

LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS

LOI

Garantissant leur travail et leur emploi aux réservistes et aux territoriaux appelés à faire leur période d'instruction militaire.

(Promulguée au *Journal Officiel* du 19 juillet 1901.)

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE 1^{er}. — En matière de louage de services, si un patron, un employé ou un ouvrier est appelé sous les drapeaux comme réserviste ou territorial pour une période obligatoire d'instruction militaire, le contrat de travail ne peut être rompu à cause de ce fait.

ART. 2. — Alors même que, pour une autre cause légitime, le contrat serait dénoncé par l'une des parties, la durée de la période militaire est exclue des délais impartis par l'usage pour la validité de la dénonciation, sauf toutefois dans le cas où le contrat de louage a pour objet une entreprise temporaire prenant fin pendant la période d'instruction militaire.

ART. 3. — En cas de violation des articles précédents par l'une des parties, la partie lésée aura droit à des dommages-intérêts, qui seront arbitrés par le juge conformément aux indications de l'article 1780 du Code civil.

ART. 4. — Toute stipulation contraire aux dispositions qui précèdent est nulle de plein droit.

Fait à Paris, le 18 juillet 1901.

DÉCRET

Modifiant le décret du 10 mars 1894, concernant l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans les établissements industriels.

(Promulgué au *Journal Officiel* du 26 juillet 1901.)

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes,

Vu la loi du 12 juin 1893 ;

Vu le décret du 10 mars 1894 ;

Vu l'avis du Comité consultatif d'hygiène publique de France ;

Vu l'avis du Comité consultatif des arts et manufactures ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — L'article 5, paragraphe 2, du décret du 10 mars 1894¹ est modifié ainsi qu'il suit : « Ils seront largement aérés et, en hiver, convenablement chauffés. Ces locaux, leurs dépendances et notamment les passages et escaliers seront convenablement éclairés. »

ART. 2. — Le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois* et publié au *Journal Officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 juillet 1901.

¹ L'article 5 du décret du 10 mars 1894 est ainsi conçu : « Les locaux fermés affectés au travail ne seront jamais encombrés ; le cube d'air par ouvrier ne pourra être inférieur à 6 mètres cubes. Ils seront largement aérés. Ces locaux, leurs dépendances et notamment les passages et escaliers seront convenablement éclairés. »



La transformation des beautés de la nature. — La nouvelle usine du Niagara. — La cataracte en égout. — Un fil à couper le beurre aérien. — Un nouveau type de voitures, S. V. P. — Un poisson dans du mercure. — Une Philis qui ne marche pas.

Les Américains travaillent consciencieusement à amoindrir, si non à faire disparaître, l'une des plus grandes merveilles du nouveau monde, les chutes du Niagara. L'usine de la "Niagara Falls Power Co" qui est en activité depuis 1895 n'utilise, il est vrai, que le cinquantième du débit du grand fleuve, mais de nouveaux travaux sont entrepris pour dériver un second cinquantième destiné à alimenter une autre usine de 55.000 chevaux qui portera à 110.000 la puissance hydraulique empruntée au Niagara River.

Deux cinquantièmes, c'est encore relativement peu, mais supposons seulement dix usines semblables et le débit de la chute sera réduit des 2/5 ce qui ne pourra certainement que nuire à la beauté de la grande cascade.

Mais ce sont des considérations d'esthétique, auxquelles l'industrie est insensible, et il faut s'attendre, avec la marche toujours

croissante du progrès, à voir niveler les montagnes, vider les lacs et dessécher les cascades.

C'est toujours la grande loi de la transformation, ou, comme disent les savants modernes, de l'évolution, qui s'accomplit ; les beautés de la nature encore inutilisées sont transformées, pour l'utilisation, en laideurs industrielles appropriées aux besoins toujours surexcités de l'humanité.

Nous ne méconnaissons pas toutefois la grandeur des conceptions humaines et des travaux gigantesques qui en sont la consécration.

La description de la première installation de force motrice sur les chutes du Niagara a été présentée, en son temps, à nos lecteurs. Nous rappellerons seulement que les 11 turbines de 5000 chevaux sont établies, en ligne droite, à 12 mètres au-dessus du fond d'une fosse de 5^m65 de largeur, sur 129^m55 de longueur et 54^m85 de profondeur.

L'usine est construite sur le bord de la rive gauche du canal d'amenée qui alimente les turbines. L'eau, au sortir des récepteurs hydrauliques, retourne au Niagara par un canal de fuite, creusé en tunnel à une profondeur de 60 mètres au-dessous du sol. Ce canal, de 6^m40 de hauteur et 5^m80 de largeur, a une longueur de 2080 mètres ; il vient déboucher à l'aval des chutes, à 66^m30 au-dessous du niveau du canal d'amenée.

On voit qu'en fin de compte la quantité d'eau dérivée n'est pas soustraite à la chute, seulement c'est une chute souterraine qui ne contribue en rien à la splendeur de la cataracte.

**

La nouvelle usine élevée sur la rive droite, presque en face de l'ancienne, comportera un bâtiment en pierres et briques de 150 mètres de longueur, 20 mètres de largeur et 18 mètres de hauteur.

Les fondations sont établies sur le rocher à 7^m60 au-dessous de la surface du sol.

Les travaux d'excavation de la fosse aux turbines sont effectués au moyen de perforatrices qui percent des rangées transversales de trous de mine de 1^m80 de profondeur et de machines spéciales qui sont employées à entailler les parois de la fosse qui doivent rester parfaitement verticales. Toutes ces machines sont actionnées par l'air comprimé à 5,6 atmosphères.

Les prises d'eau sont établies dans la bande de 11^m30 de largeur comprise entre l'usine et les berges du canal, sur un mur massif fondé lui-même sur un banc de béton recouvrant le fond d'une excavation creusée à 1 mètre au-dessous du fond du canal.

Ce travail fut accompli au moyen d'un batardeau de 150 mètres de longueur, immergé sur le bord du canal. Il était constitué par deux caissons formés de poutres en bois, disposées horizontalement et reliées par des poutres transversales. Ces caissons remplis de pierres présentaient l'aspect de deux murs en charpente espacés de 2^m45 ; c'est dans cet intervalle que l'on vint pilonner de l'argile et du gravier afin d'assurer l'étanchéité du batardeau.

Le tunnel qui doit recevoir l'eau de fuite des turbines de la nouvelle usine se raccordera au tunnel principal qui a été établi pour donner passage à la masse hydraulique correspondant à la puissance totale de 110.000 chevaux.

On a commencé par creuser un puits d'une profondeur de 54^m90 dans le voisinage du point de jonction et c'est à partir de ce puits que l'on a commencé le percement du nouveau tunnel.

L'excavation est faite en trois banquettes successives ; le rocher est attaqué, d'abord, à sa partie supérieure, sur une hauteur de 2^m15, en perçant dans le front de taille des trous de mine horizontaux. La galerie supérieure étant ainsi creusée, on enlève successivement la banquette moyenne, puis la banquette inférieure jusqu'au radier du tunnel, par des trous de mine verticaux, percés en arrière du front de taille. Enfin, l'ouvrage est revêtu sur toute sa longueur de quatre épaisseurs de briques.

C'est ainsi que, peu à peu, les cataractes du Niagara s'effondrent sous le sol et, dans un avenir plus ou moins éloigné, l'un des spectacles les plus grandioses de la nature aura été mis sous la cloche industrielle ; c'est-à-dire que les masses formidables de flots bleus seront absorbées, englouties dans le sein de la terre, avant d'avoir pu atteindre la crête d'où ils se précipitaient en avalanches écumeuses dans l'abîme inférieur ; ces eaux perdues se retrouveront, cependant, au bas de la banquette gigantesque, en aval de la chute, où elles déboucheront prosaïquement par les gueulards des tunnels comme au sortir de formidables bouches d'égout.

**

Comme un immense fil à couper le beurre, le fil de trolley des tramways électriques s'allonge dans l'axe de nos rues, découpant le bleu du ciel en deux compartiments. Il est entendu que, jusqu'à ce que les électriciens aient trouvé un système pratique, aussi commode mais moins primitif que le fil aérien, pour la traction électrique des tramways, nous serons condamnés à la vue de cette perspective énervante.

Mais en attendant, ne pourrait-on, par compensation, améliorer le système des voitures qui sont encore telles qu'elles furent créées à l'origine de la transformation de la traction animale en traction électrique, c'est-à-dire tout aussi inconfortables et désagréables à habiter.

Il existe cependant des types plus perfectionnés, qui sont en exploitation et sur lesquels la Compagnie des Tramways de Lyon pourrait aisément prendre modèle.

Telle est, par exemple, la voiture automotrice des Compagnies de Tramways de l'Est et de l'Ouest parisiens.

Les compartiments fermés de première et de seconde classe sont placés de part et d'autre d'une grande plate-forme centrale. Les places debout des deux classes de la plate-forme sont séparées par une barre d'appui. Les voyageurs ont accès à chacune des classes de la voiture par la plate-forme centrale. Le wattman occupe alternativement l'une des deux plate-formes établies aux extrémités de la voiture et qui lui sont exclusivement réservées.

La Construction Lyonnaise a présenté elle-même plusieurs études de voitures à plate-forme centrale qui, si elles avaient été prises en considération par les Compagnies intéressées (ô combien !) auraient donné toute satisfaction aux voyageurs.

Malheureusement il n'en a pas été tenu compte et nous en sommes toujours réduits à la voiture primitive dont le plan est, d'ailleurs, d'une simplicité absolument préhistorique.

Vous construisez une caisse allongée en forme de long couloir, vous la séparez en deux par une cloison et vous croyez avoir réalisé les meilleures dispositions d'une voiture à deux classes, en ajoutant des coussins d'un côté et laissant les bancs en bois nu de l'autre. Vous complétez le tout par deux grandes plate-formes à l'avant et à l'arrière, où s'empilent les voyageurs avec le conducteur, d'une part, et le wattman, de l'autre.

**

Vous n'ignorez cependant pas qu'avec cette mirifique disposition vous obtenez les résultats désastreux suivants :

En premier lieu vos plate-formes quoique classées comme deuxième, toutes les deux, sont radicalement différentes, celle d'avant étant exposée à toutes les intempéries et celle d'arrière étant relativement protégée. Inégalité regrettable et qui a pour effet d'accumuler les voyageurs sur la plate-forme d'arrière, qui est par suite constamment à l'état complet.

Il s'établit donc là une masse compacte, impénétrable à l'unique entrée qui donne accès aux secondes, d'abord, aux premières ensuite et enfin à la plate-forme d'avant.

La difficulté de pénétrer dans une voiture de tramways, dans des conditions aussi déplorables, n'est pas bien inférieure à celle qu'éprouverait un poisson à plonger au fond d'une cuve à mercure.

