Béguin et de l'Hospice-des-Vieillards. Mise à prix, 45 fr. par mètre carré, soit pour les 119 mètres 71 décimètres carrés, une somme totale de 5.386 fr. 95.

Chaque enchère au-dessus de la mise à prix ci-dessus fixée ne pourra être

moindre de 1 fr. par mètre carré. L'adjudication ne sera pas tranchée si cette mise à prix n'est pas couverte par une enchère. Cautionnement, 300 fr.

Le cahier des charges, clauses et conditions, relatif à ladite vente et le plan des lieux sont déposés à la Mairie de Lyon (bureau des travaux publics), où chacun pourra en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Rhône. — Jeudi 23 mai, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Construction d'égouts. — 1^{er} lot. Construction d'égouts du 4^e type; rue Tourville; rue Mazenod, entre le cours de la Liberté et la rue Pierre-Corneille; rue Chaponnay, entre les rues du Bas-Port et Davout; rue du Bas-Port, entre les rues Mazenod et Davout, et construction d'égouts tubulaires en poterie de grès vernissés, rue Mazenod, entre le quai de la Guillotière et le cours de la Liberté; rue Molière, entre les rues Mazenod et Villeroy; rue Chaponnay, entre le quai de la Guillotière et la rue du Bas-Port; rue de la Victoire, entre le tronçon d'égout existant sous cette rue et la rue Chaponnay, et rue du Bas-Port, entre les rues de la Part-Dieu et Basse-du-Port-au-Bois. Montant des travaux, 40.603 fr. 40. Cautionnement, 2.300 fr. — 2^e lot. Construction d'un égout du 4^e type, rue Tête-d'Or, entre les rues Robert et Louis-Blanc, et d'un égout tubulaire en poterie de grès vernissés, rue Louis-Blanc, entre les rues Tête-d'Or et Moncey. Montant des travaux, 7.581 fr. 70. Cautionnement, 400 fr.

Les devis, plans, profils et cahiers des charges relatifs auxdits travaux, sont déposés à la Mairie de Lyon (bureau des travaux publics), où chacun sera admis à en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Rhône. — Jeudi 26 mai, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Vente des matériaux à provenir de la démolition de l'immeuble Javel, situé rue Voltaire, 35, et acquis par la ville en vue de l'élargissement de la rue Chaponnay. Mise à prix, 1.000 fr. Cautionnement provisoire, 100 fr.

Le cahier des charges relatif à la vente des matériaux dont il s'agit est déposé à la Mairie de Lyon (bureau des travaux publics), où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Rhône. — Jeudi 9 juin, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Parc de la Tête-d'Or. Etablissement d'une clôture le long du quai de la Tête-d'Or et de la ligne du chemin de fer de Lyon à Genève. — 1^{er} lot. Terrassements et maçonneries. Montant des travaux, 15.128 fr. Cautionnement, 1.000 fr. — 2^e lot. Serrurerie et peinture. Mont. des travaux, 38.032 fr. Cautionnement, 3.000 fr. — 3^e lot. Plantation de haie vive. Mont. des travaux, 3.390 fr. 40. Cautionnement, 300 fr.

