

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS



JURISPRUDENCE

Expropriation pour cause d'utilité publique. — I. Pourvoi en cassation. — Délai de quinzaine. — Envoi des pièces. — II. Renvoi après cassation. — Désignation du jury. — Liste des jurés. — Nullité. — Ordre public.

I. Le délai de quinzaine dans lequel, en cas de pourvoi en cassation contre une décision du jury d'expropriation, les pièces doivent être adressées à la Cour de cassation, n'est pas imparti par l'article 20, paragraphe 3 de la loi du 3 mai 1841, à peine de déchéance : il suffit que les pièces aient été effectivement déposées au greffe de la Cour avant qu'il soit statué sur le pourvoi.

II. Lorsqu'après la cassation d'un jugement qui avait prononcé une expropriation, la cause est renvoyée devant un autre tribunal qui prononce l'expropriation à nouveau, c'est sous la direction de l'un des magistrats du tribunal de renvoi et devant un Jury choisi sur la liste de l'arrondissement de ce même tribunal, que doivent, à peine de nullité, avoir lieu les opérations pour la fixation des indemnités. La nullité résultant de ce qu'il a été procédé à la fixation des indemnités par un jury choisi sur la liste de l'arrondissement du tribunal, dont le jugement a été cassé, tient à l'ordre même des juridictions et ne peut être couverte ni par le silence des parties, ni même par leur consentement.

Chronique Mensuelle

La question du gaz à Paris. — Le guillotiné par persuasion. — Les tramways électriques dans la capitale. — L'appareil de prise de courant du caniveau. — Comparaison des systèmes aérien et souterrain. — Le wattman cloîtré.

Paris, la ville Lumière, est considérablement en retard sur notre bonne ville de Lyon, au moins sur un point, à savoir celui du coût de l'éclairage par le gaz et l'électricité. A la fin du dix-neuvième siècle, siècle de lumière toujours, au seuil de l'ouverture de l'Exposition de 1900, les Parisiens paient encore le gaz à raison de 0 fr. 30 le mètre cube et l'électricité 0 fr. 10 l'hectowatt-heure ; ils sont d'ailleurs condamnés à ces prix qui sont loin d'être doux, jusqu'en 1906 et 1911, dates des échéances respectives des traités de la Compagnie parisienne du gaz et des traités passés avec les secteurs d'électricité.

A Lyon, nous jouissons déjà, grâce aux nouvelles conventions intervenues, du gaz à 0 fr. 20 pour l'éclairage et à 0 fr. 16 pour la force motrice. Quant à l'électricité, son prix est descendu brusquement de 0 fr. 14, tarif rothschildien, à 0 fr. 10 ; mais, par suite d'une bienfaisante concurrence, les Compagnies rivalisent de zèle pour gagner le record des abaissements de prix, et tout fait espérer que ces grandes dames viendront bientôt nous offrir l'hectowatt-heure sur un plat d'argent, au prix presque abordable de 0 fr. 05 ledit hectowatt-heure. Ainsi, pour 0 fr. 05, pour un petit sou s'il vous plaît, on pourra se payer le luxe de trois lampes électriques de dix bougies, pendant une heure.

C'est pourquoi les citoyens de Paris ne cessent pas de harceler leur Conseil municipal de pétitions réclamant la réduction du prix du gaz à 0 fr. 20 le mètre cube pour l'éclairage et à 0 fr. 15 pour la force motrice, à partir de l'an 1900. Or, savez-vous ce que produirait un pareil abaissement de prix ? Deux choses : 23 millions de francs qui resteraient dans la poche des consommateurs et naturellement 23 millions de moins dans les caisses de la Compagnie du gaz.

Ge qu'il y a de plus joli, c'est que le Conseil municipal a pris une délibération récente chargeant sa première Commission « de rechercher conjointement avec la Compagnie du gaz les moyens d'obtenir immédiatement l'abaissement du prix du gaz, sans prorogation de la durée du privilège actuel ». C'est absolument l'histoire du guillotiné par persuasion ; il s'agit d'arracher à la Compagnie du gaz 20 à 25 millions, sans douleur, c'est à-dire sans aucune compensation de la part de la ville.

Il ne faut pas oublier en effet que la ville de Paris prélève actuellement 0 fr. 10 par mètre cube vendu 0 fr. 30, et elle ne renoncera pas aisément à cette dime, ou plutôt à cette tridime qui lui est indispensable pour équilibrer son formidable budget.

L'abaissement de prix que réclament les contribuables représente justement les 23 millions que perçoit la ville de Paris sur les recettes de la Compagnie, et il est évident que, si la ville renonçait à cette redevance, la Compagnie n'hésiterait pas à réduire ses tarifs à 0 fr. 20 ; il est vrai que ça ne lui coûterait rien, mais comme, d'autre part, la ville ne veut rien lui donner, tout se passerait ainsi équitablement.

Maintenant, la Compagnie a un grand atout dans son jeu, c'est l'Exposition de 1900 ; car, remarquez bien ceci, les Compagnies ont toujours quelque atout dans leur jeu quand il s'agit de renouveler des traités qui arrivent à l'époque fatale de l'échéance. Vous verrez en temps voulu surgir une presse syndiquée qui aura pour mission de suggérer au public cette idée qu'il est impossible que le prix du gaz ne soit pas réduit à 20 centimes pour l'Exposition de 1900. Que diraient les étrangers, pour une fois, si, venant à Paris, ils apprenaient que le gaz coûte encore 30 centimes ? L'Exposition ne s'en relèverait pas, savez-vous ? Ce serait une honte qui rejaillirait sur la France entière, c'est évident !

C'est alors que la Compagnie arrivera la bouche en cœur et l'œil en amande, car ce sera le moment psychologique, pour présenter ses offres de service à la ville-lumière ; si Paris vaut bien une messe, dira-t-elle, 10 centimes de réduction sur le prix du gaz valent bien trente ans de prorogation de concession.

Je ne critique nullement cette décision, car le consommateur y trouvera son compte, la ville de Paris conservera ses 25 millions de redevance, la Compagnie conservera pendant deux nouveaux lustres son privilège et tout le monde sera content ; ce n'est pas une critique je le répète, mais je vous déclare que tout cela se fera comme j'ai l'honneur de l'écrire ici, car c'est ainsi que ça finit toujours.

Je ne voudrais pas être accusé de dénigrement systématique envers notre grande capitale, mais je suis bien obligé de constater que Lyon l'a encore beaucoup devancée au point de vue des moyens de transport rapides et notamment de l'installation de la traction électrique. Disons toutefois, car il faut être juste, que la municipa-

lité parisienne n'a rien négligé pour mettre à l'essai tous les systèmes de traction mécanique connus, de manière à se rendre compte de la valeur respective de chacun d'eux, avant de fixer son choix sur ceux qui devront être substitués définitivement à la traction animale, sur les lignes de tramways existantes ou à créer dans la suite.

Chose curieuse, alors que d'ici peu, tout le réseau de la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon va être transformé dans le système à conducteur aérien ou en caniveau souterrain, ce procédé est le dernier qui ait été mis en œuvre à l'intérieur de Paris.

Le Tramway Bastille-Charenton qui vient d'être inauguré récemment par la Compagnie générale parisienne de Tramways présente en effet cette même combinaison du fil à trolley et du conducteur souterrain qui a été adoptée pour notre ligne Perrache-Brotteaux. C'est aussi la Compagnie française Thomson-Houston qui a été chargée de la construction de l'usine et de la voie.

Comme à Lyon, le parcours aérien comporte un développement beaucoup plus important que celui du caniveau souterrain, lequel n'a qu'une longueur de 900 mètres sur 6150 mètres de parcours total.

Il faut dire aussi que cette prépondérance du fil de trolley est corrigée par les soins que l'on a eus de supprimer les fils transversaux, tendeurs et haubans dont notre rétine est désagréablement affectée à Lyon. Les conducteurs au lieu d'être supportés par des ficelles transversales au milieu de la rue, sont suspendus à des consoles courtes qui servent de motifs de décoration à d'élégantes colonnes en fontes. En outre, chacun de ces supports est muni de deux lampes électriques placées à 5^m50 au-dessus du sol.

* *

En ce qui concerne le caniveau souterrain, nous en avons donné tous les détails de construction dans un article précédent. Nous rappellerons seulement que le courant y est distribué par deux rails conducteurs en forme de T, supportés par des isolateurs fixés sous les rails de la rainure superficielle et dont les deux patins verticaux reçoivent le contact des frotteurs portés par l'appareil de prise de courant. Celui-ci, qui constitue un bras de trolley renversé, peut être monté et descendu au moment opportun, à l'aide d'une manivelle placée sur le côté de la voiture.

Lorsque le véhicule est arrivé à l'extrémité de la ligne aérienne, on abaisse le bras supérieur en contact avec le fil de trolley et l'on descend l'appareil de prise de courant inférieur dans le caniveau. Comme les rails conducteurs de contact sont espacés de 150 millimètres, tandis que la rainure n'a que 25 millimètres, il est évident que les sabots contact qui doivent s'intercaler entre les faces verticales des conducteurs ne pourraient pénétrer par la rainure de la voie courante.

On a donc établi aux extrémités des parcours du caniveau des trappes formées de plaques métalliques mobiles qui s'écartent sous l'action de bielles articulées commandées par un levier amovible, de manière à donner accès à l'appareil de prise de courant; dès que les contacts dudit occupent leur position normale, les plaques de la trappe sont refermées et maintenues en place par des contre-poids disposés à cet effet. Au terminus du caniveau, la voiture trouve la seconde trappe, disposée de même et qui permet de retirer la prise de courant pour la remonter sous la voiture, tandis que l'on remet le bras supérieur du trolley en contact avec le fil aérien.

Les deux conducteurs souterrains sont complètement isolés du sol, mais sur le parcours aérien, le fil d'aller suspendu est seul isolé et le retour se fait par les rails de roulement en contact avec le sol. Ces circonstances donnent un sérieux avantage aux conducteurs souterrains sur la ligne à trolley. Qu'un seul défaut d'isolement se produise sur le fil aérien et le circuit tout entier se trouve mis à la terre, puisque le conducteur de retour y est maintenu à l'état permanent; au contraire, il faudrait deux défauts simultanés sur les conducteurs souterrains isolés pour produire le même inconvénient.

Si, au contraire, l'on mettait un des conducteurs souterrains à la terre à l'état permanent, le danger deviendrait plus grand que dans le cas du circuit à fil aérien, car si une terre accidentelle se produisait sur le second câble normalement isolé, les piétons et les chevaux pourraient se trouver mis en contact immédiat avec les deux pôles du circuit et seraient exposés au danger d'un choc électrique.

L'obligation de maintenir isolés les câbles souterrains d'aller et de retour implique la nécessité d'alimenter les deux circuits aérien et souterrain par deux sources d'électricité distinctes, puisque les conducteurs souterrains de retour seraient mis à la terre par ceux de la section aérienne s'ils étaient reliés par l'intermédiaire d'une source commune. Dans le tramway de Paris, la section souterraine est alimentée par une batterie d'accumulateurs qui sert en même temps à l'éclairage de l'usine et des lampes de l'éclairage public.

* *

Nous avons cru intéressant de donner ces détails sur l'installation à Paris de tramways électriques de même système que ceux adoptés à Lyon; ils compléteront les renseignements que nous avons déjà fournis à ce sujet et montreront en même temps les perfectionnements à l'instar de Paris qui pourraient être apportés à l'installation de nos tramways lyonnais.

Je n'insisterai pas sur la question des véhicules puisque l'un de nos collaborateurs traitera ce sujet ici-même avec dessins à l'appui, je dirai seulement que le modèle de voitures adopté à Paris, sans impériale également, paraît plus confortable que le type de Lyon; en particulier on a eu la bonne précaution d'isoler le wattman sur la plate-forme d'avant qui lui est entièrement réservée; il n'est pas alors nécessaire de placer des écriteaux portant défense de parler au conducteur, ce qui est d'ailleurs parfaitement inutile, comme il est facile de s'en convaincre journellement, car rien n'est plus loquace qu'un wattman en fonction et c'est là la cause la plus fréquente des tamponnements, hélas! trop fréquents dans notre cité. Le wattman cloîtré, tel devrait être le premier article des règlements de sécurité sur les lignes de tramways. DARYMON.