Le patient qui a le courage d'escalader les marches deux fois trop élevées qui donnent accès à la plate-forme d'arrière vient d'abord se buter contre le mur vivant des gens qui y sont empilés et ce n'est qu'après des efforts surhumains et des frottements qui seraient capables d'enflammer une allumette de la régie, qu'il peut se glisser jusque dans le compartiment de seconde classe. Comme là encore il n'y a généralement pas de places, il ouvre la porte de séparation des premières, traverse tout du long ledit compartiment, en écrasant les pieds des richards douloureusement éprouvés, ouvre la porte du compartiment d'avant et établit un vaste courant d'air, qui se maintient jusqu'à ce qu'il ait pu fermer la devanture.

Ces courants d'air sont d'ailleurs agréablement entretenus par le conducteur qui se tient à l'intérieur des premières généralement, pour faire sa recette de la plate-forme d'avant. Inutile de faire observer que l'on est ainsi gelé en hiver et qu'en été on est encore glacé par les douches d'air tombant sur vos épaules baignées par la sueur d'une température de 35 degrés à l'ombre.

Et voilà ce qu'on appelle le progrès ! Certes il faut rendre justice aux tramways électriques ; leur vitesse n'est pas exagérée et les trajets se font généralement avec eux en un temps plus long qu'autrefois avec les tramways à chevaux. Mais le tableau si réel que nous vous avons présenté des plaisirs inhérents à de pareils

véhicules montre qu'il y a encore beaucoup à faire pour réaliser le confort dont on nous rebat les oreilles, mais que nous n'éprouvons jamais.

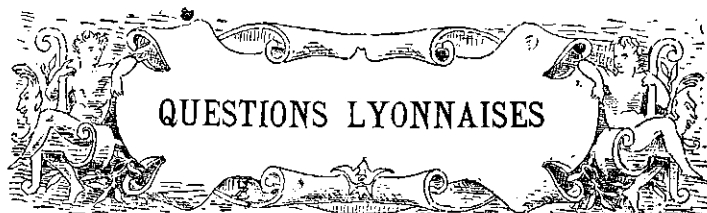
Qu'attend la Compagnie pour remiser ces roulottes d'un autre âge et adopter le type à plate-forme centrale qu'elle a étudié elle-même et dont elle a présenté un spécimen au service du contrôle ? et ce dernier qu'attend-il pour inviter la Compagnie à mettre au moins quelques voitures du nouveau modèle en circulation ? C'est déjà très beau de la part de ladite Compagnie de nous avoir fait espérer une voiture plus rationnelle et plus confortable, mais rappelez-vous aussi les vers de l'illustre comique :

L'espoir un instant nous soulage
Et nous berce un temps notre ennui,
Mais, Philis, le bel avantage
Lorsque rien ne marche après lui ?

C'est la Compagnie qui devrait marcher, mais elle a les roues nikelées et ne marche pas :

Belle Philis, on désespère,
Alors qu'on espère toujours !

DARYMON.



LES AMÉLIORATIONS

du Quartier de la Guillotière.

Le Conseil municipal ne paraît pas décidé à hâter la réalisation des projets d'amélioration de quartiers, et, par les dernières décisions qu'il vient de prendre au sujet du prolongement de l'avenue Félix-Faure et de la nouvelle rue A à créer à la Guillotière, il semble, au contraire, qu'il ne prévoit pas, pour l'avenir, de suite favorable aux divers programmes arrêtés.

Malgré les solutions adoptées irrévocablement, les plans d'ensemble et tracés définitifs, il s'en désintéresse, dans une certaine mesure, au point de prendre des dispositions qui rendront ultérieurement les projets sinon irréalisables, mais tout au moins beaucoup plus coûteux à entreprendre et à mener à bonne fin.

Tantôt il s'agit d'une autorisation de bâtir sur l'emplacement d'une future voie publique classée, autorisation qu'il donne presque toujours ; tantôt il laisse échapper l'occasion d'obtenir à bon compte les terrains nécessaires à l'achèvement de tel ou tel projet.

De la sorte, il arrivera que toute transformation nécessitera, le moment venu, des dépenses considérables, hors de proportion avec le but à atteindre ou, en tout cas, bien supérieures aux sommes qui auraient suffi en temps opportun.

Ainsi, pour le quartier de la Guillotière, il serait encore possible de poursuivre la plupart des améliorations, admises en principe, ou tout au moins de les amorcer, sans s'engager dans des frais trop élevés.

Il y aurait, par exemple, à exécuter de suite le prolongement des avenues Félix-Faure et de Saxe, le percement des rues prévues autour de l'église de la Madeleine et du fort Lamothe, la rectification de la grande rue de la Guillotière, avec les percées qui doivent y aboutir, percées faisant suite aux voies existantes au nord du cours Gambetta, et le dégagement des divers carrefours.

Mais la Municipalité a préféré procéder par demi-mesures, et, à propos de l'avenue Félix-Faure, elle a décidé de s'en tenir au prolongement compris entre le cours Gambetta et la rue Vendôme,

en permettant l'exhaussement d'immeubles importants rue de la Guillotière, immeubles qu'il faudra ensuite acquérir à un prix exorbitant pour l'achèvement du prolongement prévu.

Cette manière de faire, si peu conforme aux véritables intérêts de la Ville, a été, d'ailleurs, vivement combattue par l'honorable conseiller municipal M. Chevrot, en des termes que nous ne pouvons qu'approuver et que nous citons textuellement ci-dessous :

« M. CHEVROT : Messieurs, sans aborder le fond de la discussion puisque M. le Rapporteur a donné, en séance de Commission générale, des renseignements qui ne me permettent plus maintenant d'y rentrer, je désirerais appeler l'attention de l'Administration sur la nécessité de poursuivre le prolongement de l'avenue Félix-Faure, jusqu'à l'avenue de Saxe.

« En effet, ce n'est pas à un moment où, dans la ville de Lyon, on s'occupe de toutes parts à créer de nouveaux quartiers, à percer de nouvelles rues larges et bien aérées, à transformer les anciens quartiers Moncey, Saint-Vincent, Saint-Paul, etc., etc. ; ce n'est pas à ce moment dis-je, que la Ville doit renoncer au prolongement de l'avenue Félix-Faure, une des grandes artères de Lyon et qui est tout aussi intéressante que n'importe quelle autre voie publique.

« Depuis fort longtemps les Administrations municipales de Lyon ont suivi, à tort ou à raison — je n'ai pas à l'apprécier en ce moment — des errements en matière de création ou d'ouverture de rues nouvelles, mais je trouve que l'Administration actuelle a eu tort de ne pas continuer les errements du passé pour la première fois que l'occasion lui en a été offerte.

« Jusqu'ici, quand on avait décidé de créer une rue nouvelle, on profitait des demandes en autorisation de construire pour incorporer à la voie publique les terrains nécessaires à sa création. Les acquisitions de terrains se faisaient alors au fur et à mesure des demandes de construction et l'on attendait que les propriétaires veuillent bien se débarrasser de leurs terrains pour opérer l'ouverture complète de la rue.

« Ce procédé était avantageux pour les finances de la Ville ; les acquisitions étaient payées sur un certain nombre d'exercices et, finalement, la nouvelle rue était créée sans que la Ville eût à consentir un sacrifice, qui eût paru trop important si l'opération avait été faite en une seule fois.

« Vous me permettrez de trouver très étonnant que l'Administration change cette manière de faire à l'égard de la demande d'exhaussement présentée par MM. Pêcheur et Germain, demande qui vient d'être retirée.

« Je tiens à dire à l'Administration que le prolongement de l'avenue Félix-Faure est une œuvre utile, indispensable, qui s'impose comme le complément nécessaire de la mise en valeur du quartier de la Guillotière.

« Il est bien certain que, si ce prolongement avait été réalisé au moment de l'ouverture de l'avenue de Saxe, la Ville y eût trouvé un grand avantage, à tous les points de vue. De même, vous paierez cette opération bien plus cher qu'aujourd'hui, si vous ne la réalisez que dans dix ou vingt ans.

« Je le répète, le prolongement de l'avenue Félix-Faure s'impose. Il est nécessaire que cette voie publique importante vienne aboutir à l'avenue de Saxe qui est une des principales artères de la Ville. Il est de l'intérêt même de la Ville d'acquiescer dès maintenant, quand elle y trouve son compte, tous les immeubles nécessaires à ce prolongement qui est réclamé avec insistance par la population du III^e arrondissement.

« J'espère que l'Administration voudra bien conserver, dans son programme des travaux à entreprendre, le percement complet de l'avenue Félix-Faure, entre l'avenue de Saxe et la place de l'Abondance. »

Malgré les judicieuses observations qu'on vient de lire, le Con-

seil municipal a passé outre. Il a agi dans le même sens, quelques instants après, pour un cas à peu près analogue concernant la nouvelle rue A à créer parallèlement au cours Gambetta entre la rue Vendôme et le boulevard des Hirondelles.

Dans ces conditions, quand verrons-nous le commencement des améliorations si souvent promises aux habitants de la Guillotière?
SINED.

COMPARAISON ENTRE LES ÉCLAIRAGES USUELS à éclairage égal, par la méthode graphique

— FIN —

Tous ces chiffres sont établis par le calcul dans notre travail de 1898-1899. — Un graphique (voir figure 3) va nous permettre de les retrouver d'une façon beaucoup plus simple.

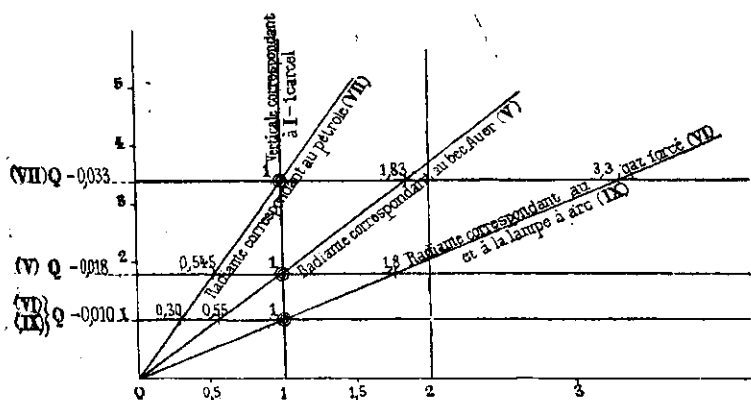


Fig. 3.

Figurons deux ordonnées rectangulaires; sur l'axe vertical marquons, à une échelle arbitraire, les ordonnées: $Q = 0,010$, $Q = 0,018$, $Q = 0,033$, etc., correspondant aux chiffres du tableau; et traçons les horizontales $Q = 0,010$ (qui correspond aux cas VI et IX), $Q = 0,018$ (cas V, bec Auer), $Q = 0,033$ (cas VII, pétrole).

Une ordonnée n° 1 coupera ces horizontales en des points 1 marqués d'un double cercle.

Enfin, joignons l'origine, au point O, à chacun des points 1; nous aurons autant de lignes inclinées, ou « radiantes », dont chacune correspond à l'un des cas considérés.