Les devis, plans et cahier des charges relatifs auxdits travaux, sont déposés à la Mairie de Lyon (bureau des travaux publics), où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Ain. — Mercredi 11 mai, 2 h. — *Préfecture.* — 1^{er} lot. Chemin de grande communication n° 25. Construction d'un pont en maçonnerie sur la torrent de la « Dorche » et ouverture du chemin aux abords. Evaluation, 23.051 fr. 41. Somme à valoir, 1.948 fr. 59. Cautionnement, 800 fr. — 2^e lot. Chemin de grande communication n° 41. Construction entre Saint-Boys et le chemin de grande communication n° 10. Estimation, 2.223 fr. 85. Somme à valoir, 106 fr. 15. Cautionnement, 100 fr. — 3^e lot. Chemin d'intérêt commun n° 19. Rectification entre la limite de Magnieu et le chemin vicinal ordinaire n° 5 de Marignieu. Estimation, 4.746 fr. 82. Somme à valoir, 253 fr. 18. Cautionnement, 130 fr. — 4^e lot. Chemin d'intérêt commun n° 35. Reconstruction du ponceau de « Mardanson » dans la traverse d'Arbent. Estimation, 3.073 fr. 63. Somme à valoir, 276 fr. 37. Cautionnement, 100 fr. — 5^e lot. Montagnat (V. O. n° 1). Construction d'un perré le long de la « Reyssouze » à Montagnat. Estimation, 2.649 fr. 19. Somme à valoir, 550 fr. 81. Cautionnement, 150 fr. — 6^e lot. Montagnat (V. O. n° 4). Restauration du pont du « Gour » sur la « Reyssouze ». Estimation, 1.988 fr. 25. Somme à valoir, 411 fr. 75. Cautionnement, 60 fr. — 7^e lot. Viriat (V. O. n° 7). Attignat (V. O. n° 5). Construction d'un ponceau à la limite des deux communes. Estimation, 915 fr. 33. Somme à valoir, 184 fr. 67. Cautionnement, 40 fr.

Les pièces des projets seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés dans les bureaux de la préfecture (3^e division), de 9 heures à midi et de 2 à 5 heures.

Allier. — Dimanche 15 mai, 1 h. — *Mairie de Lourdoux-de-Bouble.* — Construction d'une bascule. Montant des travaux, 1.000 fr. Cautionnement, 50 fr.

Renseignements à la mairie.

Ardèche. — 15 mai, 2 h. — *Mairie de Labégude.* — Adjudication au rabais sur soumissions cachetées, d'un premier lot se composant de terrassements et ouvrages d'art, pour l'établissement de fontaines publiques. La somme pour travaux à adjudger s'élève à 17.318 fr. 75.

Le dossier de l'affaire est déposé à la mairie de Labégude, où les intéressés peuvent en prendre connaissance.

Ardèche. — Lundi 16 mai, 2 h. — *Préfecture.* — Travaux de chemins vicinaux.

Renseignements à la préfecture.

Ardèche. — Jeudi 12 mai, 2 h. — *Sous-préfecture de Largentière.* — Travaux de chemins.

Renseignements à la sous-préfecture.

Isère. — Samedi 14 mai, 1 h. 1/2. — *Préfecture.* — Travaux vicinaux. — 1^{er} lot. Construction d'un pont voûté biais de 7 m. 70 d'ouverture droite, sur le ruisseau d'Oz, chemin de grande communication n° 43, du Bourg-d'Oisans en Savoie par la vallée de l'Eau-d'Olle. Mont. des travaux, 4.500 fr. Cautionnement, 150 fr. — 2^e lot. 1^{er} Amélioration sur le chemin d'intérêt commun n° 2, de Saint-Pierre-d'Entremont aux Echelles et à Saint-Laurent-du-Pont, de cinq tournants et élargissements entre les points kil. 3.150 et 3.274

sur 543 m. 44. — 2^e Rectificat. entre Berland et la Combaize, sur 1.071 m. 63. Montant des travaux, 22.085 fr. 11. A valoir, 2.574 fr. 89. Total, 24.660 fr. Cautionnement, 750 fr.

Renseignements à la préfecture (2^e division).

Isère. — Dimanche 15 mai, 10 h. 1/2. — *Mairie de Merlas.* — Construction entre le chemin de Merlas et le hameau de Burlet, sur 2.756 m. 30, du chemin vicinal ordinaire n° 1, de Saint-Breuil à Saint-Nicolas-de-Marcherin. Montant des travaux, 29.928 fr. 79. A valoir, 4.271 fr. 21. Total, 34.200 fr. Cautionnement, 1.100 fr.

Renseignements à la mairie et à la préfecture, 2^e division.