LES TRAMWAYS DE LYON

Nous avons décrit dans notre numéro du 16 juillet dernier le nouveau réseau de tramways, dit réseau complémentaire de la rive gauche, comportant six nouvelles lignes parfaitement bien ordonnées, si bien qu'en y ajoutant la ligne de Perrache à la Croix-Rousse par la rue Centrale, Lyon sera doté d'un service de tramways que pourront nous envier bien des grandes villes. La facilité de relations de toute sorte qu'apportera l'ensemble du nouveau réseau et du réseau exploité actuellement par la Compagnie des omnibus et tramways, sera une amélioration notable dans la vie de la cité tant au point de vue économique qu'à celui de l'agrément des habitants.

La mise à l'enquête de ce nouveau réseau sera un fait accompli prochainement et ces tramways recevront ainsi en quelque sorte la consécration plébiscitaire, puisque chacun aura le droit d'apposer sur le registre d'enquête les observations qu'il croira devoir faire sur la valeur et l'utilité de chaque ligne.

Quoiqu'une très grande largeur de vues ait présidé à l'élaboration de ce réseau, il n'en soulèvera pas moins quelques réclamations, mais l'on peut présager qu'aucune modification importante n'y sera apportée comme tracé parce que ses diverses lignes viennent se souder avec le réseau actuel et ne permettraient pas des écarts sensibles des points de raccordement.

Nous allons envisager la commodité du transport, pour apporter notre modeste contribution à l'enquête destinée à faire connaître à l'Administration les desiderata des contribuables qui sont

appelés à utiliser ce mode de locomotion, et nous parlerons spécialement du véhicule qui intéresse naturellement au plus haut point les transportés.

On se rappelle, lors de la transformation de la traction animale en traction électrique sur les réseaux de la Compagnie O.-T.-L., la discussion qui a éclaté au sein même du Conseil municipal au sujet du type des voitures ; ces voitures étaient déjà en service et l'approbation ne vint pour ainsi dire que consacrer un fait accompli, nous devons rechercher les motifs de défaveur qui ont indisposé le public contre ce genre de véhicule ne répondant nullement à son attente.

Il peut paraître aisé de critiquer, même une voiture de tramway, quand on ne joint pas à la critique quelques conseils judicieux qui sont toujours utiles, bien que les Compagnies soient les premières intéressées à donner satisfaction au public qui alimente leur exploitation. Si elles ne veulent pas voir envahir nos rues par les véhicules automobiles de toutes sortes qui leur feraient une concurrence sérieuse, elles doivent assurément attirer les voyageurs par toutes les commodités possibles.

Il ne paraît pas cependant que cette considération ait guidé la Compagnie actuelle quand elle a choisi le type de voiture qu'elle fait circuler sur ses lignes, on ne peut voir dans ce choix qu'un seul motif, celui de transporter un nombre de voyageurs égal à celui de la précédente exploitation. Les anciennes voitures à traction animale étaient pourvues d'une impériale et contenaient une cinquantaine de voyageurs ; comme l'Administration demandait la suppression de l'impériale sur les voitures faisant le service de l'intérieur de la ville, la Compagnie n'a pas voulu abandonner une seule unité et a entassé au rez-de-chaussée les voyageurs expulsés de l'impériale, bien qu'elle fût autorisée à mettre en circulation un plus grand nombre de voitures et que chaque voiture pût faire un plus grand nombre de voyages ; aussi, il a été accepté qu'on puisse empiler quinze voyageurs dans 2^m60 carrés, alors que dix voyageurs formeraient un contingent suffisant. C'est le procédé classique de l'encaquage des harengs en baril appliqué au transport des voyageurs.

Est-il admissible, et la question avait-elle été sérieusement étudiée, que dans un tramway fonctionnant électriquement on admette plus de la moitié des voyageurs debout ; l'expérience démontre que les arrêts sont trop brusques et que chaque fois qu'ils se produisent c'est une bousculade qui n'a pas de nom.

Dans l'intérieur de la voiture pour les places assises, il semblerait qu'on doive y trouver quelque confortable ; eh bien ! non, parce que, avec les plateformes à l'avant et à l'arrière, chaque fois que vous approchez d'une station, les voyageurs qui se trouvaient fort mal sur la plateforme de devant, s'empressent de la quitter bien avant l'arrêt et restent immobiles dans l'intérieur devant les voyageurs assis et, au moment du choc, chacun s'accroche comme il peut pour essayer de ne pas tomber ; alors le voyageur assis reçoit sur les genoux et même sur la figure, qui un compagnon, qui un panier ou tout autre objet manquant plutôt d'agrément. Tous les deux voyages, ce sont les premières classes qui bénéficient de ces avantages.

Nous partageons l'avis qui fut émis au Conseil municipal sur l'unité de classe parce que, étant donné le type de voiture en circulation, toutes les places sont aussi mauvaises.

Pourtant il peut en être autrement, on doit pouvoir contenter tout le monde en cherchant un type de voiture donnant satisfaction à toutes les classes de la société et éviter le désagrément d'entrer dans un véhicule où se trouvent étalés sur les genoux des paniers de provisions de toute sorte dégageant des odeurs variées fort peu agréables.

Que l'étude en soit mise au concours, si la réalisation de ce problème paraît difficile, car nous croyons qu'il y a trop de gens

intéressés à ce que la solution soit satisfaisante et, en réalité, la question en vaut bien la peine.

Nous présenterons dans notre prochain numéro un type de voiture que nous analyserons et nous serons satisfaits si cette initiative peut provoquer de la part de personnes plus compétentes l'invention de dispositions heureuses qui profiteront à l'universalité de nos concitoyens.

(A suivre.)

LAM.

Le Prix Louis Dupasquier

L'Académie des sciences, belles-lettres et arts de Lyon décerne chaque année une série de prix pour lesquels les conditions varient avec les dispositions de la fondation qui les a institués.

Le prix Louis Dupasquier est accordé annuellement et à tour de rôle à un architecte, un peintre, un sculpteur, un graveur lyonnais. Pour les architectes seulement, la limite d'âge, fixée à vingt-cinq ans, est reculée à trente-cinq ans.

Il a été attribué, pour le concours de 1898, sur le rapport de M. Sainte-Marie Perrin, architecte, membre de l'Académie, à un de nos jeunes architectes d'avenir, M. Valère Perrier, auteur du frontispice de ce journal et dont nous avons publié dans notre numéro de juin 1891 le projet de monument à Soullary et, dans notre numéro du 1^{er} octobre 1897, celui du monument à Gaspard André, son maître. En 1890, M. Valère Perrier avait soumis deux compositions primées par la Société des Amis des arts et deux projets récompensés par la Société académique d'architecture, mais la Commission, respectueuse des intentions du fondateur, n'avait pu décerner le prix à ces œuvres non exécutées.

Cette fois-ci, l'envoi de M. Valère Perrier comprend : les dessins de deux tombeaux exécutés ; une étude consciencieuse d'un établissement de bains avec Casino ; un hôtel de ville pour la ville de Thizy ; un monument au poète Soullary ; une étude d'édicule à la mémoire de Gaspard André.

Les tombeaux présentent la physionomie de la stèle antique ; ce motif, très souvent reproduit, est d'ailleurs heureusement interprété, et s'il trahit son origine, ce qui n'est pas un défaut, il est cependant bien de son temps, ce qui est un vrai mérite.

Le plan de l'établissement de bains est très convenablement disposé. Les services sont faciles, les salles du Casino sont aérées et bien groupées autour d'un vestibule central. L'édifice serait pratique, il pourrait se construire. Les façades sont peut-être moins heureuses que le plan et leur rendu est un peu froid.

Le petit hôtel de ville de Thizy est fort intéressant : c'est bien l'hôtel de ville d'un gros bourg, c'est la maison commune avec sa gravité convenable. J'ai lu dans un guide du voyageur au pays du Dauphiné, cet étrange jugement sur le monastère de la Grande-Chartreuse : « L'architecture du couvent ne présente rien de remarquable, elle est même d'une simplicité sévère ! » On me permettra, pour louer la mairie de Thizy, de glisser aussi un *même* dans mon éloge, et je dirais volontiers : Ce petit édifice n'offre rien de remarquable, il est *même* d'une élégante simplicité.

Le monument de Soullary, d'agréables proportions, est bien placé dans un bosquet, sur un fond de verdure : c'est bien l'abri qui convient au poète des sonnets :

Si j'avais un arpent de sol, mont, val ou plaine,
Avec un filet d'eau, torrent, source ou ruisseau,
J'y planterais un arbre, olivier, saule ou frêne,
J'y bâtirais un toit, chaume, tuile ou roseau.

L'édicule n'est ni roseau, ni tuile, ni chaume, il est de marbre, mais il est élégant et modeste, et les *Rêves ambitieux* de Soullary peuvent être satisfaits de cet hommage.

Après avoir examiné l'envoi relativement considérable de ce jeune architecte, votre Commission, se rappelant d'ailleurs l'envoi de 1890, a pensé qu'il était bon de donner le prix Dupasquier à M. Valère Perrier. Votre récompense, Messieurs, sera bien placée. M. Valère Perrier a travaillé pendant douze ans sous la direction de M. Gaspard André, et il

a eu l'honneur de terminer les dessins de son maître pour l'Université de Lausanne, projet magnifique que la mort est venue briser.

Nous ne pouvions mieux faire que de reproduire ces quelques passages du rapport de M. Sainte-Marie Perrin, et nous nous faisons un plaisir d'adresser à notre tour nos plus sincères félicitations au lauréat.

LES TRAMWAYS DE PÉNÉTRATION

La question des tramways de pénétration commence à préoccuper nos administrations locales et, déjà, le Conseil général du Rhône s'est entendu avec le Conseil municipal de Lyon pour l'examen en commun de ce grave problème.

Ces deux assemblées ont nommé une Commission mixte, chargée de l'étude des concessions éventuelles de nouveaux tramways suburbains à longs parcours. Cette Commission est composée de MM. Lagrange, Faurax, Cazeneuve et Pommerol, pour le Conseil général; de MM. Piaton, Nové-Josserand, Bizet et Cadet pour le Conseil municipal.

Par le fait de cette innovation, l'examen des diverses affaires proposées ne subira aucun retard par le renvoi d'un Conseil à l'autre et l'on arrivera plus rapidement à un résultat l'accord préalable pouvant se faire entre les représentants de ces deux corps élus.

Nous applaudissons donc bien volontiers à cette mesure qui, certainement, aura d'heureuses conséquences, mesure qui devrait être appliquée à toutes les affaires importantes dépendant des deux administrations.

La Commission mixte aura non seulement à examiner en détail toutes les demandes qui ont été présentées dans ces derniers temps pour relier la ville aux bourgades voisines, mais aussi à déterminer judicieusement, en prévision de nouvelles demandes ou des nécessités futures, dans quelles conditions on peut permettre l'établissement de ces lignes à grand parcours, tout en réservant l'avenir.

Tout d'abord, il faudra décider si l'on peut admettre, en principe, l'accès de ces réseaux dans le cœur de la ville et, dans cette hypothèse, quels tracés il sera nécessaire de prévoir pour satisfaire convenablement aux desiderata des intéressés, sans apporter aucune gêne à la circulation publique.

D'accord avec le sentiment général, nous sommes absolument convaincu de l'utilité réelle de la pénétration; les lignes suburbaines ne peuvent rendre des services complets qu'à la condition d'amener les voyageurs au centre de leurs occupations sans avoir à leur faire subir une attente plus ou moins longue pour changer de voiture aux bifurcations, changements souvent impossibles les jours d'affluence, et qui, en tout cas, sont désagréables et font perdre un temps précieux.