Nous nous bornons à figurer les 3 radiantes correspondant au pétrole (VII), et au bec Auer (V), et au gaz forcé VI, ainsi qu'à la lampe à arc IX. Nous constatons qu'elles nous fournissent immédiatement les deux « chiffres proportionnels » 0,545 et 1,83 que nous obtenions tout à l'heure par le calcul. — Elles nous montrent de même que kg 1 de pétrole équivaut à KWH 0,30 consommés dans la lampe à arc, ou à mc 0,30 de gaz forcé; que mc 1 de gaz forcé équivaut à kg 3,3 de pétrole, etc.

Notre comparaison est donc établie.

Il suffit de compléter le graphique pour avoir tous les « chiffres proportionnels », toutes les comparaisons résultant du 1^{er} tableau (voir figure 1).

6. Ainsi que le fait remarquer M. Maurice d'Ocagne, le savant auteur d'un traité de *Nomographie*, le graphique ci-dessus n'est autre que l'abaque cartésien, représentant l'équation de droites passant par l'origine. Le problème qui nous occupe peut être posé comme suit :

La quantité Q d'une certaine source de lumière nécessaire pour obtenir une intensité I d'éclairage est donnée par :

$$Q = S \cdot I$$

S étant un coefficient relatif à la source considérée.

Cette équation peut être représentée par un abaque cartésien dans lequel les horizontales correspondent à la variable Q, les verticales à la variable I, les radiantes issues de l'origine à la variable S.

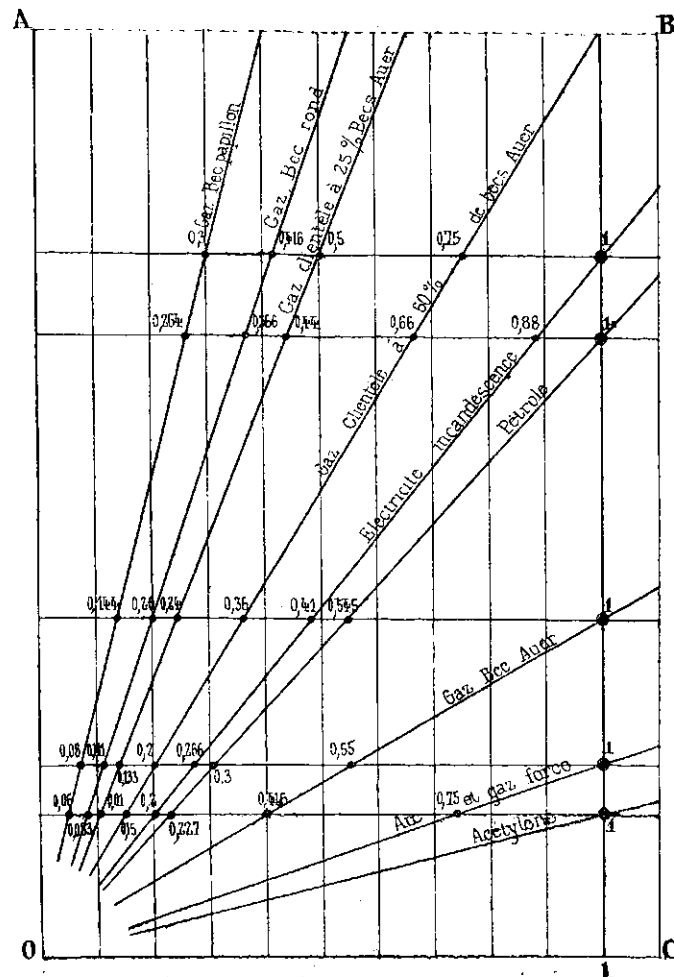


Fig. 4.

7. Comparaison au point de vue des prix (à Lyon). — En reprenant les chiffres (A) du tableau n° 1, et en considérant que les prix sont à Lyon de :

- fr. 0,20 par mc de gaz vendu
- » 0,75 par KWH (et même moins)
- » 0,40 par kg de pétrole
- » 2 par mc de gaz acétylène, tous frais compris

nous obtenons le second tableau.

		Pour obtenir 1 carcel heure à Lyon il faut	
		consommer (A)	payer (B)
I	Gaz. Bec papillon	mc 0,125	ct 2,5
II	— Beccs ronds	— 0,090	ct 1,8
III	— Clientèle à 75 0/0 beccs « divers », 25 0/0 beccs Auer comme indiqué plus haut . .	— 0,075	ct 1,5
IV	— Clientèle à 40 0/0 beccs divers, 60 0/0 beccs Auer	— 0,050	ct 1,0
V	— Bec Auer, défini plus haut	— 0,018	ct 0,36
VI	— Incandescence et gaz forcé	— 0,010	ct 0,2
VII	Pétrole. Voir tableau n° 1 . .	kg 0,033	ct 1,33

VIII	Electricité. Incandescence . . .	KWH 0,0375	et 2,8125
IX	— Arc	— 0,010	et 0,75
X	Acétylène	mc 0,0075	et 1,5

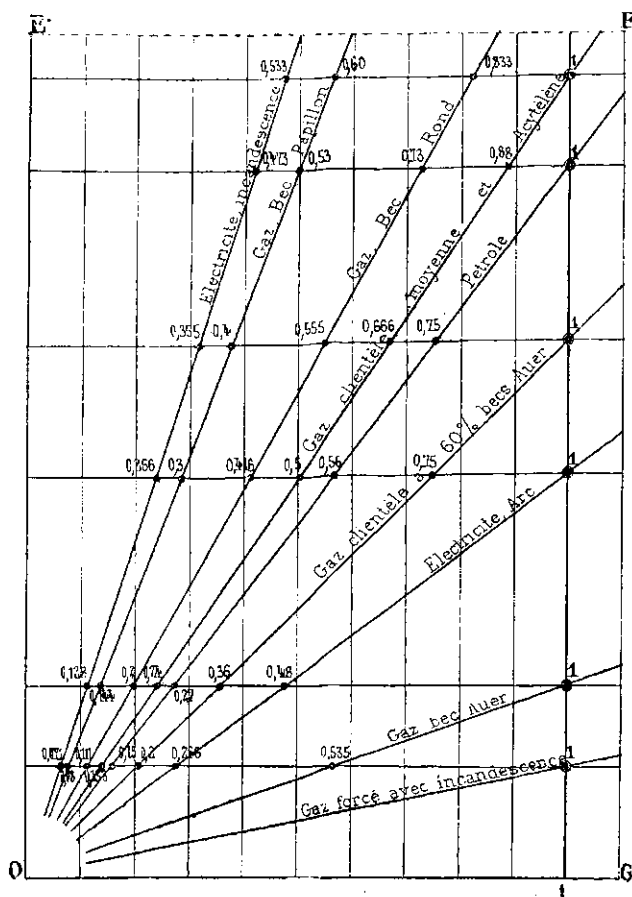


Fig. 5.

8. Graphique (abaque) du tableau n° 2. — Le même raisonnement nous permet de construire le graphique n° 2, les horizontales étant placées à des hauteurs proportionnelles aux chiffres (B).

9. Le problème résolu par le tableau n° 2 peut être défini de la façon suivante :

Soit Q la quantité de lumière considérée (chiffres A du 1^{er} tableau).

Soit p le prix unitaire de chaque source de lumière.

La dépense P à faire pour chaque éclairage (chiffres B du 2^e tableau) est donnée par l'équation $P = Q p$.

Cette équation peut se représenter, si p est variable, par un abaque cartésien semblable au premier, et qui pourrait se dessiner à côté du premier, les lignes horizontales Q étant communes, les verticales P se plaçant vers la gauche de l'origine commune, et des lignes radiantes p partant de la même origine pour se diriger vers la gauche (*Traité de Nomographie*, de M. M. d'Ocagne, n° 117, page 300).

Toutefois ce n'est pas le cas que nous considérons, puisque nous étudions les prix unitaires p déterminés (et non variables), tels qu'on les constate dans une ville déterminée, à Lyon, par exemple.

10. Le même auteur établit que l'on peut prendre les logarithmes des deux équations ci-dessus :

$$\begin{aligned}\log Q &= \log S + \log I \\ \log P &= \log Q + \log p\end{aligned}$$

et établir un abaque à double alignement (*ibid.*, n° 89, page 216).

Nous nous bornons à indiquer cette solution, pour le cas où l'on voudrait faire du prix unitaire p une quantité variable. L'abaque à double alignement aurait l'apparence de la figure 6.

11. En résumé, les deux graphiques figurés d'autre part nous

paraissent suffisants pour établir, comme nous nous l'étions proposé, une comparaison entre les éclairages usuels, à éclairage égal, par la méthode graphique.

Nous croyons devoir rappeler que les chiffres indiqués, vrais hier, peuvent n'être plus vrais demain.

L'emploi de nouvelles lampes électriques à incandescence (lampe Nernst, lampe Auer, lampe aux nitrates, etc.), conduira sans doute à une consommation inférieure à 3,75 WH par b d et par heure. De même la lampe à arc, avec globe, arrivera à consommer moins de 10 W par b d, grâce à divers perfectionnements (amélioration du mécanisme régulateur, arcs en série, lampes en vase clos, lampes à haut voltage).

La lampe à pétrole devient plus économique par l'incandescence. L'incandescence par l'acétylène — à supposer que les manchons aient une durée suffisante — permettrait d'obtenir la carcel-heure avec l. 3 de gaz environ, au débit de l. 25 et sous mm. 150 de pression. Enfin et surtout le brûleur à gaz à incandescence se perfectionne tous les jours. Les becs nombreux essayés depuis peu d'années (Auer, Bandsept, Denayrouze, Kern, Greyson-Somzée, Salzenberg, etc.), consomment dès aujourd'hui moins de 18 litres de gaz par carcel-heure, sans même qu'il soit nécessaire de donner au gaz une pression aussi élevée que dans les procédés au gaz forcé. Ces derniers eux-mêmes se perfectionnent (Kugellicht, Mollberg, Lucas, etc.).

Les progrès de l'incandescence, qui vont inaugurer le xx^e siècle, sont certainement l'un des faits les plus topiques de notre industrie, ils contribueront largement à sa prospérité.

12. Les graphiques nouveaux que pourront établir les gaziers de demain ne feront qu'accentuer, nous l'espérons, ce fait, encore trop peu connu du public, que le gaz permet d'assurer, avec économie, un éclairage capable de rivaliser avec ses nombreux concurrents.

AD. BOUVIER.

Les Ecoles régionales d'Architecture

On sait que le ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts avait nommé une commission de vingt-deux membres, pour étudier la création, dans les départements, d'écoles spéciales d'architecture. Cette commission vient de prendre l'importante décision suivante :

« Il y a lieu de créer des Ecoles régionales d'architecture dans quelques grands centres, en nombre restreint, possédant déjà un enseignement des Trois Arts, et principalement dans les villes d'Universités.