Loire. — Samedi 14 mai, 10 h. 1/2. — *Sous-préfecture de Montbrison.* Travaux de chemins d'intérêt commun.

Renseignements à la sous-préfecture, dans les bureaux de M. l'agent voyer d'arrondissement de Montbrison.

Loire. — Dimanche 15 mai, 10 h. — *Mairie de Jarnosse.* — Construction d'un ponceau de 2 mètres d'ouverture sur le ruisseau Jarnossin à la Rivière. Chemin vicinal ordinaire n° 5. Déblais pour fouilles, 269 fr. 50. Maçonneries et cintres, 1.314 fr. 71. A valoir, 165 fr. 79. Total, 1.750 fr. Cautionnement, 100 fr.

Visa du certificat de capacité par M. l'Agent voyer cantonal du canton de Charlieu, au moins huit jours avant l'adjudication.

La communication des pièces du projet aura lieu dans les bureaux de M. l'Agent-voyer cantonal de Charlieu, tous les jours non fériés, de 9 heures à midi et de 2 à 6 heures.

Loire. — Dimanche 15 mai, 2 h. — *Mairie de Saint-Hilaire-s.-Charlieu.* — Elargissement et empiérement du chemin vicinal n° 9, sur une longueur de 2.273 m. 07 entre le bourg et la limite de Villers. Terrassement, 3.421 fr. 30. Chaussée, 4.881 fr. 95. — Ouvrages d'art, 940 fr. 26. A valoir, 656 fr. 49. Total, 9.900 fr. Cautionnement, 300 fr.

La communication des pièces du projet aura lieu dans les bureaux de M. l'Agent-voyer cantonal de Charlieu, tous les jours non fériés, de 9 heures à midi et de 2 à 6 heures.

Saône (Haute-). — Jeudi 12 mai, 1 h. 1/2. — *Sous-préfecture de Gray.* — Travaux communaux.

Renseignements à la sous-préfecture.

Saône-et-Loire. — Vendredi 13 mai, 2 h. — *Sous-préfecture de Chalon-sur-Saône.* — Travaux communaux. — 1^{er} lot. Epervans. Reconstruction partielle du ponceau établi sur le lac d'Epervans. Montant des travaux, 2.850 fr. — 2^e lot. Gergy. Construction d'une école mixte au hameau de Villeneuve. Montant des travaux, 20.470 fr. 45.

Renseignements à la sous-préfecture.

Saône-et-Loire. — Vendredi 16 mai, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Reconstruction du pont suspendu de Fleurville-sur-Saône. Lot unique. Terrassements, 2.978 fr. 28. Chaussées, 2.825 fr. 25. Ouvrages d'art, 279.331 fr. 28. Total, 285.134 fr. 81. A valoir, 19.865 fr. 19. Total général, 305.000 fr. Cautionnement provisoire, 3.000 fr., définitif, 9.000 fr.

Renseignements à la préfecture et dans les bureaux de MM. Tourtay, ingénieur en chef, 4, place d'Armes, à Mâcon, et Lacroix, ingénieur ordinaire, 3, rue Rambuteau, à Mâcon. (Voir à la chronique des adjudications le cahier des charges.)

Savoie (Haute-). — Jeudi 12 mai, 10 h. — *Sous-préfecture d'Albertville.* — Service vicinal. Mercury-Gemilly. Chemin n° 4, dit du Chêne et des Héris. Construction entre le chemin de la Frasse et le hameau des Héris-Dessus. Longueur, 675 m. 20. Montant des travaux, 5.804 fr. 40. Somme à valoir, 845 fr. 60. Total, 6.550 fr. Cautionnement, 200 fr.

On pourra prendre connaissance des diverses pièces des projets dans les bureaux de la sous-préfecture.