D'ailleurs, cette appréciation est admise maintenant par tout le monde, sauf peut-être par les trop zélés défenseurs des réseaux urbains qui, cependant, ne perdront rien, bien au contraire, par l'afflux des populations voisines dans notre cité lyonnaise.

La question sera très probablement tranchée dans le sens de l'affirmative par nos conseillers.

Ils n'auront donc qu'à étudier sous toutes leurs faces les divers côtés du problème, afin de proposer une solution conforme aux intérêts généraux qu'ils doivent sauvegarder.

Pour nous permettre d'apprécier les exigences multiples qui guideront les commissaires, indiquons quelles sont les lignes actuellement en instance de demande en concession, ou qui devront être prolongées au centre de la ville, et celles que l'on peut raisonnablement prévoir dès maintenant comme devant être concédées dans un avenir plus ou moins prochain.

Voici ces diverses lignes :

1. Lyon à Sathonay et extension.
- 2 — Meximieux —
- 3 — Vaulx-en-Velin —
- 4 — Meyzieu. —
- 5 — Genas —
- 6 — Saint-Laurent-de-Mure et extension.
- 7 — Saint-Priest —
- 8 — Heyrieu —
- 9 — Feyzin, Saint-Symphorien d'Ozon et extension.
- 10 — Chaponost, Irigny et extension.
- 11 — Sainte-Foy —
- 12 — Saint-Just, Francheville et extension.
- 13 — Ecully, Dardilly —
- 14 — La Demi-Lune, Charbonnières —
- 15 — Champagne, Limonest —
- 16 — Saint-Cyr-au-Mont-d'Or —
- 17 — L'Île-Barbe, Collonges, Couzon et extension.
- 18 — Neuville-Trévoux —

Il s'agira de déterminer les points de départ de ces différents parcours, de manière à ce que les voyageurs soient amenés relativement près du centre des affaires et à leur faciliter l'accès du plus grand nombre possible d'autres lignes urbaines ou suburbaines.

Comme, d'autre part, il faudra éviter l'encombrement et ne pas gêner la circulation, on se heurte à des difficultés sérieuses, sinon insurmontables, difficultés qui s'accroissent encore des exigences des demandeurs en concession.

Si nous retranchons de ces dix-huit lignes celles qui ne sont par le fait que le prolongement de lignes actuelles ayant déjà leur point de stationnement en plein cœur de Lyon, c'est-à-dire les nos 3, 4, 5, 6, et 13, la septième pouvant être considérée comme telle ou nécessiter un nouveau tracé, il reste douze ou treize directions dont il faut fixer le point de départ.

Pour cette détermination, nous admettons comme principe absolu qu'il ne faut pas songer à donner le même point initial à plus de quatre lignes devant emprunter les mêmes voies pendant un certain parcours, dans une direction unique; sinon, il y aurait gêne pour la circulation publique et pour le service d'exploitation.

Dans cette hypothèse, les douze ou treize lignes nouvelles de pénétration devraient aboutir à trois ou quatre emplacements convenablement choisis, formant ainsi quatre groupes dont les parcours auraient sensiblement la même orientation.

Ces places de stationnement doivent être assez vastes pour rendre les dégagements faciles, être déterminées de telle sorte qu'elles ne se trouvent pas trop éloignées les unes des autres et assez près des stations d'un certain nombre de lignes suburbaines actuelles.

Nous trouvons que les quatre emplacements qui suivent sont à peu près dans les conditions requises; aussi les proposons-nous comme têtes de ligne :

1° Le quai des Brotteaux, près le côté nord du pont Lafayette;

2° Le quai de la Guillotière, près le côté sud dudit pont;

3° La place des Cordeliers, face du palais de la Bourse (les voitures de place stationneraient sur la place de la Bourse et la rue du même nom);

4° La place Bellecour, côté nord-ouest ou ouest.

On voit que les trois premiers sont à proximité les uns des autres et que le quatrième se trouve à côté des suburbains de la banlieue est de la Compagnie des Omnibus et Tramways; ces voisinages faciliteraient évidemment beaucoup les correspondances dans la plupart des directions, d'autant plus que les nouveaux tramways croiseraient chacun plusieurs lignes existantes.

A notre avis, il faudrait faire aboutir respectivement à ces quatre points de stationnement les lignes ci-dessous :

Au débouché nord du pont Lafayette, les trois tramways de *Sathonay*, *Maximieux* et *Meyzieu*.

Au débouché sud dudit pont, sur le quai de la Guillotière, les tramways d'*Heyrieu* et de *Feyzin-Saint-Symphorien-d'Ozon*, et éventuellement celui de *Saint-Priest*.

A Bellecour ouest viendraient les tramways de *Chaponost-Irigny*, *Sainte-Foy*, *Saint-Just-Francheville* si le prolongement de la ligne du funiculaire ne pouvait être reporté sur la place de la République, et de *Charbonnières*.

Sur la place des Cordeliers, côté nord-ouest, stationneraient les tramways de *Champagne-Limonest*, *Saint-Cyr-au-Mont-d'Or* et *l'Ile-Barbe-Couzon*.

Quant aux autres tramways pouvant être considérés comme prolongeant des lignes existantes, ils conserveraient respectivement, dans cette hypothèse, la même tête de ligne, savoir :

La direction de *Vaulx-en-Velin* serait un embranchement-prolongement de la ligne de la Compagnie Lyonnaise Perrache-le Parc.

Celle de *Meyzieu*, déjà indiquée comme partant du pont Lafayette, deviendrait le prolongement de la ligne Pont-du-Collège-Cusset.

La ligne de *Genas* ferait suite à l'un des tramways actuels de Montchat et partirait ainsi de Bellecour-est ou des Cordeliers, selon la Société à qui elle serait concédée.

La ligne *Saint-Laurent-de-Mure* prolongerait le tramway des Cordeliers à Bron, celle de *Saint-Priest* pourrait prolonger la ligne des Cordeliers au cimetière de la Guillotière ou faire l'objet d'un nouveau tracé.

La direction d'*Ecully-Dardilly*, dont le service serait assuré par la Compagnie des Omnibus et Tramways, par suite de la fusion avec la Société d'*Ecully*, aurait Bellecour comme départ et serait le prolongement du tramway actuel du Pont-d'*Ecully*.

Quant au tramway de *Neuville-Trévoux*, il conserverait provisoirement son terminus sur le quai de la Pêcherie, jusqu'à sa transformation en traction électrique, et serait prolongé ultérieurement jusqu'à la place des Terreaux, ou même la place Le Viste, à côté Bellecour, par la rue de l'Hôtel-de-Ville.

On voit que nous avons admis que certaines lignes doivent être forcément considérées comme prolongement de directions existantes. Il est raisonnable, en effet, de ne pas laisser établir des lignes qui feraient double emploi sans aucune utilité réelle.

Examinons maintenant les tracés qu'il serait convenable d'adopter, à notre avis, pour la traversée dans la ville de ces nouvelles lignes de pénétration.

Pour la ligne de *Sathonay*, le parcours urbain serait : quai des Brotteaux, place Morand, pont Morand, quai Saint-Clair, cours d'Herbouville.

Même tracé initial pour la ligne de *Maximieux*, la bifurcation ayant lieu à la jonction des deux routes, en dehors de la ville.

Pour la direction de *Meyzieu*, qui ne serait que le prolongement du tramway Pont-du-Collège-Cusset, le point de départ serait reporté, comme nous l'avons dit, au pont Lafayette. Le parcours serait donc : quai des Brotteaux, rue Bugeaud, place Saint-Pothin, rue Bugeaud, boulevard des Brotteaux, cours Vitton prolongé, Cusset, Jonage et Meyzieu. Un tronçon deviendrait commun, depuis le boulevard des Brotteaux, avec l'embranchement sur Vaulx-en-Velin de la ligne de la Compagnie Lyonnaise Perrache-Tête d'Or.

Les deux lignes de *Genas* et de *Saint-Laurent-de-Mure* auraient respectivement le même tracé urbain que les tramways qu'elles prolongeraient, elles suivraient ensuite la route directe jusqu'à ces communes.

Pour *Saint-Priest*, nous avons dit que le tramway pourrait faire l'objet d'un nouveau tracé pour la traversée de la ville ou

faire simplement suite à la ligne Cordeliers-Cimetière de la Guillotière. Dans le premier cas, le parcours devrait être déterminé ainsi : quais de la Guillotière et Claude-Bernard, avenue Bouchardy, avenue des Ponts et route directe, mais il nous semble préférable de prolonger la ligne existante.

Le tramway d'*Heyrieu* passerait par le quai de la Guillotière, le quai Claude Bernard, l'avenue Chevreul, l'avenue des Ponts, le chemin direct de Vénissieux par le Moulin-à-Vent, et traverserait les villages de Corbas, Mions, Toussieu et Ghandieu pour aboutir à Heyrieu.

Pour *Feyzin* et *Saint-Symphorien-d'Ozon*, le tramway atteindrait Saint-Fons par le quai et le chemin de la Vitriolerie, puis, à partir de ce bourg, il suivrait la grande route sur Feyzin et Saint-Symphorien-d'Ozon.

Les directions de *Chaponost-Irigny*, *Sainte-Foy* et *Saint-Just-Francheville* conserveraient les tracés déjà approuvés, c'est-à-dire les deux premiers par les rives de la Saône, et le troisième rejoignant directement le funiculaire par le pont Tilsitt et l'avenue de l'Archevêché.

Pour les tramways d'*Ecully-Dardilly* et de la *Demi-Lune*, nous avons vu que le service serait assuré par la Compagnie générale d'Omnibus et Tramways, avec Bellecour pour point de départ.

La direction de *Charbonnières* aurait aussi la place Bellecour pour origine, mais du côté nord-ouest ; le tracé passerait par le pont Tilsitt, le quai de l'Archevêché et la rive droite de la Saône.

Les lignes de *Champagne-Limonest*, *Saint-Cyr-au-Mont-d'Or* et *l'Ile-Barbe-Couzon* suivraient la rue Grenette, la rive gauche de la Saône jusqu'au pont de Serin, puis la rive droite et les routes d'accès de ces localités, suivant les indications qui ont été données par la *Construction Lyonnaise*.

Le tramway de *Neuville-Trévoux* pourrait être reporté à la place Le Viste ainsi que nous l'avons proposé plus haut.

En plus de ces réseaux, dont nous venons d'entretenir nos lecteurs, il y a plusieurs autres demandes en concession qui n'ont aucune raison d'être ou sont trop prématurées. Nous les passons sous silence, voulant borner nos indications aux propositions ayant le plus de chances d'être retenues par le Conseil général du Rhône.

Toutefois, nous signalerons en passant le projet de relier Villeurbanne à Vénissieux par les quartiers excentriques de la ville et de prolonger ultérieurement cette ligne pour en faire en quelque sorte un véritable chemin de fer de grande ceinture ; nous reviendrons, d'ailleurs, sur cette idée.

Telles sont les observations générales que nous soumettons à l'appréciation de la Commission mixte. Nous pensons que la réalisation de notre programme ne générerait aucunement la circulation, et que nos propositions donneraient toute satisfaction au public et aux Sociétés concessionnaires, sans nuire aux intérêts des Compagnies existantes.

D. COMBEROUSSE, ingénieur.

LE PROJET D'IMPOT SUR LE REVENU

Dimanche 29 janvier, a eu lieu, sous les auspices de la Chambre syndicale des propriétés immobilières de la ville de Lyon et de sa banlieue, de concert avec le Comité de défense de la propriété bâtie, et l'Union du Sud-Est des syndicats agricoles, une conférence faite par M. Paul Beauregard, député de Paris, professeur à la Faculté de droit de Paris, bien connu pour sa compétence spéciale en matière économique.