« Les Ecoles régionales d'architecture seront constituées comme l'Ecole nationale des Beaux-Arts de Paris, section d'architecture.

« Il ne sera pas créé, dans les Ecoles régionales, d'ateliers officiels d'architecture.

« Les conditions d'admission, les plans et programmes d'enseignement, et les jugements des principaux concours d'art seront généraux et communs à toutes les Ecoles d'architecture.

« Il y aura lieu, à ce sujet, d'étendre la compétence du Conseil

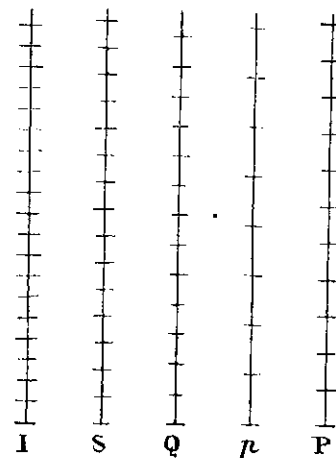


Fig. 6.

supérieur créé auprès de l'Ecole nationale des Beaux-Arts, de façon à en faire, en quelque sorte, le Conseil central de l'enseignement artistique, à condition d'assurer, dans cette assemblée, une représentation équitable de l'enseignement provincial. »

Il est permis d'espérer que le Gouvernement, adoptant les conclusions de la Commission, présentera un projet de loi dans ce sens à la rentrée.

L'ACOUSTIQUE

DANS LES SALLES DE CONCERT

Le physicien américain, M. Sabine, mesure la durée de son résiduel, lorsque l'on ferme brusquement la valve d'une soufflerie alimentant un tuyau d'orgue. Il trouve que cet élément est susceptible de mesure précise, qu'il est le même en quelque point d'une même salle que l'on place le tuyau sonore ou l'auditeur, qu'il varie d'ailleurs largement d'une salle à une autre ou, dans une même salle, suivant l'ameublement. C'est donc un élément caractéristique de l'audition moyenne, dont l'étude approfondie a conduit M. Sabine à une remarquable série de conclusions.

En premier lieu, M. Sabine montre que, si l'on recouvre de coussins les bancs de bois d'un amphithéâtre, la durée de son résiduel varie avec la longueur totale des coussins suivant une loi hyperbolique. Une tenture placée dans la salle équivaut, au point de vue son résiduel, à une certaine longueur de coussins. Il en est de même d'une fenêtre ouverte, d'un gros meuble apporté dans la salle, enfin d'un certain nombre d'auditeurs isolés ou réunis. Une fenêtre ouverte, d'un mètre carré par exemple, laisse perdre au dehors la totalité de l'onde qui l'atteint : elle constitue donc une unité très rationnelle pour évaluer les absorptions produites par les murs de la salle ou par les divers objets qu'elle contient.

M. Sabine montre que la loi de décroissement de son résiduel est exponentielle, ainsi qu'on pouvait le prévoir, et que l'exposant, pour des salles très diverses, est indépendant de la forme et ne dépend que du volume, d'une part, et du pouvoir absorbant des parois et des meubles, d'autre part. Il devient donc possible, par une série d'expériences rationnellement conduites, de déterminer les pouvoirs absorbants des divers parois et objets de toute nature meublant une salle, et de prévoir la durée de son résiduel correspondant.

L'expérience a montré que, dans de bonnes salles, la durée de son résiduel s'écarte peu de deux secondes à deux secondes et demie, si l'on suppose l'intensité initiale égale à un million de fois celle du plus faible son perceptible.

Le tableau suivant contient quelques-uns des résultats publiés par M. Sabine.

POUVOIRS ABSORBANTS

Fenêtre ouverte	1,000
Revêtement en pin dur	0,061
Verre, simple épaisseur	0,033
Plâtre sur tuile	0,025
Briques réunies par du ciment de Portland	0,025
Peintures à l'huile avec leurs cadres	0,28
Tapis orientaux extra-lourds	0,29
Rideaux	0,23
Linoléum posé sur le sol	0,12
Sièges rembourrés, crin et cuir, par place	0,28
Auditoire par mètre carré	0,96
Auditoire par personne	0,44
Homme isolé	0,48
Femme isolée	0,54

Dans les salles de concert, si l'on évite les draperies et les sièges rembourrés, la presque totalité de l'absorption est due à l'auditoire.

La "Construction Coopérative"

Nous lisons dans le *Bâtiment* :

Un événement menaçant pour les entrepreneurs vient de s'accomplir :

Les Sociétés coopératives du bâtiment, réunies en une seule association, ont constitué, le 25 avril dernier, la « Construction coopérative ».

La nouvelle Société a pour objet :

- 1° L'entreprise générale de travaux publics et particuliers ;
- 2° L'acquisition et la location de terrains en vue de constructions de maisons ;
- 3° L'acquisition et l'appropriation de tous immeubles ;
- 4° La location desdites maisons et dépendances ;
- 5° La vente desdites maisons ;
- 6° Et, généralement, toutes opérations et transactions, quoique non prévues, auxquelles lesdites acquisitions, constructions, locations et ventes peuvent donner lieu.

Son capital a été fixé provisoirement à 200.000 francs.

Le Conseil d'administration est composé de la manière suivante :

MM. Barré, directeur de la Banque coopérative ; Dufresne, directeur des Maçons de Paris ; Fovaron, directeur des Charpentiers de Paris ; Fradelle, directeur des Parquetiers de Paris ; Pasquier, directeur de l'Union des serruriers ; Regnard, directeur des Plombiers-Couvreurs-Zingueurs de la rue Saint Maur.

Commissaires des comptes. — MM. Masson, caissier de la Banque coopérative ; Ménard, directeur des Plombiers-Couvreurs-Zingueurs de la rue d'Odessa.

Pourquoi cette association est-elle un « événement » ?

Et pourquoi cet événement « menace-t-il » les entrepreneurs ?

Ce n'est pas moi qui vais le dire.

J'extrais ce commentaire du journal *L'Association ouvrière* que je lis toujours avec le plus légitime intérêt.

Dans son numéro du 1^{er} mai, l'« organe des associations ouvrières de production de France » dit :

« Que l'atelier soit coopératif ou patronal, il est forcément voué à végéter, s'il reste cantonné dans la petite industrie : c'est une loi inéluctable ; les perfectionnements prodigieux du mécanisme, les colossales combinaisons financières, procédant comme d'énormes pompes aspirantes et foulantes, accaparent toutes les matières premières et jettent sur tout le marché des produits dédiant toute concurrence ; partout la concentration des capitaux et la grande usine simplifient les rouages, suppriment les intermédiaires inutiles et absorbent et font disparaître la petite entreprise et le petit commerce.

« Si les Associations ouvrières veulent prétendre à un rôle économique, elles n'ont pas l'embarras du choix, il faut absolument qu'elles se portent résolument sur le même terrain et qu'elles emploient les mêmes moyens d'action que les Sociétés, dites capitalistes. Il faut qu'elles sachent grouper leurs épargnes et leurs efforts en vue du but à atteindre qui est la grande industrie.

« La « Construction coopérative » s'attaquera à la grande industrie.

« On ne fait rien avec rien. Pour donner un courant de travail régulier aux Associations du bâtiment ; pour hâter l'émancipation ouvrière par la coopération, il faut de l'organisation et des capitaux ; les travailleurs doivent prouver non seulement qu'ils savent coordonner sciemment leurs efforts, mais encore qu'ils peuvent fournir le nerf de l'entreprise industrielle : au lieu de porter leur petite épargne aux caisses stagnantes qui sont une cause de faiblesse pour la nation, qu'ils viennent l'apporter à une œuvre d'activité ouvrière, qui en montant fera monter les autres Associations.

« Aux trusts de spéculation, au détriment de la masse, oppo-

sons le trust monté par la collectivité et au profit de la collectivité. »

L'article, signé Raphaël Barré, est à lire d'un bout à l'autre. Je le recommande aux méditations des petits patrons, fils d'ouvriers, ouvriers hier encore, et qui, à force de travail, de peines et de soucis ont acheté si cher une si modeste place au pâle soleil des affaires.

Ils sont menacés, très menacés par « le trust — cette fois légal — de la collectivité au profit de la collectivité. »

Ils sont menacés par la puissance de l'association ouvrière — cette fois organisée « sur les mêmes bases que les *Sociétés capitalistes*. »

Et, cependant, eux aussi détiennent la puissance.

Eux aussi peuvent se grouper, non pas pour contrecarrer l'évolution économique, légitime et légale des forces ouvrières qui, assouplies et disciplinées, peuvent être l'océan qu'on ne subjuge pas; mais pour conquérir, par les mêmes moyens, le droit de vivre en travaillant.

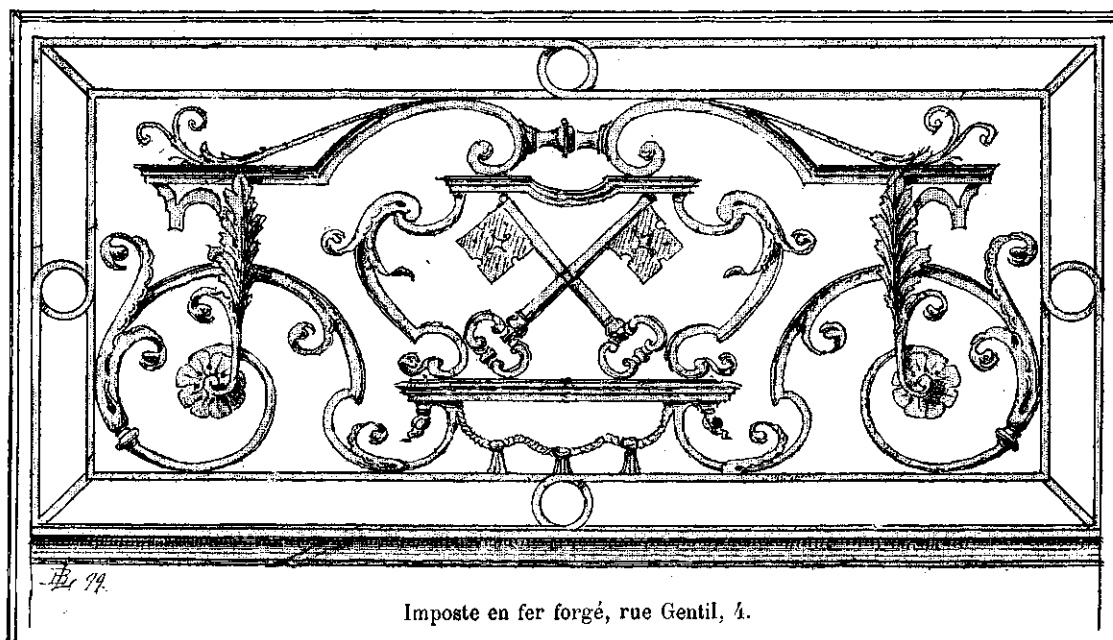
S. F.