Yonne. — Vendredi 13 mai, 2 h. — *Préfecture.* — Ponts et chaussées. Rivière d'Yonne. Travaux à exécuter entre Laroche et Montereau. Rechargement des arrière-radiers des barrages d'Armeau, de Villeneuve-sur-Yonne, d'Etigny, de Rosoy, de Saint-Bond, de Saint-Martin, de Villeperrot, de Chamfleury et de Courlon. Travaux à l'entreprise, 29.250 fr. 85. Somme à valoir, 4.249 fr. 15. Total, 33.500 fr. Le montant du cautionnement provisoire et définitif est fixé à 1.000 fr.

Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés : 1^{er} dans les bureaux de la préfecture (2^e division), de 9 à 11 heures du matin et de 1 à 5 heures du soir ; 2^e dans les bureaux de M. Dubois, ingénieur ordinaire à Sens, de 8 heures à midi et de 2 à 4 heures du soir.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX

FORMATIONS DE SOCIÉTÉS.

Lyon. — Société en nom collectif J. Thévenet et L. Pardon, 16, rue Roquette, entreprise et exécution de travaux de construction et de fabrication de menuiserie, aménagement, charpente. Durée du 1^{er} janvier 1898 au 24 juin 1906. Fonds social, 13.995 fr. 50.

Lyon. — Société en nom collectif Bouilhères et Dauthon, 16, quai de Retz. Exploitation d'un bureau d'architecture. Durée du 1^{er} janvier 1898 au 31 décembre 1911. 27 avril.

Lyon. — Société en nom collectif Paul Rouchon et Desseuve frères, rue Servient, 6. Commerce d'entrepreneur de maçonnerie, achat de terrains, maisons, construction, ventes d'immeubles. Durée 10 ans, du 1^{er} janvier 1898. Capital 30.000 fr. 22 avril.

Lyon. — Société en nom collectif Lefevre et veuve Nourry, 15, place

Morand, Entreprise de la couverture en bâtiments. Durée 5 ans, du 15 février 1898. Capital 2.500 fr., fournis par moitié. 22 avril.

Lyon. — Société en commandite par actions dite Société électrique de Saint-Rambert-en-Bugey (Ain), sous la raison sociale A. Bourgey et Cie. Siège social à Lyon, rue Masséna, 29. Fonds social 300.000 fr., divisé en 3.000 actions de 100 fr. Durée du 1^{er} avril 1898 au 1^{er} septembre 1925. Délégation constitutive. 31 mars.

Lyon. — Varloud et Cie, Société en commandite simple, siège social, avenue de Noailles, 54, ayant pour objet la vente et l'installation des appareils sanitaires et en général de tous appareils pour eau, gaz et électricité. Durée du 16 février 1898 au 31 décembre 1902. Capital 26.000 fr., dont 25.000 fr. en commandite. 14 avril.

Paris. — Société Lacarrière et Cie, avec siège social à Paris, rue de l'Entrepôt, 16, et succursales à Lyon, rue de la République, 11, et à Naples. Cette société est en nom collectif à l'égard de MM. Alfred, André et Marcel Lacarrière et de M. Veau deau, et en commandite simple à l'égard des autres associés.

La Société a pour objet l'exploitation industrielle et commerciale d'une fabrique d'appareils applicables à tous les modes d'éclairage (gaz, électricité, huiles), sans exception; — La construction et l'exploitation d'usines et canalisations nécessaires à cette fabrication, — à la construction d'appareils de chauffage, — à la fabrication des bronzes, des appareils d'acoustique et de sonnerie électrique, — et à l'installation d'appareils hydrauliques.

Et en général toutes les opérations relatives à cette industrie. Durée 10 ans, du 1^{er} avril 1893. Fonds social, 1.800.000 fr., dont 650.000 fr. par les deux associés commanditaires. 25 mars.

Marseille. — Henry frères, fab. de tuiles, briques, carreaux, tuyaux et autres produits céramiques, 34, boulevard National. Durée 10 ans. Capital 200.000 fr. 11 mars.