La réunion, à laquelle assistaient 3000 contribuables, était présidée par M. Aynard, député du Rhône, vice-président de la

Chambre des députés. Elle avait pour objet général l'étude des moyens propres à empêcher l'augmentation des impôts et des dépenses publiques et pour but spécial de protester contre le projet d'impôt sur le revenu présenté, au nom du Gouvernement, par M. Peytral, ministre des finances.

Le projet d'impôt sur le revenu a soulevé, avec juste raison, les plus vives alarmes. La propriété immobilière, soit urbaine, soit rurale, est appelée, par sa nature même, à subir, la première, les funestes atteintes de cet impôt si jamais il était voté.

Deux devoirs s'imposent, dit le conférencier, aux citoyens dans un pays de liberté : à ceux qui sont appelés à représenter leurs concitoyens, c'est de les avertir quand la situation du pays s'aggrave et menace; aux autres de s'instruire des affaires du pays pour les discuter et dicter à leurs mandataires la ligne à suivre. C'est dans cet esprit que nous venons à vous, pour causer avec vous des affaires du pays. Un cri d'alarme a retenti dans la presse pour dénoncer le péril....

Le premier remède, c'est à nous de l'imposer au besoin à nos représentants. Qu'on n'accorde les crédits qu'avec une économie sévère. Il n'y aura pas de mal s'il s'y mêle même un peu d'avarice. (*Rires.*) Aujourd'hui, c'est le contraire qui arrive; cela se passe chez nous sans acception de partis et les dépenses vont sans cesse en augmentant. Vous avez 580 députés — je ne parle pas des sénateurs que la nature a fait moins véhéments (*Rires, bravos.*) — Si chacun demande seulement 5000 francs d'augmentation de dépenses, voyez-vous ce que devient le budget, et croyez-vous que leur appétit s'arrête à cette somme modique? (*Rires.*)....

Nous avons une dette dont les intérêts nous coûtent 800 millions. Depuis nous avons converti 108 millions; or, au lieu d'une diminution de 108 millions de francs par an, nous avons augmenté nos dépenses de 300 millions représentant une dette de 10 milliards, au taux de 3 0/0, et cela augmente sans cesse; on n'en voit pas la fin. Il faut cependant couper court à ces gaspillages, il faut qu'au besoin vous forciez vos représentants à entrer dans la voie des réductions, où ils n'ont pas le courage d'entrer eux-mêmes (*Applaudissements.*)....

L'impôt sera global, a-t-on dit; mais si peu!... si peu!... On a l'air d'implorer pour lui les circonstances atténuantes. Il sera non pas progressif mais.. dégressif — un mot créé pour les besoins de la cause — (*on rit*) et qui est bien curieux dans son sens nouveau. On l'appelle dégressif parce qu'il ira de 2,49 pour 100, taxe la plus élevée, à 0,24, taxe la plus minime. Quelle puérité! (*On rit.*) C'est comme l'échelle qu'il faut monter si l'on est en bas, ou descendre si l'on est en haut. Au fond, c'est la même chose; mais le mot couvre l'impôt, comme le pavillon couvre la marchandise. (*Rires.*)

Eh bien! cet impôt aura les conséquences les plus néfastes pour le pays démocratique; on nous livre pieds et poings liés, tout nus, comme l'a dit Léon Say, au fisc et à son inquisition, à son arbitraire, à sa tyrannie. (*Bravos.*)

C'est l'arbitraire et c'est l'inquiétude, la défiance partout. On lance le pays dans une crise et l'on ruine l'industrie, l'agriculture, le commerce. Les capitaux disparaîtront et le chômage, l'arrêt du salaire amèneront la misère, la ruine des petits qu'on semble vouloir exonérer. (*Bravos.*)

Il faut débarrasser notre grand mouvement de production de ses entraves. Alors disparaîtra le chômage, alors renaitra le travail dans toute cette immense ruche laborieuse; alors la France traversera sa plus belle période de grande prospérité. (*Bravos.*)

Coupons court à toute augmentation de dépense. Vous êtes, Messieurs, la masse; vous êtes les maîtres. Nous vous avons indiqué le péril et les remèdes. Nous vous demandons de nous aider à les appliquer dans l'intérêt de la France.

Cette conférence fréquemment interrompue par les applaudissements a eu pour conclusion le vote unanime de l'ordre du jour suivant :

Trois mille contribuables de la région lyonnaise réunis à la salle des Folies-Bergère sous la présidence de M. Aynard, député du Rhône, vice-président de la Chambre des députés;

Après avoir entendu M. Paul Beauregard, député de Paris,

Adoptent l'ordre du jour suivant :

Il y a urgence :

1° A poursuivre la réalisation d'économies budgétaires et arrêter les

dépenses par la suppression de l'initiative parlementaire, en matière d'augmentation de crédits ou de création directe ou indirecte de dépenses nouvelles;

2° A faire respecter les principes de la proportionnalité de l'impôt et de l'égalité de tous les contribuables devant la loi, principes proclamés et garantis par la Révolution française dans la Déclaration des droits de l'homme et dans la Constitution de 1791.

L'Incombustibilité des constructions en béton armé

SYSTÈME HENNEBIQUE BREVETÉ S. G. D. G.

Les avantages qu'offre le béton armé, système Hennebique, principalement au point de vue de son incombustibilité, sont bien connus.

On n'a pas oublié le terrible incendie qui, au mois de septembre dernier, ravagea l'usine pour la production de l'énergie électrique de Chèvres et qui jeta une telle perturbation dans l'industrie de Genève, en privant pendant quelques jours la ville de force motrice et de lumière. Les seules parties demeurées intactes furent les planchers et galeries construites en béton armé système Hennebique.

Notre gravure donne une vue de ce qui subsistait de l'usine après le sinistre.

Voici, d'autre part, comment s'exprimait à ce sujet un journal de Genève :

« L'aspect général est navrant : on s'aperçoit en arrivant que la longue usine qui barre le Rhône n'est plus couverte que par la fine silhouette des charpentes métalliques qui portaient le toit disparu; elles sont plus ou moins tordues par les flammes.

« Le feu le plus intense s'est manifesté à l'extrémité ouest de l'usine, là où le tableau de distribution et ses accessoires fortement charpentés en bois ont formé un brasier intense. Les charpentes métalliques sont absolument déformées, tordues, les machines brûlées; un mélange indescriptible de métaux fondus couvre le sol et forme des grappes bizarres; seule, respectée par le feu, la galerie en béton de ciment armé se dresse rigide dans le vide. Construite en ciment armé, système Hennebique, par M. Poujoulat, elle fait honneur à son auteur qui nous montre que le ciment armé rend sous le choc un son clair, preuve évidente qu'il n'y a aucune désagrégation.

« A côté, le logement du contremaître et les bureaux sont détruits, la toiture et tous les planchers sont brûlés, les débris embrasés sont tombés sur le plancher Hennebique qui recouvre le local des pompes; c'est ce plancher qui a arrêté le feu, il est indemne, la surface est à peine écaillée. Les pompes ainsi protégées sont absolument intactes, les murs de cette partie de l'édifice sont fortement lézardés et à démolir; dans tout le reste de l'usine, la partie supérieure seule des murs a souffert, étant en contact direct avec la toiture en feu.

« La chaleur était si intense que le feu a failli prendre à l'une des grandes vannes fixes qui maintiennent le niveau du Rhône. Le bois est creusé de plusieurs centimètres; on a pu arriver à temps pour éviter une aggravation de la catastrophe.

« Les massifs en béton portant les turbines et les dynames n'ont pas souffert; les journaux ont déjà énuméré le nombre des dynamos incendiées, nous n'y revenons pas.

« Le mal n'est sans doute pas si grand qu'on l'avait cru d'abord, mais il paraît bien difficile que tout cela soit réparé avant un mois.

« Il est à souhaiter qu'à l'avenir le bois soit exclu d'établissements de ce genre — sans bois le mal était nul. »

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

20^e ANNÉE. — TOME XIV

— 1898 —

TEXTE

ARCHÉOLOGIE, ARCHITECTURE, BEAUX-ARTS

Académie des Beaux-Arts. — La succession de Charles Garnier	234
— élection du successeur de Charles Garnier	246
Architecte et ingénieur	273
Association provinciale des architectes français.	6
— élections.	57
Caisse de défense mutuelle des architectes	201
Congrès archéologique de France	136
Congrès des architectes français	135, 149
Découverte d'un temple romain à Vienne, par E. BIZOR.	197
Diplôme d'architecte	165
Ecole nationale des Beaux-Arts de Lyon : Ouverture des cours	225
La Commission du « vieux Lyon ».	113, 125
L'architecture funéraire à Vienne	273
L'art du fer forgé	283
La succession de Charles Garnier à l'Opéra	273
Le concours pour la construction d'un Lycée de jeunes filles à Lyon : L'exposition des projets, par MARCEL ABRIAL.	80
Le coût des maisons ouvrières en Belgique	113
Le Palais de la soie à l'Exposition de 1889	21
Le salon lyonnais de 1898, par MARCEL ABRIAL.	53
— — Architecture, sculpture.	62
— La médaille du salon, par HENRI SOULU.	77
— Acquisition d'œuvres d'art.	77
Les aqueducs gallo-romains de Lyon, par P. CHANLIAUX	184
Les villas, mas et villages gallo-romains disparus (<i>suite</i>), par F. GABUT	152, 199, 224
Propos d'art, par HENRI SOULU	243
Restauration des verrières de la cathédrale Saint-Maurice de Vienne	164
Société académique d'architecture de Lyon : Séance solennelle de distribution des récompenses aux contremaîtres et ouvriers et des prix du concours	3
— Bureau pour 1898.	286
Société d'assistance confraternelle des architectes français : Création de sous-Comités.	233
Société des architectes de l'Allier : Bureau pour 1898-99	137
Société des architectes de la Drôme et de l'Ardèche : Bureau pour 1898.	57
Société des architectes de la Loire : Bureau pour 1898.	113, 137
Société des architectes du Doubs : Bureau pour 1898	186
Société des architectes du Puy-de-Dôme, du Cantal et de la Haute-Loire : Bureau pour 1898-1899.	137

Société lyonnaise des Beaux-Arts : Assemblée générale	152
Union architecturale : Bureau pour 1898.	57
Villa de M. Brasseur à Grigny	42

CHEMINS DE FER, TRAMWAYS

Agrandissement de la gare de Roanne.	273
Le tramway électrique de Villeurbanne	136
Les chemins de fer au Conseil général du Rhône, par VALROSE.	111
Les tramways au Conseil général du Rhône, par VALROSE.	99
Les tramways électriques	20, 89
Les tramways électriques à Marseille	113
Projet d'établissement d'un tramway sur route dans les départements de la Haute-Savoie, la Savoie et l'Ain.	286
Tramway de la rue Casimir-Périer à la gare des Brotteaux et du Parc.	258
Tramway de Lyon à Champagne	164
Tramway électrique de Lyon à Dagneux	164
Tramway de Lyon à Saint-Cyr	21, 31
Tramway de Lyon-Saint-Just à Fraucheville-le-Haut.	69
Tramways de Lyon : Installation des lignes électriques.	126
Travaux du P.-L.-M. entre Lyon et Saint-Germain-au-Mont-d'Or	273