UN NOUVEAU SYSTÈME DE PAVAGE

Les populations des villes se sont toujours montrées sensibles aux efforts faits pour améliorer la voie publique. Jadis, elles firent un titre de gloire à Philippe-Auguste, qui a introduit le pavage en pierre dans sa capitale.

Depuis, elles se sont intéressées à chacun des perfectionnements qui ont été imaginés pour répondre aux besoins d'une circulation, toujours plus intense. Les premières chaussées asphaltées ont provoqué un grand enthousiasme, et c'est avec un véritable engouement que, dans les dernières années, Paris a accueilli le pavage en bois. Puis, est venue la critique, d'autant plus passionnée, qu'elle est motivée.

On reproche au pavé de bois d'être antihygiénique; d'autre part, son application, en dehors des grandes capitales, n'a pas donné de bons résultats.



Imposte en fer forgé, rue Gentil, 4.

IMPOSTE EN FER FORGÉ

Cet imposte, qui se retrouve également au-dessus de la porte d'entrée du n° 31, de la rue de l'Hôtel-de-Ville, ornait les deux issues de l'ancien immeuble, autrefois à l'enseigne des armes de Saint-Nizier; cette maison, qui se trouve derrière l'église Saint-Nizier, était celle du chapitre de cette paroisse; c'est là que mourut le 25 septembre 1753, Nicolas Navarre, Lyonnais, évêque de Cydon, suffragant de l'évêché de Lyon, « chantre et chanoine de l'église collégiale de Saint-Nizier, personnage recommandable par sa science, par sa piété et par son affabilité envers tous ceux qui avaient besoin de son ministère ». Sa pierre tombale avec son épitaphe se voit encore dans la crypte de cette église.

L'œuvre ci-dessus est d'une grande légèreté, d'une ornementation sobre et d'un intéressant travail.

TRAVAUX DU P.-L.-M.

Ligne de Lyon à Marseille. — *Etablissement d'une nouvelle voie de service impaire à la gare de Bollène-la-Croisière.* Ces travaux, qui viennent d'être autorisés, seront exécutés sous les ordres de M. Barluet, ingénieur du IV^e arrondissement de la voie, à Lyon, et s'élèveront à la somme de 32.050 francs.

L'asphalte comprimé serait le pavage par excellence, si son application, en grandes surfaces monolithes, n'en faisait la terreur des cochers... et des paysans; dès qu'il y a quelque humidité, on s'y croirait sur un étang de glace.

En outre, ces deux modes de pavage nécessitent un bétonnage sous-jacent: gros inconvénient, lorsqu'il s'agit de pratiquer des fouilles, pour réparations ou jonctions dans les canalisations souterraines.

Un correctif de l'asphalte comprimé, et qui supprime ce gros inconvénient du bétonnage, est sans contredit le pavage système Leuba.

Le pavé Leuba, lui-même, se compose d'un parallépipède, dont la surface est à peu près celle d'un pavé de bois (11 centimètres de largeur sur 22 centimètres de longueur), sa hauteur varie de 11 à 14 centimètres. — La surface de roulage de ce pavé est en asphalte comprimé, et l'épaisseur de ce revêtement asphaltique est variable. Par un procédé spécial, cette couche d'asphalte est rendue adhérente à un socle de béton, formé de sable siliceux et de ciment; le tout forme un corps très homogène.

C'est, en un mot, le sectionnement de la chaussée asphaltée.

La grande régularité de ces pavés entre eux, résultant de leur fabrication mécanique, rend inutile un sous-sol de béton. Il suffit, pour construire une chaussée par ce procédé de pavage, de pré-

parer une fouille de 22 à 25 centimètres de profondeur ; puis on dame fermement le sol mis à nu, on remplit cette fouille d'une couche de gravier de 10 centimètres d'épaisseur environ, et, après l'avoir à son tour damée, on la recouvre d'une aire de sable pour en niveler la surface ; la courbe de la chaussée étant ainsi formée, il ne reste qu'à poser les pavés sur cette forme, en les juxtaposant les uns aux autres. Un léger coulis de sable additionné d'un peu de chaux suffit à garnir les joints.

Les solutions de continuité formées par les joints empêchent le glissement ; les réparations sont d'une grande facilité, ce qui se comprend, et la durée de ces pavés est supérieure à celle de l'asphalte comprimé ou du pavé de bois.

Des expériences nombreuses du pavage système Leuba ont été faites à Paris et à l'étranger.

Une usine française pour la fabrication de ce pavé existe à Sens, au bord de l'Yonne, ce qui permet le transport des produits par les voies navigables.

Le mètre carré de pavés Leuba coûte 10 francs et les frais de préparation et d'établissement de la chaussée représentent 2 fr. 50 par mètre carré environ.

En Suisse, plusieurs rues ont été repavées par ce système, à Neuchâtel, particulièrement. Malgré des hivers très rigoureux, aucun dénivellement ne s'est produit et le gel n'a eu aucune action sur ce pavage.

LE MARCHÉ SIDÉRURGIQUE FRANÇAIS

Les cours de Paris restent encore à fr. 17 pour les fers marchands et à fr. 18,50 pour les planchers ; on annonce cependant un relèvement prochain : le ministère des Travaux publics aurait, paraît-il, l'intention de forcer la main aux Compagnies de chemins de fer pour qu'elles passent de grosses commandes de matériel. Rails neufs en acier : gros rails, 17 fr. 50 ; rails de 20 kilos, 18 fr. ; rails légers, 20 fr.

Dans les Ardennes, le chômage semble diminuer ; quelques rares affaires ont été données la quinzaine passée.

Toujours même calme dans le Centre comme en Meurthe-et-Moselle.

Saint-Etienne cote encore les mêmes cours qu'il y a un mois.

Le *Moniteur de l'Industrie et de la Construction* publie de son côté l'information suivante :

« On signale un traité passé en Amérique, par M. Carnegie, avec le Gouvernement russe, pour la fourniture de 150.000 tonnes de rails ; un seul producteur a pris ainsi l'engagement de livrer une quantité qui représente cinq fois la production totale annuelle des usines françaises.

« Dans l'Afrique du Sud, les commandes de matériel pour les chemins de fer ont été adjudgées aux Américains, qui ont fait 20 % de rabais sur les prix de leurs concurrents anglais et qui se sont engagés à livrer six mois plus tôt.

« A Glasgow, on importe du matériel américain pour la construction des navires, parce qu'il revient moins cher que celui fabriqué sur place.

« La concurrence américaine, dans le domaine des grandes industries, et notamment de la sidérurgie, va devenir de plus en plus redoutable, dit M. Ferrier dans le *Mémorial de la Loire* ; c'est fatal, du moment où les Etats-Unis peuvent nous fournir les métaux et le combustible à meilleur marché que nous ne les obtenons chez nous. »

 Nous prions Messieurs les Abonnés de prendre note de la date d'expiration de leur abonnement mentionnée sur l'étiquette d'envoi du Journal, afin de nous faire parvenir en temps utile le montant de leur renouvellement.



AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

Concours pour plusieurs emplois de vérificateurs au service municipal de l'architecture. — Un concours sur titres est ouvert à l'Hôtel de Ville de Lyon pour plusieurs emplois de vérificateurs au service municipal de l'architecture.

Les conditions à remplir sont les suivantes :

Etre Français ou naturalisé, libéré du service militaire et avoir moins de trente ans.

A l'appui de leur demande, les candidats devront fournir :

1° Un extrait du casier judiciaire ; 2° Un certificat indiquant les établissements où ils ont fait leurs études ; 3° Leurs titres ou diplômes universitaires.

Les pièces ci-dessus indiquées devront être déposées à l'Hôtel de Ville (1^{er} bureau) avant le 20 août prochain, date de la clôture des inscriptions.

Le marasme des industries du bâtiment à Lyon. — Un simple coup d'œil aux demandes en autorisation de bâtir indique suffisamment quelle est la pénurie des travaux de construction et combien patrons et ouvriers des diverses corporations du bâtiment sont éprouvés par la mise en vigueur des taxes de remplacement.

Distribution des prix de l'Ecole lyonnaise des Beaux-Arts. — Voici les noms des lauréats de cette année :

Architecture. — Essard, Godard, Pourdarel, Masquelet.

Art décoratif. — Godard, Parpillon, Pronin, Gros.

Modelage industriel. — Morel, Clémencin, Masquelet.

Sculpture. — Proka, Fournioux, Clémencin.

Peinture. — Perrachon, Jacquemet, Charbonnière.

Fleur. — Meyer Perret, Pecquois.

Composition appliquée aux tissus. — Perret, Lançon, Pom-pogne.

Anatomie. — Fournioux Parpillon.

Modèle vivant. — Comte, Bicot.

Bosse. — Bouillet, Robier, Hugonnet, Geny.

Mathématiques. — Martin, Masquelet.

Histoire de l'art. — Grange, Ollagnier.

Prix d'honneur. — Masquelet.

Pavage en cailloux roulés, des rues restant à paver dans le III^e arrondissement. — Le service de la voirie a dressé un projet qui sera prochainement soumis au Conseil municipal pour le pavage des rues Charpenay, Voltaire prolongée et Commandant-Dubois, dont le sol a été cédé à la Ville par les Hospices civils, à condition que ces rues seraient pavées en cailloux roulés. Un certain nombre de rues du même arrondissement, situées dans le périmètre de la voirie urbaine, encore à l'état de sol naturel, sont comprises dans le même projet, le devis estimatif des travaux s'élève à la somme de 125.000 francs. Ces travaux seront mis en adjudication.

Amélioration des chemins Sainte-Geneviève et de la Viabert. — Le projet d'amélioration de ces chemins vicinaux ordinaires comprend :

1° *Chemin de Sainte-Geneviève* : a) Construction d'une canalisation en béton de ciment de 50 centimètres de diamètre intérieur ; b) travaux de terrassement nécessaires pour donner à ce chemin les déclivités prévues au profit en long approuvé ; c) construction de trottoirs et confection de rigoles pavées ; d) construction d'une chaussée d'empierrement ;

2° *Chemin de la Viabert* : a) Travaux de terrassements ; b) construction de trottoirs et de rigoles pavées ; c) construction d'une chaussée d'empierrement.

Ces travaux s'élevant à 16.000 francs, sur lesquels le Conseil municipal aura à se prononcer prochainement, feront l'objet d'une adjudication publique.

Vente de matériaux à provenir de la démolition des immeubles du quartier Saint-Paul. — La voirie a préparé un projet de cahier des charges en vue de la vente par voie d'adjudication publique sur soumissions cachetées des matériaux à provenir de la démolition des immeubles acquis à l'amiable ou expropriés par la Ville, en vue de l'amélioration du quartier Saint-Paul. La mise à prix est fixée à 21.500 francs, le cautionnement provisoire à 1000 francs.