Grenoble. — Société d'éclairage électrique de la vallée du Grésivaudan, à Lancey. Durée 30 ans. Capital 300.000 fr. 28 février.

Roanne. — Rebourg père et fils, maçonnerie, 23, rue Marengo. Durée 8 ans, du 1^{er} janvier 1898. Capital 18.192 fr. 45. 7 mars.

Vénissieux. — Société en nom collectif Debray et Sommolet. Exploitation d'un fonds de maçonnerie et plâtrerie. Capital 500 fr. 25 mars.

Uzés. — Société anonyme pour la fabrication de la pierre céramique, procédés Garchey, dite verreries de Pont-Saint-Espirit. Durée 25 ans. Capital 500.000 fr. 24 mars.

DISSOLUTIONS DE SOCIÉTÉS

Lyon. — Delerose, Varloud et Cie, siège, avenue de Noailles, 54, en nom collectif à l'égard de MM. Delerose et Varloud, et en commandite à l'égard d'une tierce personne pour la vente et l'installation des appareils sanitaires et en général de tous appareils pour eau, gaz et électricité. Dissolution à compter du 15 février 1898. M. Varloud seul liquidateur. 14 avril.

Paris. — La Société en nom collectif et en commandite « Lacarrière et Cie », dont le siège est à Paris, 16, rue de l'Entrepôt, avec succursales, — à Lyon, rue de la République, 11, — et à Naples.

A été déclarée dissoute à compter du 31 mars 1898.

Et MM. Jean-Alfred Delatour, propriétaire, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue François 1^{er}, 25, et Alfred-François Lacarrière, fabricants d'appareils d'éclairage, demeurant à Paris, rue Leroux, 11.

En ont été nommés les liquidateurs avec les pouvoirs les plus étendus. 25 mars.

MODIFICATIONS DE SOCIÉTÉS

Lyon. — Société d'exploitation du céramo-cristal. Siège social à La Demi-Lune, à l'usine dite Usine Olibet (Rhône). Le capital social est porté de

650.000 fr. à 900.000 fr., divisé en 1.800 actions de 500 fr. Délib. des 6 janvier et 19 mars 1898. 17 avril.

PROROGATIONS DE SOCIÉTÉS

Lyon. — Chanaux et Tastevin. Société en nom collectif pour le commerce des bois de construction, chêne et sapin, ciment, chaux hydraulique, plâtres et articles de tuilerie, avec siège social à Oullins, rue des Fours-à-Chaux, ci-devant, et actuellement, avenue des Saulées, 1. Prorogation de cinq années, soit du 26 mai 1898 au 26 mai 1903. 16 avril.

Insertion gratuite

DESSINATEUR mécanicien, matériel de chemin de fer, charpentes en fer, demande emploi. — Excellentes références. (23)
S'adresser au bureau du journal.

DESSINATEUR ayant quelques heures de libres dans la journée demande travaux de dessins et d'architecture. (25)
Ecrire à M. Dupin, 76, rue de l'Hôtel-de-Ville.

ANCIEN ÉLÈVE de la Martinière, jeune et actif, très au courant de la construction, désire faire des comptes chez lui, et tiendrait au besoin petite comptabilité. — S'adresser aux bureaux du journal. (26)

ON DEMANDE jeune homme ayant belle écriture, chez M. PALAIS, géomètre, 58, rue de Bonnel, Lyon. (27)

SPECTACLES

Théâtre des Célestins. — Aujourd'hui 1^{er} mai, pour les adieux de la troupe d'opérette, en matinée, à 2 heures, et le soir, à 8 h. 1/2, *Boccace*.

Lundi, irrévocablement dernière de la *Porteuse de pain*, le beau drame de X. de Montépin.

Mardi 3 et mercredi 4 mai, pour les adieux de la troupe de drame : *Lucrèce Borgia*, drame en cinq actes de Victor Hugo.

Jeudi 5 mai, première représentation de *Le contrôleur des wagons-lits*, comédie-vaudeville en trois actes de M. A. Bisson, avec Mlle Cavell, du Palais-Royal, et M. Dubosc, des Nouveautés.