CHRONIQUES

<i>Chronique mensuelle</i> , par DARYMON :	
La querelle des Anciens et des Modernes. Le Dorique et le Gothique. — Une page de Châteaubriant	1
Les incarnations d'une locomotive. — Nouveau mode d'entraînement des essieux moteurs. — Quand on prend des cylindres, on n'en saurait trop prendre. — Le principe de l'usine roulante	26
Guanos d'oiseaux et de poissons. — La falsification perfectionnée. — La crème à la turbine. — Un tunnel sous le détroit de Gibraltar. — Une grimace de vingt-cinq millions de francs.	49
L'électricité et la Société protectrice des animaux. — Le système électrique mixte de la Compagnie lyonnaise des tramways. — Les accumulateurs à charge rapide. — Le coup de collier au démarrage. — Le tramway électrique à crémaillère de Barmen. — La fable de l'hippomobile.	73
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	97
Nouveaux progrès des rayons X. — Radiographie et radioscopie. — Les applications et les méfaits des rayons invisibles. — L'œil de lynx de la douane. — Les tramways automobiles. — La ficelle de la ficelle.	121
L'âge de la distribution; la distribution de chaleur de Harrisburg. — Malheur aux fumistes! — Les filtres naturels et artificiels. — Assainissement des eaux d'égout par le filtrage : installation de Reading en Pensylvanie. — Le tout à l'égout parisien. — Le pour et le contre	145
Le progrès en marche : la fumivorté. — Brûlez du coke. — Ce que c'est que la fumée — La locomotive sans fumée. — Doux progrès! L'installation hydraulique de Bakersfield. — Construction économique d'un caniveau. — Avis aux provinces de Savoie et de Dauphiné	169
Le caniveau souterrain de la rue de la République : détails de construction; précautions nécessaires. — Voies aériennes à l'usage des piétons. — Le projet Anney-Rhône. — L'or et l'eau	193
Résultats du concours fumivore. — Economie et fumivorté. — On demande un règlement. — Les gaz permanents liquéfiés. — Un peu de physique. — L'obtention des basses températures. — Les propriétés de l'air liquide. — Le dernier mot de la science	217
Sus aux hippomobiles! — Un confrère peu endurant. — Les accumulateurs et les fiacres. — Les accumulateurs plomb-plomb et ceux à oxydes rapportés. — Quelques chiffres. — Les bienfaits de l'automobilisme	241
L'ozone. — Un drôle de corps. — Progrès réalisés dans les appareils producteurs. — Plaisirs mondains. — La lampe à pétrole incandescente. — La lumière à bas prix. — Un épicier de génie.	265
<i>Chronique des travaux</i> , par MASSON	160, 184
<i>Chronique des adjudications</i> :	
Chemins de fer du Beaujolais	220
Construction d'un égout, rue Saint-Paul, à Saint-Etienne	127
Construction du quai de l'Industrie à Lyon	101
Reconstruction du pont suspendu de Fleurville-sur-Saône	102
Réfection du pavage en bois du pont Lafayette.	220
CONCOURS	
AGEN. — Ecole de filles (<i>résultats</i>).	66
ANGOULÊME. — Architecte départemental	246
ANNECY. — Architecte voyer	137
ASSOCIATION PROVINCIALE DES ARCHITECTES FRANÇAIS : Maison de notaire	9
— Règlement	20
— Hôtel de caisse d'épargne.	270
CHRISTIANIA. — Quais et ports	32
CLICHY. — Groupe scolaire	232
EVREUX. — Théâtre (<i>résultats</i>)	32
EXPOSITION DE 900. — Pavillon argentin	32
— Cheminées	209
GRENOBLE. — Hôtel de la Chambre de commerce de Grenoble (<i>résultats</i>).	152, 186
— Commis voyer	220
LONS-LE-SAUNIER. — Agents voyers	232
LYON. — Lycée de jeunes filles	66
— — — Jury	80
— — — (<i>Résultats</i>).	89
— Emploi de dessinateur à la Voirie.	81
PARIS. — Architecte des monuments historiques	198
REIMS. — Transformation des promenades (<i>résultats</i>)	136
SAINT-ETIENNE. — Concession d'un réseau de tramways.	162
SAINT-MANDÉ. — Agrandissement des écoles	286
SAINT-QUENTIN. — Monument à Paringault (<i>résultats</i>).	20
SAONE-ET-LOIRE. — Ligne d'intérêt local.	271
SENS. — Hôtel de ville	209
SINGAPOUR. — Hôtel de ville et théâtre	32
SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE D'ARCHITECTURE DE LYON. — Concours d'architecture et d'archéologie	87
SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT A L'ART ET A L'INDUSTRIE (<i>résultats</i>)	136
SOCIÉTÉ DES ARCHITECTES ET EXPERTS DE MARSEILLE	9, 81, 163
SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE D'AMIENS. — Questions diverses	32, 271
STAINS : Ecole	9
— — — (<i>résultats</i>).	66
STOCKHOLM. — Gare centrale.	33
TOURS. — Marché aux bestiaux	210
UNIVERSITÉ DE CALIFORNIE : résultat du premier classement.	272
VALENCE. — Marché couvert (<i>résultats</i>).	125

ÉDILITÉ, DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Amélioration des quartiers Saint-Vincent et la Martinière	65
— enquête	126
Concessions de distribution d'électricité	245
Construction de chaussées pavées et empierrées	270
Construction d'égouts.	65
Construction du groupe scolaire de la Buanderie	164
Construction d'un égout tubulaire dans l'ancienne impasse de la Favorite	161
Construction d'un égout et d'une chaussée en pavés d'échantillon, chemin de Gerland	270
Dégrèvement des droits d'octroi sur les brissons hygiéniques	244
Élargissement de la rue Gabillot; enquête	246
Élargissement du chemin Gabillot; enquête	112
Élargissement du chemin des Grenouilles.	225
Élargissement du chemin des Pins; enquête.	164
Installation de l'éclairage électrique au quartier général de Lyon	272
La place de Fourvière et la montée des Anges; enquête	136
Le budget municipal pour 1898	7
Les eaux d'Anney à Lyon : projet de M. Granottier	161
Mise en état de viabilité des voies ouvertes dans les anciens terrains militaires	66
Nivellement du chemin des Culattes, des rues de la Méditerranée, de Marseille et du boulevard du Sud; enquête	225
Numérotage d'immeubles	225
Perception des taxes et surtaxes de l'octroi en 1898	13
Projet de budget municipal pour 1899	194
Prolongement de la rue Bouchardy; élargissement des rues de Béarn et de la Vitriolerie; enquête	112
Rectification de l'égout circulaire de la montée du Chemin-Neuf	53
Réfection en pavés d'échantillon de grès de la chaussée, des rues et place de la République.	161
Règlement de voirie (<i>suite</i>) 42, 55, 66, 102,	123
Transformation du quartier Saint-Paul; enquête	112
Travaux à la mairie du Ve arrondissement	273
Travaux au Palais des Arts	245
Travaux de canalisation, plomberie et fontainerie de la Compagnie des eaux	53
Travaux de charpente et de menuiserie à l'abattoir de Vaise.	273
Voies publiques entre les boulevards des Brotteaux et du Nord, etc.; création d'une place publique entre les rues Garibaldi, Vauban, Boileau et Bugeaud; enquête	151

JURISPRUDENCE

Accidents — Circonstances. — Faute de l'ouvrier. — Non-responsabilité du patron	49
Acte de commerce. — Edification d'immeubles. — Malfaçons. — Instance commerciale introduite par le propriétaire contre l'entrepreneur. — Compétence	85
Architecte. — Négligence. — Responsabilité. — Recours contre l'entrepreneur.	277
Construction dans l'intérieur d'une propriété privée	6
Dans un compte de mitoyenneté, faut-il comprendre les honoraires de l'architecte du propriétaire constructeur du mur, par QUAK-HENRY.	241
Eaux pluviales et aqueducs transversaux	37
Electricité. — Force motrice. — Abonnement. — Interruption. — Clauses diverses. — Interprétation. — Indemnité	109
Entrepreneur. — Ouvrier. — Responsabilité. — Propriétaire.	157
Expropriation pour utilité publique. — Décision du jury. — Pourvoi en cassation. — Notification. — Concessionnaire. — Préposé sans qualité. — Déchéance	217
Gestion d'affaires. — Travaux prévus par la convention. — Quasi-contrat inexistant.	73
L'acquéreur d'un immeuble a-t-il qualité pour réclamer une indemnité à raison de dommages causés à son immeuble par des travaux publics exécutés antérieurement à son acquisition? par QUAK-HENRY	193
Locataire d'usine — Améliorations. — Incendie. — Assurance. — Propriétaire, par QUAK-HENRY	229
Lorsqu'à l'occasion d'un travail public exécuté en régie un tâcheron fournit à l'État des ouvriers et que l'un d'eux est blessé en service commandé, qui est responsable? par QUAK-HENRY	133
Lorsque l'Administration remet un matériel à un entrepreneur de travaux publics et que ce matériel est cause d'un accident, à qui en incombe la responsabilité? par QUAK-HENRY	121
Lorsqu'un architecte est chargé de vérifier des mémoires d'entrepre-	

preneur, de recevoir leurs travaux, alors qu'il n'a pas fait les plans, quelle est sa responsabilité? par QUAK-HENRY. 145

Nullité de rapport d'experts: Les experts peuvent-ils procéder valablement, en l'absence des parties, à une opération dont le caractère scientifique exclut l'ingérence de ces dernières? par QUAK-HENRY. 169

Tramways électriques; droit d'appui sur les bâtiments privés. 113

Travaux publics. — Action en justice. — Incompétence des tribunaux judiciaires. 73

Travaux publics. — Chemin de fer. — Entrepreneur. — Accident. — Négligence. — Délit. — Responsabilité civile. — Compétence. — Autorité judiciaire. 181

Travaux publics. — Dommage. — Gaz. — Canalisation. — Route nationale. — Tranchée. — Accident. — Indemnité. — Compétence. 157

Travaux publics. — Opposition à arrêté d'occupation temporaire de terrain. 13

LOIS, ARRÊTÉS, DÉCRETS

Abaissement de prix du gaz. 37

Décret relatif au Conseil des prud'hommes, dans les communes de Saint-Rambert et de Saint-Cyr. 181

Dégrevement des droits d'octroi: taxes de remplacement: dépêche du Ministre de l'Intérieur. 231

Emploi de l'éclairage électrique à l'intérieur des habitations. 171

Remises accordées sur la contribution foncière des propriétés bâties. 25

Réglementation des installations d'énergie électrique. 104

MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DE CONSTRUCTION

Battage des pilotis avec injection d'eau. 98

Briques en ciment de fer. 123

Ciment armé. — Canalisation de Frinwilliers. 54

— Ecrans paraboliques au stand du Grand-Camp. 221

— Estacade à Aix-les-Bains. 5

— Planchers à Moûtiers. 31

— Expériences à Lausanne. 77

— Planchers sur cave. 270

— Planchers, terrasses et parois à l'établissement thermal d'Aix-les-Bains. 248

— Ponts. 162

— Pont sur le canal de Jonage. 175

— Toiture et lanterneaux à l'établissement thermal d'Aix-les-Bains. 198

Conservation des bois tendres. 198

Eclairage avec de la sciure de bois. 44

Emploi des gros graviers pour la construction des batardeaux. 245

La brique. 39

La pierre céramique: rapport à la Société centrale des architectes français. 219

La pierre de verre. 269

Le choix des bois de construction. 221

Le cloquage en peinture. 53

L'hydraulique appliquée: Ecoulement des liquides dans les tuyaux de conduite, par DYNAMIDOR. 14, 38, 85, 109, 133, 157, 181, 205, 229, 253

L'incombustibilité des constructions par l'asbeste Farnoux. 195

Nouvelle lumière sans huile, sans gaz, sans électricité. 125

Pavés de laitiers. 150

Un frein pour voitures à bras. 152

NÉCROLOGIE

HENRY DING. 200

CHARLES GARNIER. 185

J.-J. GRISARD. 209

J. MALAVAL. 34

QUESTIONS LYONNAISES

Adduction à Lyon des eaux du lac d'Annecy. Rapport de la 2^e Commission du Conseil municipal. 177

Amélioration du quartier de la Martinière, par SINED. 230

A propos de la nouvelle gare des Brotteaux. 135

A propos des nouvelles voies publiques dans le VI^e arrondissement, par SINED. 218

A propos du projet Granottier: adduction des eaux pour forces industrielles, par VALROSE. 174