Nouvelle caserne à Dijon. — Dans sa dernière réunion, le Conseil municipal de Dijon a voté une somme de 500.000 francs pour subvenir aux frais d'une nouvelle caserne d'artillerie.

Les travaux seront commencés au printemps de 1902.

Construction d'une école à Gap. — La ville de Gap est autorisée à emprunter une somme de 8.931 francs destinée à pourvoir, avec d'autres ressources, aux frais de construction d'une maison d'école.

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Du 29 juin au 27 juillet 1901.

LYON

Rue du Tunnel, 31. — Hangar. Prop. M. Chapy. Arch., M. Fraissent.
Rue Villebois-Mareuil. — Maison. Prop., MM. Maire et Cloud. Arch., M. Lacombe.

Rue Villebois-Mareuil. — Usine de carrelage et maison. Prop., MM. Souchon et Gorini. Arch., M. Lacombe.

Rue de la Tourette, 21. — Mur de soutènement. Prop., M. Viaudrin. Entr., M. Dubois.

Rue Casimir-Périer, 15 et 17. — Murs de clôture. Prop., M. Mabile. Entr. MM. Fauingue frères.

Rue Vendôme, 95 bis, et rue Tronchet, 12 et 14. — Maison. Prop., M. Aimé Baboin. Entr., M. Tarnaud.

Rue du Béguin et rue de l'Hospice-des-Vieillards. — Maison. Prop., M^{me} Drivon. Entr., M. Périol.

Rue Duphot. — Exhaussement de maison. Prop., M. Rubaud.

Cours Gambetta et rue Duguesclin. — Logement d'habitation et hangar. Prop., M. Victor Polaud.

Chemin de Saint-Antoine, 46. — Mur de clôture. Prop., M. Canque.

Rue Creuset, 29. — Hangar. Prop., M. Moudon.

Rue des Moulins-à-Vapeur. — Mur de clôture. Prop., Compagnie du gaz.

Chemin de Serin, 3. — Mur. Prop., MM. Gillet et fils.

Chemin de Saint-Antoine, 36. — Élévation d'un mur de clôture. Prop., M. Palluer.

SAINT-ÉTIENNE

Rue Michelet, 60. — Habitation. Prop., M. Chapelon, place Badouillère, 1.

Rue du Midi, 9. — Habitation à exhausser. Prop., M. Dussert, rue des Tilleuls.

Rue de la Croix-de-Mission, 7. — Habitation à exhausser. Prop., M. Montheux, rue de la Croix-de-Mission, 7.

Rue Emile-Littré. — Habitation. Prop., M. Régis Albin, rue Gambetta, 25.

Place Chavanelle, 2. — Maison à exhausser. Prop., M^{me} Champaley, place Chavanelle, 2.

Rue des Mouliniers, 9. — Maison et atelier. Prop., M. Dubœuf, rue des Mouliniers, 9.

Rue de la Mulatière, 67. — Maison à exhausser. Prop., M. Didier, cours Fauriel, 4.

Rue du Monteil à Monthieux. — Habitation à construire. Prop., M. Forel-Germain, à Monteil par Saint-Etienne.

Rue Croix-de-Mission, 7. — Maison à exhausser. Prop., M. Montheux, rue Croix-de-Mission, 7.

Rue Michelet, 58. — Maison à construire. Prop., M^{me} ve Revaud, rue Michelet, 58.

Chemin de Terrenoire. — Habitation. Prop., M. Royet, rue la République, 37.

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Loire. — 20 juillet. — *Sous-préfecture de Montbrison.* — Travaux sur chemins vicinaux. — 1^{er} lot. Sail-sous-Couzan. Chemin vicinal ordinaire n° 13. Montant des travaux, 11 500 fr. Adjud., M. Tranchant, à Savigneux, 1 p. 100 de rabais. — 2^e lot. Saint-Georges-en-Couzan. Chemin vicinal ordinaire n° 12. Montant des travaux, 10.900 fr. Adjud., M. Paillet, à Saint-Georges-l'Agricol, 1 p. 100 de rabais.

Loire. — 20 juillet. — *Mairie de Charlieu.* — Chemin vicinal ordinaire n° 6, de Charlieu à Saint-Maurice. Montant des travaux, 8.500 fr. Soumissionnaire : M. Deville, 2 p. 100. — Adjud., M. Antonin Bourlot, à Charlieu, 3 p. 100 de rabais.

Saône-et-Loire. — 20 juillet. — *Préfecture.* — Maternité et hospice d'enfants assistés de Mâcon. Etablissement d'une buanderie avec lavoir. Assainissement des caves et construction d'un bac à laver. Montant des travaux, 5.469 fr. 95. Adjudicat., M. Henry Lamoureux, à Mâcon, 1 p. 100 de rabais.

Saône-et-Loire. — 26 juillet. — *Préfecture.* — Travaux sur routes nationales. — 1^{er} lot. Route nationale n° 79, de Nevers à Genève. Fourniture de matériaux d'empierrement entre la borne 110 et Mâcon, pendant cinq ans à partir du 1^{er} janvier 1901. Montant annuel, 2.500 fr. Pas de soumissionnaire. — 2^e lot. Route nationale n° 78, de Nevers à Saint-Laurent. Rechargement de la chaussée. Fourniture de pierre cassée porphyrique et de craon pour agrégation. Cylindrage de la chaussée. Montant, 14.500 fr. Adjud., M. Pierre Gauthier, à Saint-Pantaléon, prix du devis. — 3^e lot. Route nationale n° 75, de Chalon à Sisteron. Reconstruction des murs de tête du Pont-Vert. Montant, 1.200 fr. Adjud., M. Ponsot-Bussiére, à Cuisery, 2 p. 100 de rabais.

MISES EN ADJUDICATION

Rhône. — Lundi 5 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Services municipaux. Construction de chaussées en pavés d'échantillon. — 1^{er} lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès, rue Laurencin et Mazard, 18.930 fr.; cautionnement, 1.000 fr. — 2^e lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès, rue Chaponnay, entre le quai de la Guillotière et le cours de la Liberté et avenue de Saxe, entre la rue Moncey et le cours Gambetta, 57.169 fr. 40; cautionnement, 2.900 fr. — 3^e lot. Pavage en pavés d'échantillon de granit, rue Villeneuve, 19.625 fr. 50; cautionnement, 1000 fr. — 4^e lot. Pavage en pavés d'échantillon de granit, rue de l'Oiselère, 10.819 fr. 60; cautionnement 600 fr. — 5^e lot. Pavage en pavés d'échantillon de grès, rue de Sèze, entre la rue Masséna et le boulevard des Brotteaux, et rue Tronchet, entre les rues Garibaldi et Tête-d'Or, 36.139 fr. 40; cautionnement, 1800 fr.

Les soumissions devront être déposées dans une boîte installée dans la salle des Pas-Perdus de l'Hôtel de Ville, et qui restera ouverte, à cette fin, les lundi 29, mardi 30 et mercredi 31 juillet 1901, de 8 h. 1/2 du matin à 5 h. 1/2 du soir. Toutefois, elles pourront être adressées par la poste à M. le Maire de Lyon. Dans ce cas, elles devront parvenir à l'Hôtel de Ville dans le délai indiqué au paragraphe précédent.

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

Rhône. — Mardi 6 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Fournitures communes à divers services municipaux. — 5^e lot. Quincaillerie et outils divers, 3.500 fr. Cautionnement, 400 fr. — 6^e lot. Bois de construction et autres, 4.000 fr. Cautionnement, 400 fr.

Le cahier des charges est déposé à la mairie (bureau des renseignements).

Rhône. — Lundi 12 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Mise en état de viabilité des voies ouvertes dans les terrains domaniaux de la rive gauche du Rhône. (4^e section. — 2^e et 3^e parties.) — 1^{er} Terrassements et construction d'égout du 4^e type. Montant des travaux, 62.173 fr. 50. Cautionnement, 3.000 fr. — 2^e Construction de chaussées en cailloux roulés. Mont., 64.185 fr. Caut., 3500 fr.

Les soumissions devront être déposées dans une boîte installée dans la salle des Pas-Perdus de l'Hôtel de Ville et qui restera ouverte, à cette fin, les lundi 5, mardi 6 et mercredi 7 août 1901. La boîte sera fermée le 7 août 1901, à 5 h. 1/2 du soir. Toutefois, elles pourront être adressées par la poste à M. le Maire de Lyon. Dans ce cas, elles devront parvenir à l'Hôtel de Ville dans le délai indiqué au paragraphe précédent. Les devis, plans, profils et cahiers des charges relatifs auxdits travaux sont déposés à la Mairie de Lyon (bureau des renseignements), où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 heures du matin à 5 heures du soir.

Rhône. — Lundi 26 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Chemins vicinaux ordinaires n°s 44, « des Culattes », et 63, « de la Scaronne ». Exhaussement de la chaussée desdits chemins à leur jonction. Travaux estimés à la somme de 8 641 fr. 04, non compris une somme de 858 fr. 36 à valoir pour frais imprévus. Le cautionnement est fixé à la somme de 300 fr.

Visa du certificat par M. l'Agent voyer en chef du département huit jours au moins avant l'adjudication.

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

Rhône. — Lundi 26 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Chemin vicinal

ordinaire n° 44 « des Culattes ». Exhaussement de ce chemin vers le groupe scolaire. Construction d'une canalisation en béton de ciment de 0 m. 60 de diamètre intérieur entre les chemins vicinaux ordinaires n° 115, « du Rhône », et 48, « des Cures au Rhône ». Travaux estimés à la somme de 18.214 fr. 34, non compris une somme de 3.785 fr. 66, à valoir pour frais imprévus. Le cautionnement est fixé à la somme de 660 fr.

Visa du certificat par l'Agent voyer en chef du département, dix jours au moins avant l'adjudication.

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

Rhône. — Jeudi 29 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Lyon.* — Chemin vicinal ordinaire n° 63, « de la Scaronne ». Construction d'un égout du quatrième type entre le chemin vicinal ordinaire n° 44 « des Culattes » et l'extrémité de la propriété Rey. Travaux estimés à la somme de 11.614 fr. 74, non compris une somme de 385 fr. 26, à valoir pour frais imprévus. Le cautionnement est fixé à la somme de 550 fr.

Visa du certificat par M. l'Agent voyer en chef du département, dix jours au moins avant l'adjudication.