La Photographie des couleurs, 1, rue de la République, près du Grand-Théâtre.

Les nouvelles exhibitions de MM. Lumière frères, de photographies en couleurs, obtiennent toutes les faveurs du public. Elles sont visibles tous les jours de 10 heures à midi et de 1 heure à 6 heures. — Le soir, la photographie animée par le Cinématographe.

Le Propriétaire-Gérant : ALEXANDRE REY.

Lyon. — Imp. PITRAT, A. Rey successeur, 4, rue Gentil. — 17608

FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

CARREAUX EN CIMENT

VVE A. DEMOLINS, Fabrique de Carreaux en Ciment, Usine, 35, rue Claudin, Montchal, station Cours Eugénie, tramway de Bron.

PRODUITS RÉFRACTAIRES & GRÈS

PROST ET PICARD à Givors (Rhône). Cornues à Gaz. Produits réfractaires et Briques rouges. Tuyaux en grès vernissés pour conduites d'eau et assainissement. Téléphone.

ARDOISES, TUILLES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

ARDOISES pour toitures, dalles, urinoirs, tablettes, etc. Entrepôt à J. GUICHARD fils, seul représentant de la Commission des Ardoisiers d'Angers, chemin de Serin, 5, LYON.

SABLE. — Chevrot et Deleuze, 64, rue de Marseille. — Drapage à vapeur sur le Rhône. Sable, Gravier, Cailloux roulés.

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

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, Lyon. Spécialité de tuyaux en terre cuite et en grès pour conduite d'eau et pour Bâtimens. Seuls représentants à Lyon de la C^{ie} des Grès Français de Pouilly-sur-Saône.

CIMENTS, CHAUX, PLÂTRE, BITUME & PAVES

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 55, Lyon. Ciments de Grenoble. Chaux hydrauliques et plâtres. Entrepôt général des Tuileries de Bourgogne. Carreaux de Verdun.

CHAUX ET CIMENTS. — Chevrot et Deleuze, 64, rue de Marseille. — Seuls concessionnaires des Ciments Vicat pour le Rhône et la Loire, ainsi que des Usines de Trept (Isère); du Val d'Amby (Isère). Seuls vendeurs des Chaux de Cruas (Freydier-Gouy); Chaux des Barbières (Drôme).

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.

CHEVROT ET DELEUZE, 64, rue de Marseille, Lyon. — Plâtres de Savoie, de l'Isle, de Bourgogne, de Paris; à mouler, à enduire. Albâtre. Lattes suisses. Briques pleines et creuses. Seuls vendeurs des Plâtres de Savoie de la Société des Plâtriers du Sud-Est et des Plâtres de l'Isle (marque Poulet). Succursales : Saint-Etienne, 43, rue d'Annonay; Saint-Fons, 9, quai Saint-Gobain.

CÉRAMIQUE

PRODUITS CÉRAMIQUES. PROST FRÈRES, fabricants à la Tour-de-Salvagny (Rhône). Magasins et bureaux à Lyon, quai de Bondy, 16. Spécialité de tuyaux en terre cuite et tuyaux en grès pour conduites d'eau et pour bâtiments. Appareils pour sièges inodores, panneaux et carreaux en faïence, etc. — Succursale à Saint-Etienne, rue de Roanne, 22.

PRODUITS CÉRAMIQUES. — Chevrot et Deleuze, 64, rue de Marseille. — Dépositaires des Tuileries de Roanne, Sainte-Foy-l'Argentière, Bourgogne et Saint-Vallier. Spécialité de Boisseaux pour cheminées, Tuyaux en grès. Fabrication de tuyaux en poterie pour bâtiments et conduites d'eau. Carreaux de Marseille, de Verdun. Succursales : Saint-Etienne, 43, rue d'Annonay; Saint-Fons, 9, quai Saint-Gobain.