Au sujet du projet Annecy-Rhône. 51, 64

Chalets de bains rapides par aspersion. 124

Création d'une nouvelle place à la Guillotière; achat des terrains. 61

La Compagnie P.-L. M.; insuffisance de l'exploitation. 195

La mise au concours des grilles monumentales du Parc, par HENRI SOILU. 267

La question du Lycée: projet de la Commission spéciale, par VALROSE. 5

La question du Lycée, par VALROSE. 29

La question des passages à niveau et le déplacement de la gare de marchandises de la Part Dieu; étude du rapport de M. Martial Pautique, par SINED. 284

L'architecture à Lyon; règlement de voirie et concours de façades, par VALROSE. 266

La rue Moncey. 177

La suppression des passages à niveau et la nouvelle gare des Brotteaux. 122

La transformation du quartier Saint-Paul, par SINED. 244

La traction électrique sur les lignes de tramways de la Compagnie lyonnaise, par SINED. 7

L'emplacement du Lycée: choix définitif, par SINED. 65

Le nouveau réseau de tramways, par SINED. 160

Le prix de la vie à Lyon, comparé à celui des autres principales villes, par SINED. 50

Le quartier de la rue Moncey; adoption du projet, par SINED. 135

Le réseau d'Ecully; cession à la Compagnie des Omnibus et Tramways, par SINED. 207

Les nouvelles voies publiques dans le III^e arrondissement, par VALROSE. 206

Le transport du matériel des services de la ville et la caserne des sapeurs-pompiers. 150

Les grands travaux. Conversion des emprunts de la Ville au Crédit foncier, par SINED. 15

— Proposition de la Commission spéciale, par SINED. 27

Les nouvelles taxes d'octroi, par SINED. 147

Les ponts de l'Université et de la Boucle. 111

Les tarifs de tramways et la correspondance gratuite, par SINED. 255

Les taxes de remplacement et la défense de la propriété bâtie: Protestsations et propositions de la Chambre syndicale des propriétés immobilières. 255

— Rapport du Comité de défense. 256

— Comparaison des charges qui pèsent sur la propriété immobilière et sur la propriété mobilière. 257

— Conférence de M. Rubellin. 268, 277

Les tramways de la rive gauche: extension du réseau primitivement prévu, par SINED. 2

Le tramway Croix-Rousse-Perrache: propositions du contrôle, par VALROSE. 40

Le vieux Lyon, par CARNUTENSIS. 77

Nos lignes de tramways, par CARNUTENSIS. 174

Ouverture de nouvelles voies publiques sur les anciens terrains militaires de la rive gauche, par SINED. 158

Prolongement de la rue Moncey. 125

— Nouveau tracé, par SINED. 86

Prolongement du funiculaire Lyon-Saint-Just, par SINED. 173

Prolongement de la rue Bouchardy et élargissement des rues de Béarn et de la Vitriolerie, par VALROSE. 243

Quartier des Facultés: prolongement et élargissement des rues Bouchardy et de la Vitriolerie. 62

Réfection du pavage en bois du pont Lafayette. 185

Réorganisation du personnel de la voirie. 124

Toujours la question des eaux, par VALROSE. 182

Transformation du grand réseau de tramways: programme définitif, par SINED. 75

Transformation des quartiers Saint-Vincent et la Martinière: projet définitif. 39

Une mise au concours: Clôture du Parc de la Tête-d'Or, par VALROSE. 159

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Autorisations d'emprunts. — Jura. 105

— Loire. 70, 105

Blanchiment des façades des maisons à Saint-Etienne. 81

Captation d'eaux à Nancy. 70

Chambre de commerce de Lyon: bureau pour 1898. 21

Chambre syndicale des entrepreneurs de bâtiments de Lyon: Bureau d'administration pour 1898. 44

— Banquet. 63

Chambre syndicale des entrepreneurs d'Annecy; réunion annuelle. 201

Chambre syndicale des entrepreneurs de Vienne: Bureau pour 1897. 45

— — — — — 1898. 286

Chambre syndicale du commerce des bois de Lyon: Conseil d'administration 1897-1898. 10

Chambre syndicale de l'ameublement : pétition	61	Le pont entre Solaize et Vernaison	273
Congrès international de l'Art public à Bruxelles	128	Les accidents du travail : Conférence sur le projet de loi, par M. Fleury	
Conseil des prud'hommes du bâtiment : Election	33, 45, 234, 246	RAVARIN	16, 28
Construction d'un hôpital à Marseille	164	— A propos de la nouvelle loi, par SINED	100
Dégagement du Musée de Cluny	273	— Nomination de la Commission consultative	137
Eclairage électrique de Chambéry	33	— Protestation du Syndicat des entrepreneurs d'Auxerre	207
Eclairage public de Saint-Chamond	21	Les droits sur les matériaux de construction à Nice	152
Ecole centrale lyonnaise : Diplômes de fin d'année	185	Le service des eaux à Valence	70
Ecole municipale industrielle de Vienne : Ouverture des cours	225	Les industries d'art à Lyon et à Marseille	21
Elections au Tribunal de commerce de Lyon	10	Les grands travaux à Saint-Etienne	40
Elections au Tribunal de commerce de Vienne	20	Les ouvriers du bâtiment et la demi-place	89
Emplacement du monument Burdeau	69	Les travaux dans le Var	89
Hôtel des postes à Trévoux	164	Les travaux du canal de Jonage	81
L'adduction d'eau de source à Marseille	226	Les travaux publics en régie	232
La distribution des prix aux élèves de l'Ecole des Beaux-Arts	176	Le village suisse à Paris	226
La force motrice à Belley	226	Maisons et grandes villes	105
L'air comprimé et l'électricité	225	Nominations et promotions à la Voirie municipale	186
La locomotive Thuile et Fourré	249	Projet Ancey-Rhône (suite)	8, 19
La lumière électrique à Briançon	113	Projet de construction d'un abattoir public à Lyon la-Mouche	89
La pierre du monument Carnot	186	Quatrième Congrès de la propriété bâtie de France	112
L'approvisionnement en eau de Marseille	201	Société d'enseignement professionnel . Ouverture des cours	220
L'assainissement de Marseille	137	Société lyonnaise des Beaux-Arts : Jurys pour 1898	44
L'hôtel des postes de Trévoux	201	Syndicat des entrepreneurs de travaux publics de France. — Récom-	
Le fer à bon marché	201	penses aux vieux serviteurs	273
Le monument Carnot à Annecy	209	Travaux à l'hospice du Perron	258
Le monument à la mémoire des Enfants de la Loire, à Saint-Etienne,		Travaux à la Préfecture de Saint-Etienne	164
par Marcel ABRIAL	175	Un avertissement aux entrepreneurs	247
L'électricité à Chalon-sur-Saône	33	Une grosse entreprise : chantiers et ateliers de constructions maritimes .	245
Le palais de l'électricité à l'Exposition de 1900	151	Un monument en l'honneur de Viollet le-Duc	273

GRAVURES

Accoudoirs de stalles en bois sculpté	103	Le monument Carnot à Annecy : Vue d'ensemble et profil	209
Baies circulaires grillées	137	Le palais de l'électricité à l'Exposition de 1900	151
Canalisation de Frinwilliers ; vue partielle à vol d'oiseau	54	Les plaques commémoratives : Détails des sculptures	247
— Pont canal	55	Monument à la mémoire des enfants de la Loire à Saint-Etienne (<i>hors</i>	
Cartel de la salle de commissions du Conseil de préfecture du Rhône .	233	<i>texte</i>)	175
Colonne à salamandre et pilastre à Palma	127	Panneau et bordures hispano-moresques	19
Colonne des arcades du Palais de Justice de Liège	185	Piscine de la Renaissance italienne	7
Ecrans paraboliques au stand du Grand-Camp : Coupes verticale et		Plan du confluent du Rhône et de la Saône, pour le concours de la	
horizontale	222	Société académique d'architecture de Lyon	87
— Vue en cours d'exécution	223	Planchers à Môtiers	31
— Vue avec le revêtement de madriers	223	Plancher sur cave	270
Estacade à Aix-les-Bains	5	Planchers et terrasse à l'établissement thermal d'Aix-les-Bains	249
Expériences sur une poutre, à Lausanne	78, 79	Pont en béton armé sur le canal de Jonage	176
Grille en fer forgé, cours de la Liberté à Lyon. Vue d'ensemble, <i>hors</i>		Table en bois sculpté	257
<i>texte</i>	283	Toiture et lanternons de l'établissement thermal d'Aix-les-Bains	198
— Détails de montage	283	Tombeau des enfants endormis à Lichfield (Angleterre)	67
Lampe électrique de bureau (projet de M. Dubuisson)	163	Villa de M. Brassur, à Grigny : Elevation et plan	43



Emplacement
du tableau de
distribution.

Partie entièrement
constituée en fermebriques
ayant résisté à l'incendie

Galérie de consoles
fermebrique ayant
résisté à l'incendie

L'USINE DE PRODUCTION D'ENERGIE ELECTRIQUE DE CHEVRES

APRES L'INCENDIE

Les Opérations du Jury du Concours pour l'Université de Californie.

Les résultats du premier concours pour la construction de l'Université de Californie, fondée par M^{me} Phœbé A. Hearst, viennent d'être publiés. Le jury siégeait à Anvers, et c'est dans le palais du Musée royal des Beaux-Arts de cette ville que les plans des cent cinq concurrents avaient été réunis.

Pour assurer la sincérité du concours et l'impartialité du verdict, les plus minutieuses précautions avaient été prises. Un commissaire de la police secrète assistait aux manipulations des plans, apposait son cachet toutes les fois qu'on ouvrait ou fermait quoi que ce fût ; il prenait note du temps exigé par tout travail se rapportant aux plans. Le service des sapeurs pompiers était à la disposition du jury. Des sentinelles montaient la garde pendant la nuit ; des agents gardaient les entrées. Les portes et les fenêtres des salles où étaient déposés les plans étaient scellées, et jamais on n'en brisait un sceau hors la présence d'un commissaire et de témoins.

Pendant le montage des plans, un papier couvrait le plan, de façon que l'employé monteur ne pût voir le dessin. D'autres précautions étaient encore prises, trop longues à énumérer.

Toutes ces opérations sont minutieusement décrites dans une curieuse brochure, qui constitue un document des plus intéressants à consulter, et qui peut servir de modèle de genre pour assurer la sincérité des opérations. Le texte est reproduit en français, en italien, en allemand et en anglais.

Un album accompagne la brochure, et donne en phototypie des vues du Musée royal des Beaux-Arts à Anvers, à l'intérieur et à l'extérieur ; de l'aile nord avant le passage du jury, montrant les projets scellés, les plans exposés, la salle de délibération et la salle à manger du jury, un étui scellé, la manière de cacher la devise, une porte scellée, le montage des plans sur châssis, et jusqu'aux portraits de tous les employés pris en groupe, depuis les menuisiers, garçons, jusqu'au pompier, une trentaine de personnes.

Il faut toute l'importance des sommes pour ainsi dire illimitées consacrées à cette œuvre gigantesque pour se permettre un tel luxe de détails et d'illustration dans une publication destinée à montrer toutes les garanties offertes aux concurrents.

Sur cent cinq plans, onze ont été retenus à l'unanimité par le jury ; quatre autres ont obtenu une voix.

Parmi les onze, sont les architectes parisiens suivants :

MM. Barbaud et Bauhain, 2, boulevard Henri IV, Paris ; E. Bernard, 29, boulevard Péreire, Paris ; G. Héraud et W.-C. Eickmuller, 18, rue de l'Odéon, Paris.

MM. J. Bernard et Robert, et Charles des Anges ont obtenu une voix.

M^{me} Hearst a décidé que les quatre auteurs des plans qui ont obtenu chacun une voix seraient primés également.

Le concours définitif aura lieu entre les onze premiers concurrents.

LES GRANDS TRAVAUX DE LA RÉGION

Autun. — La ville d'Autun sollicite l'autorisation d'emprunter une somme de 1.076.781 francs, destinée tant à convertir une partie de sa dette qu'à pourvoir aux frais d'amélioration du régime des eaux et aux réparations de l'Hôtel de Ville.