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

Rhône. — Jeudi 29 août. — *Mairie de Lyon.* — Services municipaux. Construction d'égouts dans les six arrondissements. 1^{er} lot. Egout du 4^e type, rue d'Algérie et place de la Miséricorde, rue du Bon-Pasteur, entre les rues Vauzelles et Masson. Montant des travaux, 13.937 fr. 70. Cautionnement, 700 fr. — 2^e lot. Egouts du 4^e type, rues Paradis et des Templiers. Montant des travaux, 9.832 fr. 50. Cautionnement, 500 fr. — 3^e lot. Egouts du 4^e type, rue de Béarn, entre les rues Chevreul et de la Lône, et rue Bouchardy, entre la rue Sébastien-Gryphe et l'avenue de Saxe. Montant des travaux, 20.210 fr. Cautionnement, 1.000 fr. — 4^e lot. Egouts du 4^e type, chemin de Serin, et égout tubulaire, place de Serin. Montant des travaux, 11.206 fr. 90. Cautionnement, 700 fr. — 5^e lot. Egout du 4^e type, rue des Farges, entre la porte de Saint-Just et la place des Minimes. Montant des travaux, 7.963 fr. 10. Cautionnement, 400 fr. — 6^e lot. Egout du 4^e type, rue de Créqui, entre le boulevard du Nord et la rue Montbernard. Montant des travaux, 18.169 fr. 20. Cautionnement, 900 fr. — 7^e lot. Construction d'un égout, chemin vicinal ordinaire n° 63 « de la Scaronne ». Montant des travaux, 11.614 fr. 74. Cautionnement, 550 fr.

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

Ain. — Mercredi 14 août, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Travaux sur routes nationales. Route n° 83. Rechargement de la chaussée entre les points 72 k. et 74 k. Montant des travaux, 6.225 fr. A valoir, 2.275 fr. Total, 8.500 fr. Cautionnement, 210 fr. — Route nationale n° 83. Rechargement de la chaussée entre les points 76 k. 603 et 78 k. 703. Montant des travaux, 5.040 fr. A valoir, 2.460 fr. Total, 7.500 fr. Cautionnement, 170 fr. — Route nationale n° 84. Rechargement de la chaussée entre les points 105 k., 106 k., 107 k. 600 et 108 k. 600. Montant des travaux, 4.949 fr. 60. A valoir, 2.250 fr. 40. Total, 7.200 fr. Cautionnement, 165.

Renseignements : 1^o à la préfecture (3^e division); 2^o dans les bureaux de M. l'ingénieur ordinaire, à Belley.

Ain. — Mercredi 21 août, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Route nationale n° 84. Rechargement de la chaussée entre les points 2 k. 2 et 4 k. Montant du devis, 5.527 fr. 20. Somme à valoir, 2.472 fr. 80. Cautionnement, 200 fr. — Route nationale n° 84. Rechargement de la chaussée entre les points 98 k. 5 et 101 k. Montant du devis, 7.210 fr. Somme à valoir, 2.790 fr. Cautionnement, 240 fr.

Nul ne sera admis à l'adjudication s'il n'a les qualités requises pour garantir la bonne exécution des travaux. Les soumissionnaires n'auront pas à produire de certificat de capacité.

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 (3^e division), de 9 heures du matin à 5 heures du soir; 2^o dans les bureaux de M. l'ingénieur ordinaire, à Bourg, de 8 heures à 11 h. 1/2 du matin et de 2 à 5 heures du soir.

Doubs. — Jeudi 8 août. — *Sous-préfecture de Pontarlier.* — Travaux communaux et vicinaux. — 2^e lot. Goux-les-Usiers. Réparations diverses à l'église. Montant des travaux, 6.058 fr. 64. Cautionnement, 205 fr. A l'adjudication, M. Simonin, architecte à Besançon. — 3^e lot. Frasnay. Construction de la rue de la Gare. Mont. des travaux, 7.448 fr. 47. Cautionnement, 280 fr.

Renseignements à la sous-préfecture.

Loire. — Dimanche 4 août, 9 h. — *Presbytère de la Terrasse-en-Doizieu.* — Adjudication au rabais des travaux à exécuter pour la construction des basses nefs de l'église. Le total du devis s'élève, y compris les honoraires de l'architecte, à la somme de 8.400 fr. Le cautionnement qui sera remis en espèces est fixé à 700 fr.

Les entrepreneurs pourront prendre connaissance des plans, devis et cahier des charges au presbytère de la Terrasse-en-Doizieu ou chez M. Méley, architecte à Saint-Julien-en-Jarez.

Saône-et-Loire. — Lundi 5 août, 2 heures. — *Sous-préfecture de Louhans.* — Le Tartre. Construction d'une école mixte avec mairie. Montant des travaux, 18.636 fr. 17. — A l'adjudication, M. Poinet, architecte

du département, à Mâcon. Visa par l'architecte auteur du projet, huit jours³ avant l'adjudication. Les paquets, sous pli cacheté, seront reçus dans les bureaux de la sous-préfecture, jusqu'au lundi 5 août, par le courrier du matin. Aucun paquet ne sera reçu après l'arrivée de ce courrier.

Renseignements à la sous-préfecture.

Saône-et-Loire. — Dimanche 11 août, 2 h. — *Hôtel de ville d'Autun.* — Fontaines publiques. Travaux complémentaires pour l'alimentation. Conduite libre et captage des Garniers. Montant des travaux, 98.193 fr. 50. A valoir, 9.819 fr. 35. Total, 108.012 fr. 85. Cautionnement provisoire, 900 fr., définitif, 3.600 fr.

Visa, huit jours avant l'adjudication, par M. Truchot, architecte de la ville d'Autun. Les soumissions accompagnées des pièces prescrites devront être déposées au secrétariat de la mairie d'Autun avant l'adjudication.

Renseignements au bureau de l'architecte, au collège.

Saône (Haute). — Mercredi 14 août, 2 h. 1/2. — *Préfecture.* — Chemin de fer d'intérêt local de la Haute-Saône. Travaux d'infrastructure et bâtiment. — 1^{er} lot. Infrastructure et bâtiments. Ligne de Lure au Haut-du-Them, entre la bifurcation de la ligne de Lure à Héricourt et le point terminus, sur 25 k. 682 m. 57. Montant des travaux, 259.796 fr. 29. A valoir, 15.203 fr. 71. Total, 275.000 fr. Cautionnement provisoire, 4.000 fr., définitif, 8.000 fr. — 2^e lot. Tabliers métalliques. a) ligne de Gray à Jussey. Montant des travaux, 22.183 fr. 20. b) lignes de Lure à Héricourt avec embranchement de Roye à Ronchamp, de Lure à Haut-du-Them et de Luxeuil à Coravillers. Montant des travaux, 141.277 fr. 70. c) raccordement des deux gares de Gray. Montant des travaux, 4.284 fr. Total, 167.744 fr. 90. A valoir, 16.155 fr. 10. Total général, 183.900 fr. Cautionnement provisoire, 2.800 fr., définitif, 5.600 fr.

Les soumissions accompagnées des pièces prescrites devront être adressées par pli recommandé au préfet. Le délai pour la réception, par le préfet, des plis recommandés expirera l'avant veille de l'adjudication, à 4 heures du soir. Il ne sera reçu aucune soumission la veille et le jour même de l'adjudication.

Renseignements dans les bureaux : 1^o de la préfecture (1^{re} division); 2^o de MM. Marguery, ingénieur ordinaire, rue Haute, 8, à Vesoul, pour le 2^e lot (a); Nicolle, sous-ingénieur, rue du Gaz, à Lure, pour le 1^{er} lot et le 2^e lot (b); Dubret, sous-ingénieur, rue des Perrières, à Gray, pour le 2^e lot (c).

Savoie (Haute). — Mardi 27 août, 11 h. — *Préfecture.* — Redressement du torrent de l'Aire entre Saint-Julien et la frontière suisse, sur une longueur de 1.758 mètres. Travaux à l'entreprise : 1^{re} section. Terrassements, 16.918 fr. 60. — 2^e section. Chaussées, caniveaux, etc. — 3^e section. Ouvrages d'art, 36.109 fr. 53. Total, 53.028 fr. 13. Somme à valoir, 6.471 fr. 87. Total général, 59.500 fr. Cautionnement provisoire, 1.900 fr., définitif, 1.900 fr.

Chaque concurrent sera tenu de présenter : 1^o un certificat de capacité n'ayant pas plus de trois ans de date, délivré par un homme de l'art et visé huit jours avant l'adjudication, par M. Schoendoerffer, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Annecy; 2^o une note indiquant les travaux que le soumissionnaire aura exécutés depuis la délivrance de ce certificat et visée huit jours au moins avant l'adjudication par M. Schoendoerffer, ingénieur en chef des ponts et chaussées; 3^o un certificat du Directeur de la Caisse des dépôts et consignations ou de ses préposés constatant le versement, dans sa caisse, du montant du cautionnement provisoire exigé.

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), de 9 heures du matin à 4 heures du soir; 2^o dans les bureaux de M. Grandvaux, ingénieur ordinaire à Saint-Julien.

Ministère de la Guerre. — Lundi 5 août, 2 heures. — *Besançon.* Salle du Saint-Esprit. — Service du génie. Chefferie de Besançon. Adjudication des travaux à exécuter sur devis par le service du génie dans la place de Besançon, pour la construction au quartier Brun (de la Butte), de deux travées supplémentaires de l'écurie D, et d'un bâtiment annexe pour magasin à fourrages et sellerie. — Ces travaux, évalués à la somme de 38.640 fr., seront adjugés en trois lots, savoir : 1^{er} lot. Terrassements, maçonneries, pavages, travaux en ciment. Montant des travaux, 18.915 fr. 87. Frais imprévus, 1384 fr. 13. — 2^e lot. Couverture, charpente, menuiserie, ameublement en bois. Mont., 8.329 fr. 57. F. imp., 570 fr. 50. — 3^e lot. Ferronnerie, serrurerie, zinguerie, ameublement en fer. Mont., 8865 fr. 67. F. imp. 674 fr. 39. — Les travaux devront être terminés dans les délais indiqués par le tableau suivant à partir de la date de la notification de l'ordre prescrivant de les commencer. — 1^{er} lot. Terrassements, maçonneries, délai, 60 jours pleins; pavages, délai, 20 jours pleins; travaux en ciment, délai, 30 jours pleins. — 2^e lot. Charpente, délai, 40 jours pleins; menuiseries, délai, 30 jours pleins; couverture, délai, 15 jours pleins. — 3^e lot. Ferronnerie, délai, 40 jours pleins.

Les personnes et sociétés qui veulent concourir à l'adjudication devront introduire au chef du génie à Besançon, avant le 29 juillet 1901, les pièces énumérées aux articles 24 et 25 du cahier des charges spéciales de l'adjudication. Le cahier des charges et conditions générales et toutes les pièces relatives au marché sont déposés dans les bureaux de la chefferie du génie, place de l'Etat-Major, à Besançon, 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. — Mardi 6 août, 2 h. 1/2. — *Mairie de Grenoble.* — Service du génie. Chefferie de Grenoble. Aménagement d'un champ de tir. — Terrassements, maçonneries et ouvrages en ciment. Montant des travaux, 25.300 fr. Cautionnement, 1200 fr.

Pour tous renseignements, s'adresser à la chefferie du génie, 35, rue Servan, à Grenoble, tous les jours non fériés, de 9 à 11 heures du matin et de 2 à 5 heures du soir.