CHARPENTES & PONTS MÉTALLIQUES — V. FEBVRE 16-18-20, rue de la Claire LYON VAISE

CARRELAGES ET REVÊTEMENTS

Entreprises pour Grandes Administrations, Hôpitaux,
Etablissements Religieux et Industriels, Châteaux, Villas.

TUILES,
BRIQUES,
BOISSEAUX,
WAGONS-LACOTE
et tous Produits de la

GRANDE TUILERIE DU RHONE
de Sainte-Foy-l'Argentière (Rhône)

MÉDAILLE D'ARGENT, PARIS, 1889. — MÉDAILLE D'OR, LYON, 1894

TUYAUX EN GRÈS ET PRODUITS RÉFRACTAIRES
De M^r. PROST et PICARD, à GIVORS (Rhône)
LYON, 2, place Pléney, 2
(ancienne place Saint-Pierre)

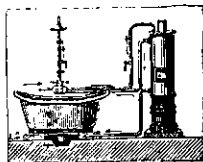
CARREAUX en grès et faïence de Boch frères, de Maubeuge.
CARREAUX et PAVAGES de DeFrance et C^{ie} (Sarreguemines)
CARREAUX en terre de Marseille et d'Orange.
CARREAUX en ciment.
CARREAUX des Faïenceries de Creil et
Montereau, pour Revêtements.
TOMETTES de Salernes.

DÉCORATIONS

ÉMAUX

BAIGNOIRES CHAUFFE-BAINS
de toutes espèces

CATALOGUE



FRANCO

DE LAROCHE Aîné
TÉLÉPHONE 22, rue Bertrand, PARIS
REPRÉSENTANTS ET CORRESPONDANTS A LYON

ON ACHÈTE
au comptant

A L'AGENCE FOURNIER

TOUS LES

Bons Fonciers Algériens, de Panama,
du Congo, de La Presse & de l'Exposition.
Sans aucun Frais de Courtage

14, Rue Confort, LYON
A L'ENTRESOL

LE VERNIS-ÉMAIL

Est recherché par tous les Cyclistes amoureux de leur machine; car, si vieille qu'elle soit, ce vernis lui rend le brillant et la nouveauté de sa prime jeunesse. Nouvelle fontaine de Jouvence, le vernis-émail est la providence des jeunes et vieilles bicyclettes. Se vend en bidons de 1 fr. 75 et 3 fr. 25. — Par correspondance, ajouter 50 centimes par bidon.

Aux Petits Docks du Commerce, 12, rue Confort, 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 6" 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. Élévateurs ou pompes à jet de vapeur. Pompes de cale. Pompes à incendie. Élévateurs 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 verreries. 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

MANUFACTURE DE BRONZES D'ARTS
Civils et religieux

SPÉCIALITÉ DE BRONZES

Pour autels et monuments publics

Atelier de Modelages d'après Dessins

Gustave VINCENT ✕

ROMANS (Drôme)

HORS CONCOURS — MEMBRE DU JURY

Les plus hautes récompenses pour cette industrie

ENVOI D'ALBUM ET TARIF SUR DEMANDE

TÉLÉPHONE

En Vente Partout
SERVICE D'HIVER

Demandez dans toutes les Gares et les Kiosques

LE WAGON

INDICATEUR DES CHEMINS DE FER

Contenant toutes les modifications survenues à l'horaire des chemins de fer P.-L.-M. pour le service d'été.

Prix : 30 cent. — Franco : 40 cent.

VENTE EN GROS

A L'AGENCE FOURNIER

14, Rue Confort, LYON

Porte remise aux marchands

ABONNEMENT ET PUBLICITÉ SANS FRAIS

A tous les Journaux du Monde

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

IMPRIMERIE COMMERCIALE ET ADMINISTRATIVE

ANCIENNE MAISON PITRAT AÎNÉ

Alexandre REY, Successeur

4, rue Gentil, Lyon