Amélioration du régime des eaux 500.000 »
Réparations de l'Hôtel de Ville 220.000 »

La ville se propose, en conséquence, de capter de nouvelles sources qui feront plus que doubler le produit des sources actuelles.

On peut, en effet, compter sur 1.388 mètres cubes au minimum en vingt quatre heures, ce qui correspond à 100 litres par jour et par habitant.

Les eaux à utiliser proviennent de trois groupes, savoir : groupe de Planoise, groupe des Garniers, enfin groupe de Fragny, qui sert déjà à l'alimentation de la ville, mais qu'il s'agit d'améliorer par de nouveaux captages et par la réfection de la conduite principale.

Outre ces travaux, le projet comporte la construction d'un réservoir qui permettra de porter la réserve d'eau à 3702 mètres cubes, volume suffisant pour assurer l'alimentation de la ville pendant deux jours et demi.

D'autre part, il sera établi 78 bornes-fontaines ainsi qu'une canalisation intérieure nouvelle, la canalisation actuelle se trouvant de diamètre insuffisant par suite des dépôts qui s'effectuent dans les tuyaux.

Les travaux de l'Hôtel de Ville ont pour objet, non seulement de réparer le monument actuel, qui tombe en ruines, mais encore, de l'augmenter par l'élévation d'un étage, de façon à le rendre capable de recevoir les divers services qui prennent tous les jours de plus en plus d'importance par suite de l'accroissement de la ville.

Grenoble. — La ville de Grenoble demande l'autorisation d'emprunter une somme de 11.858.075 francs, destinée tant à convertir un emprunt antérieur, qu'à pourvoir à diverses dépenses nouvelles d'intérêt communal.

La conversion s'applique à un emprunt précédemment contracté en vertu d'une loi du 25 juillet 1881 et sur lequel il reste dû en capital une somme de 7.516.72 »

Quant aux dépenses nouvelles, elles ont pour objet :

L'élargissement de la rue Saint-Louis et le dégagement des voies aux abords	2.000.000 »
L'acquisition des anciens arsenaux militaires	800.000 »
L'achèvement de l'avenue Maréchal-Randon	140.000 »
L'acquisition de divers immeubles nécessaires pour l'exécution du plan d'alignement	145.000 »
L'ouverture de la rue d'Alembert entre le cours Berriat et la rue de l'École	35.000 »
L'élargissement de la rue Barnave	38.000 »
L'élargissement de la rue Frédéric-Taulier	350.000 »
L'élargissement de la rue Championnet	60.000 »
L'aménagement de l'école de sculpture architecturale	100.000 »
L'aménagement d'une école maternelle	40.000 »
Le déplacement de l'école de filles de la Saulaie	150.000 »
L'extension des canalisations d'eau	150.000 »
Le remplacement du tablier du pont suspendu	80.000 »
Les réparations à l'église Saint-Joseph	30.000 »
Les frais imprévus	223.363 »
Ensemble	11.858.075 »

AVIS & RENSEIGNEMENTS DIVERS

Conseil de prud'hommes de Lyon (bâtiment et industries diverses).

— *Convocation des électeurs patrons de la 1^{re} catégorie.* — En suite de la démission donnée par M. Rouchon, de ses fonctions de membre patron de la 1^{re} catégorie du Conseil de prud'hommes de Lyon (bâtiment et industries diverses), les électeurs patrons de la 1^{re} catégorie du Conseil de prud'hommes de Lyon (bâtiment et industries diverses), se réuniront le jeudi 9 février 1899, au Palais de Commerce, à Lyon, place de la Bourse (salle du Conseil des prud'hommes), pour les six arrondissements municipaux de la ville de Lyon, à l'effet de procéder à l'élection d'un prud'homme patron, en remplacement de M. Rouchon, démissionnaire (fin de mandat en 1902)...

Passages et Grand-Bazar. Ce programme très artistiquement composé contient une profusion de danses nouvelles, de danses en vogue et l'ordre suivant lequel elles seront jouées par les quatre musiques militaires qui prêtent leur concours à cette fête de bien-faisance.

On entendra à tour de rôle les musiques du 52^e et du 121^e dans la grande salle des fêtes et les musiques des 157^e et 158^e dans les salons adjacents.

Programmes et cartes sont délivrés au Cercle militaire, 9, rue des Archers. Pour faciliter l'obtention des cartes, sur demande, la Commission d'organisation les fait porter et percevoir le prix à domicile. Cartes de Messieurs, 10 francs; dames 6 francs.

La Société de la grande toilerie du Rhône (en liquidation) convoque ses actionnaires au Palais du Commerce, pour le 16 février à 2 heures.

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Du 6 au 30 janvier.

LYON

Cabinet de M. E. DELALANDE, 30, rue Rave.

Angle de la place de l'Abondance et de la rue Duguesclin. — Construction d'un entrepôt de vins. Propr. M^{me} v^e Ronjat et Ciuciat, 41, cours Gambetta.

Cabinet de M. Paul GRANGIER, rue Ferrandière, 21.

Rue Villerot, 32. — Exhaussement de 3 étages (maison de rapport). Propr. Mariat, rue Villerot, 32.

Cabinet de M. MONIN, cours de Villeurbanne, 172.

Rue Champfleury, 32. — Maison d'habitation. Propr. M. Burton Victor, rue de la Charité, 66.

Cabinet de M. Sainte-Marie PERRIN, 25, quai Tilsitt.

Rues Etienne Dolet, Boileau et Cité Part-Dieu. — Eglise Saint-Sacrement. Reconstruction. Propr. M. Bridet, curé du Saint-Sacrement.

Rue Etienne-Dolet et Boileau. — Hangar et clôture avec portail. Propr. M. Blanc, rue Duguesclin, 261.

Rue Montesquieu, 81. — Modification apportée dans la construction d'un hangar. Propr. M. Bonnet, charbon, rue Montesquieu, 81.

Cours Henri, 3. — Démolition d'un mur de clôture et remplacement par une claire-voie. — M^{me} v^e Boyat, rue Boileau, 252.

SAINT-ÉTIENNE

Cabinet de M. LIGONNET, 2, rue Camille-Collard.

Chemin de Chaux (au Marais). — Uue maison d'habitation à deux étages. Propr. M. Gonon, employé, chemin de Chaux, au Marais (maison Actorie).

Rue de la République 51. — Habitation de quatre étages. Propr. M^{me} v^e Javelle, place Paul-Bert, 3.

Cabinet de M. Charles PREYNAT, 1, place de l'Hôtel-de-Ville.

Avenue du Clavier, 3. — Dépôt de vins avec habitation au dessus. Propr., M. Mouton, rue des Jardins, 24.

Cabinet de M. ZIEGLER, 6, rue de la République.

Rue J.-B. Rivollier. — Maison d'habitation, un rez-de-chaussée sur cave. Propr., M. Beauregar, rue de Lyon, 47.

Rue Montaud, 2. — Maison d'habitation à deux étages. Propr., M. Jean-Baptiste Beyssac, rue Saint-Jean-Baptiste, 2.

Rue Barroin. — Maison d'habitation, annexe à l'usine. Propr., MM. Jussy et C^{ie}, rue Barroin.

Rue Neyron, 37. — Hall pour dépôt de fer. Propr., Société anonyme des ateliers Michalier et Vaillant, rue Neyron, 37-45.

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Ain. — 22 janvier. — *Mairie de Trévoux.* — Construction d'un hôtel des postes et télégraphes. — 1^{er} lot. Maçonnerie, pierre de taille et charpente. Montant des travaux, 15.820 fr. 95. Adjud., M. Perol, à Lyon, 59, cours de la Liberté, 1 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Menuiserie. Montant des travaux, 3.328 fr. 18. Adjud., M. Barnay, à Ecully (Rhône), 1,55 p. 100 de rabais. — 3^e lot. Serrurerie, quincaillerie. Montant des travaux, 4.692 fr. Non adjugé. — 4^e lot. Plâtrerie, peinture, vitrerie. Montant des travaux, 3.585 fr. 55.

Adjud., M. Lachaud, à Lyon, grande rue de la Croix-Rousse, prix du devis. — 5^e lot. Fublannerie. Montant des travaux, 600 fr. 60. Adjud., M. David, à Lyon, 50, rue Garibaldi, 9 p. 100 de rabais.

Saône-et-Loire. — 22 janvier. — *Mairie d'Etrigny.* — Installation de conduites d'eau et construction de fontaines-abreuvoirs. Montant des travaux, 6.367 fr. 93. Adjud., M. Giron, à Sennecey-le-Grand, 28 p. 100 de rabais.

MISES EN ADJUDICATION

Ain. — 12 février, 3 h. — *Mairie de Villieu.* — Travaux de construction d'une école de filles, dont les plans et devis ont été dressés par M. Deforme, architecte à Lyon, 137, avenue de Saxe. Le montant des travaux, non compris 5 0/0 d'imprévus, le mobilier et les honoraires de l'architecte est de 18.054 fr. 87. Le cautionnement sera de 900 fr. L'adjudication se fera sur soumissions cachetées, elle sera tranchée en faveur du soumissionnaire qui aura souscrit les meilleures conditions.

Les soumissions pourront, soit être envoyées par la poste sous plis cachetés à l'adresse de M. le Maire vingt-quatre heures avant l'adjudication, soit être déposées à la mairie avant l'adjudication, soit être remises au moment de l'adjudication.

M. le Maire, sur la proposition de l'Architecte, pourra fixer un minimum et un maximum de rabais.

Pièces à produire : un certificat du Maire de la localité, ayant moins d'un an de date et constatant qu'il est inscrit sur la liste des électeurs et qu'il est patenté pour la profession d'entrepreneur de maçonnerie ou entrepreneur général; deux certificats sur papier timbré, délivrés par des architectes connus et établissant les capacités professionnelles de l'entrepreneur. Ces certificats ne devront pas avoir plus de trois mois de date et seront soumis au visa de l'architecte en vue de la présente adjudication. Ils seront présentés à son bureau et non par la poste six jours au moins avant la date de l'adjudication, passé ce délai, aucun certificat ne sera visé.

Récépissé délivré par M. le Receveur municipal et constatant la mise en dépôt à titre de cautionnement provisoire de la somme de 900 fr., 5 0/0 du montant des travaux.

Le dépôt dont il s'agit est d'une rigoureuse nécessité, aucun dépôt en numéraire ne pouvant être reçu au moment de l'adjudication.

Les plans, coupes, élévations, devis, cahiers des charges, etc., relatifs auxdits travaux sont déposés à la mairie de Villieu où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à midi et de 2 à 5 heures du soir.

Isère. — Dimanche 5 février, 2 h. — *Mairie de Mayres.* — Construction d'une galerie pour recherche d'eau potable. Montant des travaux, 1.600 fr. Renseignements à la mairie.

Isère. — Dimanche 12 février, 4 h. — *Mairie de la Motte-Saint-Martin.* — Adduction d'eau, canalisation en fonte. Montant des travaux, 3.000 fr. Renseignements à la mairie.

Jura. — Jeudi 9 février, 2 h. — *Sous-préfecture de Poligny.* — Travaux communaux. — Poligny. Installation du bureau des postes et des télégraphes. Montant des travaux, 8.149 fr. 80.

Visa huit jours avant l'adjudication par M. Rousseau, architecte à Lons-le-Saunier, auteur du projet.

Renseignements à la sous-préfecture.

Vaucluse. — Samedi 18 février, 2 h. — *Préfecture.* — Ponts et chaussées. Association du canal de Cadenet. Construction dans la commune de Cadenet d'un canal de décharge latéral au Marderic. Travaux à l'entreprise. Terrassements, 14 399 fr. 60. Ouvrages d'art, 13 897 fr. 14. Total, 28.296 fr. 74. Somme à valoir, 3.703 fr. 26. Total général, 32.000 fr. Cautionnement, 1.500 fr.

Visa du certificat de capacité n'ayant pas plus de trois ans de date, délivré par un homme de l'art, huit jours au moins avant l'adjudication par M. Dyrion, ingénieur en chef des ponts et chaussées, 54, rue Bonneterie, à Avignon.

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 (1^{re} division), le matin de 9 heures à midi et le soir de 2 à 5 heures; 2^o dans les bureaux de M. Caudillier, ingénieur ordinaire, boulevard National, à Apt (Vaucluse), le matin de 8 heures à midi et le soir de 2 à 5 heures.

Ministère de la Guerre. — Jeudi 16 février, 1 h. — *Hôtel de ville de Lyon.* — Place de Lyon. Service du génie. Travaux à exécuter pour les réparations et entretiens courants des bâtiments militaires et des ouvrages de fortifications de la place de Lyon et des camps de Sathonay et de la Valbonne pendant les années 1899 à 1904. A titre de simple renseignement et sans que les adjudicataires puissent s'en prévaloir, le public est informé que la dépense moyenne des travaux d'entretien s'est élevée dans chaque circonscription pendant les trois dernières années, aux sommes indiquées au tableau ci-dessous qui porte en même temps indication des cautionnements et dépôts de garantie. — Première circonscription. Bâtiments militaires et ouvrages de fortification situés sur la rive droite de la Saône, la caserne de l'Île-Barbe comprise. — 1^{er} lot. Terrassements, chargements, transports, empierrements, maçonnerie, pavages, couvertures, travaux en asphalte, plantations, 22.500 fr. Cautionnement 1.100 fr. Dépôt de garantie, 200 fr. — 2^e lot. Charpente, menuiserie, 4.500 fr. — 3^e lot. Ferronnerie, fonte, serrurerie, quincaillerie, travaux spéciaux pour canalisation d'eau ou de gaz, ferblanterie, zingage, 5.000 fr. — 4^e lot. Plâtrerie, vitrerie, tenture, peinture, 1.500 fr. — Deuxième circonscription. Bâtiments militaires et ouvrages de fortification (anciens), situés entre Saône et Rhône. — 1^{er} lot. Terrassements, etc., 30.000 fr. Cautionnement, 1.500 fr. Dépôt de garantie, 400 fr. — 2^e lot. Charpente, menuiserie, 6.500 fr.

— 3^e lot. Ferronnerie, etc., 7,5 0 fr. — 4^e lot. Plâtrerie, etc., 3,000 fr. — Troisième circonscription. Bâtiments militaires et ouvrages de fortification situés sur la rive gauche du Rhône. 1^{er} lot. Terrassements, etc., 52,000 fr. Cautionnement, 2,400 fr. Dépôt de garantie, 600 fr. — 2^e lot. Charpente, menuiserie, 10,000 fr. — 3^e lot. Ferronnerie, etc., 11,000 fr. — 4^e lot. Plâtrerie, etc., 5,000 fr. — Quatrième circonscription. Bâtiments militaires du camp de Sathonay et les nouveaux ouvrages de fortification situés entre Saône et Rhône. 1^{er} lot. Terrassements, etc., 11,500 fr. — 2^e lot. Charpente, menuiserie, 2,200 fr. — 3^e lot. Ferronnerie, etc., 2,800 fr. — 4^e lot. Plâtrerie, etc., 1,100 fr. — Cinquième circonscription. Bâtiments militaires du camp de la Valbonne. Lot unique, 5,000 fr.

Nota. — Les Sociétés d'ouvriers français devront fournir le cautionnement et le dépôt de garantie exigés pour la 3^e circonscription, mais en seront dispensées pour les 1^{re} et 2^e circonscriptions.

Les personnes qui voudront concourir à l'adjudication devront produire à M. Lenoir, chef de bataillon, chef du génie, à Lyon, avant le 9 février, les pièces énumérées aux articles 5, 6 et 7 de la notice n° 2 annexée au cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs.

Les soumissions pourront être adressées par lettre recommandée; elles devront, dans ce cas, parvenir au chef du génie, avant le 16 février, terme de rigueur, et contenir, en ce qui concerne le 1^{er} lot des 1^{re}, 2^e et 3^e circonscriptions le récépissé de versement du dépôt de garantie. L'enveloppe devra porter en caractères apparents le nom du candidat et les mots « soumission, 3^e circonscription, 1^{er} lot.

Le cahier des clauses et conditions générales et toutes les pièces relatives au marché sont déposés dans les bureaux de la chefferie du génie à Lyon, quai de la Charité, 44, où l'on peut en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 8 à 11 heures du matin et de 2 à 5 heures du soir.

Ministère de la Guerre — Jeudi 16 février, 2 h. — *Mairie de Saint-Etienne.* — Artillerie. Manufacture d'armes de Saint-Etienne. Adjudication publique de cuivre rouge affiné et d'étain de première fusion. — 1^{er} lot. 31,250 k. de cuivre rouge affiné, en lingots ou en plaques électrolytiques. — 2^e lot. 31,250 k. de cuivre rouge affiné, en lingots ou en plaques électrolytiques. — 3^e lot. 31,250 k. de cuivre rouge affiné, en lingots ou en plaques électrolytiques. — 4^e lot. 31,250 k. de cuivre rouge affiné, en lingots ou en plaques électrolytiques. — 5^e lot. 11,500 k. d'étain, 1^{re} fusion en saumons. — 6^e lot. 11,500 k. d'étain 1^{re} fusion en saumons. Le dépôt de garantie de la soumission sera de : 2,300 fr. pour chacun des quatre premiers lots; 1,250 fr. pour chacun des deux derniers lots.

Les cahiers des charges relatifs à cette fourniture sont déposés : 1^o à la manufacture, au bureau du capitaine chargé des approvisionnements; où il pourra en être pris connaissance, tous les jours, de 9 à 11 heures du matin et de 2 à 5 heures du soir, les dimanches et fêtes exceptés; 2^o dans les bureaux de la Place de Paris, 2, avenue de Saxe; 3^o dans les mairies de Lyon, Mâcon, Marseille, Toulon et Vedènes (Vaucluse)

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX

Vente aux enchères publiques le samedi 11 février 1899, à 4 heures du soir, en l'étude et par le ministère de M^{re} Brac de la Perrière, notaire à Lyon, 37, rue de l'Hôtel-de-Ville, d'un fonds de commerce de **MAÎTRE-MAÇON**, exploité à Lyon-Croix-Rousse, 3, rue Sainte-Clotilde, avec entrepôts même rue, sans numéro, comprenant : 1^o la clientèle et l'achalandage, 2^o le matériel et les marchandises; 3^o et la subrogation aux baux des lieux. Le tout

dépendant de la communauté ayant existé entre M. Etienne Remeniéras, en son vivant maître-maçon, et Mme Marie Tauty, aujourd'hui sa veuve, demeurant à Lyon, 3, rue Sainte-Clotilde. Mise à prix, 700 fr., outre les charges. Il y aura adjudication même sur une seule enchère.

Pour tous renseignements s'adresser à Mme veuve Remeniéras, 3, rue Sainte-Clotilde, et à M^{re} Brac de la Perrière, notaire, 37, rue de l'Hôtel-de-Ville, rédacteur du cahier des charges.

FORMATIONS DE SOCIÉTÉS.

Trigny. — Pérole père et fils, fonds de commerce de peintre-plâtrier. Durée 9 années, du 1^{er} janvier 1899. Capital social 2 000 fr.

UN ABONNÉ disposant de quelques heures par jour, se chargerait chez lui ou dans les bureaux de tous travaux de devis, mémoires ou comptabilité, pour architectes, entrepreneurs ou ingénieurs. Très au courant de tout ce qui concerne la construction. — S'adresser aux bureaux du journal

Texte de la loi

concernant les **RESPONSABILITÉS DES ACCIDENTS** dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

L'exemplaire : 30 centimes. — Par poste, 40 centimes.

En vente : A. REY, imprimeur-éditeur, 4, Rue Gentil, Lyon.

SPECTACLES

Grand-Théâtre. — Jeudi 2, première représentation de *la Vie de Bohème.*

Théâtre des Célestins. — Mercredi 1^{er} et Jeudi 2, dernières représentations de *Zaza*, le grand succès de M^{lle} Suzanne Munte. Vendredi 3, première représentation de *Severo Torelli*, pièce en vers du Théâtre Français, de François Coppée.

Casino des Arts — Les amateurs de bon concert trouvent chaque soir un programme excellent : Romani, le virtuose tzigane; les comiques Perrier et Reyvil; deux grands ballets de Vigneu : *Enchantresses Sylphide de feu.*

Scala-Bouffes. — *La Mémoire d'Hortense*, vaudeville. Au premier jour : *J'ai compromis ma femme*, comédie-bouffe. Dimanche grande matinée de gala avec le concours de Villé-Dora.

Eldorado, 33, cours Gambetta. — Première représentation de *Ça Vaut!* revue locale en 2 actes, de Gelval et du Theou, musique nouvelle et arrangée par Ch. Gerin fils.

Cirque Rancy. — M. Rancy, pour changer toutes les semaines de spectacle n'engage ses artistes que pour quelques jours seulement. C'est ainsi que les Agosti acrobates; le jeu de la Perche; M^{lle} Pauline Berny dansant la Gavotte au milieu des fauves du dompteur Juliano; la partie de Foot-Ball, par les chiens du clown Cabou, paraîtront pour la dernière fois vendredi soir.

Le Propriétaire-Gérant : ALEXANDRE REY.

Lyon. — Imp. PITRAT, A. Rey successeur, 4, rue Gentil. — 1976

FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

CARREAUX EN CIMENT

VE A. DEMOLINS, Fabrique de Carreaux en Ciment, Usine, 35, rue Claudia, Montchat, 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'eaux et assainissement. Téléphone.

ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

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

SABLE. — **Chevrot et Deleuze,** 64, rue de Marseille. — Dragage 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 conduites d'eau et pour Bâtimens. Seuls représentants à Lyon de la C^{ie} des Grès Français de Pouilly-sur-Saône.

CIMENTS, CHAUX, PLATRE, 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 Barbrières (Drôme).

PEINTURE & PLATRE

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 Tourelle-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 bâtimens. 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 bâtimens 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

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

IMPRIMERIE COMMERCIALE ET ADMINISTRATIVE

ANCIENNE MAISON PITRAT AÎNÉ

Alexandre REY, Successeur

4, rue Gentil, Lyon

CARRELAGES ET REVÊTEMENTSEntreprises pour Grandes Administrations, Hôpitaux,
Etablissements Religieux et Industriels, Châteaux, Villas.

CARREAUX en grès et faïence de Roch 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

Montreuil, pour Revêtements.

TOMETTES de Salernes.

DÉCORATIONS

ÉMAUX

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^l. PROST et PICARD, à GIVORS (Rhône)LYON, 2, place Pléney, 2
(ancienne place Saint-Pierre)**SAUTIER-THYRION & MOUTON****ARDOISES**

de LABASSÈRE (Hautes-Pyrénées)

FAVRE FRÈRES

50, 51, 52, quai de Seriz, LYON

SEULS CONCESSIONNAIRES POUR L'EST ET LE MIDI DE LA FRANCE

DU COMITÉ DES VENTES DES ARDOISES DE LABASSÈRE

KÖERTING 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.

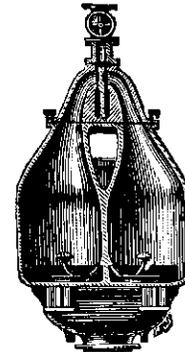
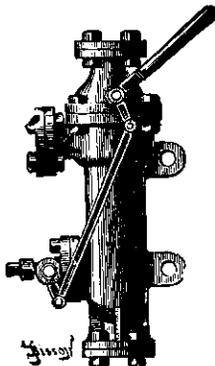
CONDENSEURS AUTOMATIQUES A JET D'EAU

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. **Elevateurs** ou pompes à jet de vapeur. **Pompes de cale**. **Pompes à incendie**. Elevateurs de circulation pour cuvier à couler les étoffes 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 américains.

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

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