Direction des eaux et forêts. — Vente des coupes de bois dans les forêts domaniales, communales et des établissements publics, aux dates suivantes :

Loire. — Saint-Etienne, 10 octobre; Saint-Bonnet-le-Château, 11 octobre; Pélussin, 13 octobre; Roanne, 15 octobre; Montbrison, 16 octobre.

Ain. — Nantua, 24 septembre; Gex, 25 septembre; Belley, 27 septembre; Bourg, 28 septembre.

Allier. — La Palisse, 3 septembre; Montluçon, 7 octobre; Gannat, 9 octobre; Moulins, 11 octobre.

Ardèche. — Bourg-Saint-Andéol, 18 septembre; Montpezat, 19 septembre; Vallon, 20 septembre.

Drôme. — Montélimar, 25 septembre; Nyons, 26 septembre; Die, 28 septembre; Valence, 30 septembre; Saint-Jean-en-Royans, 21 octobre.

Isère. — Vienne, 27 septembre; Crémieu, 28 septembre; La Mure, 30 septembre; Grenoble, 1^{er} et 3 octobre; Saint-Marcellin, 2 octobre.

Loire (Haute). — Le Puy, 2 octobre; Yssingeaux, 3 octobre.

Puy-de-Dôme. — Issoire, 4 septembre; Thiers, 5 septembre; Ambert, 6 septembre; Clermont-Ferrand, 7 septembre.

Rhône. — Beaujeu, 8 octobre; Amplepuis, 9 octobre.

Saône-et-Loire. — Louhans, 30 septembre; Chalon, 1^{er} octobre; Autun, 2 octobre; Charolles, 4 octobre; Mâcon, 5 octobre.

Savoie. — Moutiers, 23 septembre; Albertville, 26 septembre; Saint-Jean-de-Maurienne, 28 septembre; Chambéry, 5 octobre.

Savoie (Haute). — Annecy, 17 septembre; Bonneville, 8 octobre; Saint-Julien, 9 octobre; Thonon, 10 octobre.

Pour tous renseignements, s'adresser aux agents des eaux et forêts locaux et à la Direction des eaux et forêts (2^e bureau), 78, rue de Varenne, à Paris.

COURS OFFICIEL DES MÉTAUX

— DROITS D'ACCISE EN SUS —

		les 100 kil.
Cuivre en lingots affiné	177 50	» »
— en planche rouge	224 »	» »
— — — jaune	170 »	» »
Etain Banca en lingots	340 »	» »
— Billiton et détroits en lingots	335 »	» »
Plomb doux 1 ^{re} fusion en saumon	38 »	» »
— ouvré : tuyaux et feuilles	41 »	» »
Zinc refondu 2 ^e fusion	40 »	» »
— laminé en feuilles. Vieille montagne	60 »	» »
— — — Autres marques	59 »	60 »
Nickel brut pour fonderie	475 »	450 »
— laminé	575 »	550 »
Aluminium brut pour fonderie	375 »	350 »
— laminé	475 »	450 »
Fer laminé 1 ^{re} classe	20 »	» »
Fer à double T, AO	22 »	» »
Tôle ordinaire, 3 millimètres et plus	25 50	» »
Mercure	700 »	750 »

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX

DISSOLUTIONS DE SOCIÉTÉS

Lyon. — Gay et Bagnard, entrepreneurs de constructions, 4, rue des Maronniers. Par suite du décès de M. Gay, M. Bagnard continue seul.

Lyon. — Higonnet et Rouchon, maîtres-maçons, 29, rue Paul-Bert. M. Higonnet, liquidateur.

VIENT DE PARAÎTRE

MANUEL DES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS

DE LA RÉGION LYONNAISE

Par M. A. BONZON, Agent de change à Lyon

5^e Édition — 1901

AVEC SIX GRAPHIQUES EN COULEURS

Indiquant par groupe de valeurs et par sociétés, le capital social du groupe, sa plus ou moins-value, les bénéfices portés au Bilan, les bénéfices distribués, la proportion de tonnage par million de capital ou la proportion des recettes par rapport au capital.

Cet ouvrage renferme tout ce qui concerne la vie sociale de plus de 450 Sociétés. Seul parmi les publications du même genre, il donne les bilans et les résultats financiers des cinq derniers exercices de toutes les affaires importantes.

Cette cinquième édition contient les renseignements les plus détaillés et les plus récents sur toutes les Sociétés de la région, notamment sur les nombreuses Sociétés de Tramways électriques créées à Lyon, les Sociétés industrielles russes, les Mines, l'Industrie métallurgique, les Produits chimiques, l'Eclairage par le Gaz, les Entreprises électriques, etc.

PRIX : 15 FRANCS.

En vente : A. REY & C^{ie}, imprimeurs-éditeurs, 4, rue Gentil, Lyon.

SPECTACLES

Concerts Bellecour. — Tous les soirs, grand concert, entrée 50 centimes. — Mardi, vendredi, dimanche, grande fête artistique, entrée 1 franc. — Abonnements pour la fin de la saison, 6 francs; s'adresser à l'Agence Fournier; on peut également s'abonner à l'entrée du contrôle.

Concerts de l'Horloge. — Tous les soirs, concert et attractions diverses : O'Kill, le célèbre ventriloque; M^{lle} Blockette, de la Scala de Paris; les Untell, duettistes excentriques; les Trapnell, gymnastes acrobates. Tous les mardis soirée de gala avec débuts sensationnels.

L'Imprimeur-Gérant : ALEXANDRE REY.

Lyon. — Imprimerie A. REY 4, Rue Gentil. — 27346

FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

CARREAUX EN CIMENT

VVE A. DEMOLINS, Fabrique de Carreaux en Ciment, Usine, 35, rue Claudin, 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'eau et assainissement. Téléphone.

ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

ARDOISES pour toitures, dalles, urinoirs, tablettes, tableaux, 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.

PERRUSSON FILS & DESFONTAINES. — Fabrication générale de tous les produits céramiques employés dans la construction. Dépôt général, 85 quai Pierre-Seize à Lyon.

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

CIMENTS, CHAUX, PLÂTRE, BITUME & PAVES

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, 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 (Valette-Viallard) succursale à Saint Etienne (Loire); Saint-Fons (Rhône).

PEINTURE & PLÂTRERIE

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52, — Lyon. — Fabrication 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, Latites 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; St-Fons, 9, quai St-Gobain.

CÉRAMIQUE

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

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

PERRUSSON FILS & DESFONTAINES. — Céramique pour décoration architecturale. Dépôt 85, quai Pierre-Seize, Lyon.

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

BELLE OCCASION

A VENDRE

Superbe machine à vapeur de la force de 30 chevaux avec sa chaudière, le tout à l'état de neuf. **Prix : 6.000 fr.** Ecrire à M. Cl. Devaud, 33, rue Dubois, Lyon.

LE WAGON

Indicateur des Chemins de Fer

DE

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

ET

Indicateur des Compagnies de l'Est de Lyon et de l'Ouest Lyonnais

30^c

En vente à l'AGENCE FOURNIER, rue Confort, 14, LYON
et dans ses Succursales, Librairies, etc.

30^c

CARRELAGES ET REVÊTEMENTS

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

SAUTIER-THYRION

TUILES
BRIQUES
BOISSEAUX,
WAGONS-LACOTE
et tous Produits de la
GRANDE TUILERIE DU RHONE
de Sainte-Foy-l'Argentière (Rhône)

FAIENCINE ET PIERRES EN CIMENT COMPRIMÉ
de GENAIRON et GOYON, de Grèches (Saône-et-Loire)

Tuyaux en grès de Prost et Picard, à Givors

LYON — 2, place Meissonier — LYON
(ancienne place Saint-Pierre)

CARREAUX en grès de BOCH FRÈRES, de MAUBEUGE.
CARREAUX et **PAVAGES** de DEFRANCE ET C^{ie} (Sarreguemines).
Bruns, noirs, rouges jaunes) Exiger la Marque **DEFRANCE**.
CARREAUX de **MARSEILLE** et d'**ORANGE**.
CARREAUX en faïence pour revêtements.
CARREAUX en ciment.
TOMETTES de **SALERNE**.
PRODUITS DÉCORATIFS
FAIENCES de **GILARDONI**
et **BRAULT** de
CHOISY-LE-ROI

F. LAUZUN & C^{IE}

BOURG-SAINT-ANDÉOL (Ardèche)

CARRELAGES MOSAIQUES, GRANITÉS ET INCRUSTÉS DE MARBRE

BALUSTRADES
à partir de 10 francs le mètre courant



BALUSTRADES
à partir de 10 francs le mètre courant

Envoi franco de l'Album

Demandez partout l'ÉLIXIR SAINT-PIERRE

Liqueur de Table de première marque.

JOMAIN

12, rue des Ecluses Saint-Martin

✱ PARIS ✱

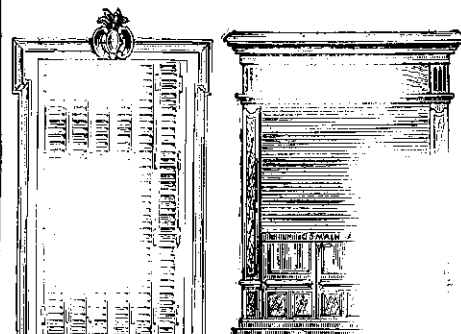
MÉDAILLE D'OR ET D'ARGENT

EXPOSITION UNIVERSELLE, PARIS 1900

Expositions Universelles Paris, 1867, 1878, 1889 Argent

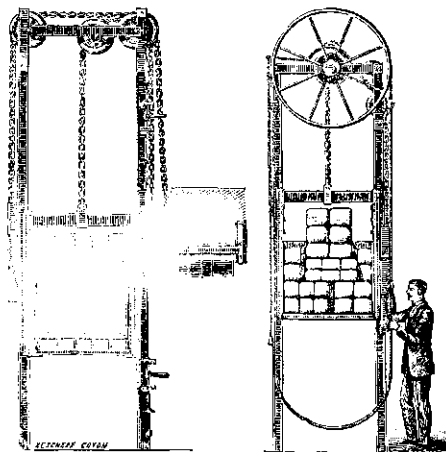
Expositions au Palais de l'Industrie, Paris

DIPLOME D'HONNEUR 1890. HORS CONCOURS 1895
Membre du Jury



Persiennes en fer

Fermetures en acier ondulé



Persiennes en fer et fer et bois
(trois modèles différents)

Fermetures en tôle ondulée très silencieuses.
Fermetures mécaniques, ordinaires et à contre-poids.

Monte-charges à bras par corde de manœuvre.
Monte-charges à treuil à manivelle.
Monte-charges marchant au moteur ou électriques.
Monte-plats—Monte-voitures—Monte-personnes.
Demander l'album de 25 pages (80 dessins)

E. MOLLARD

Agent commercial

17, rue de la République, 17, LYON

Téléphone 21-53

A VENDRE

202, rue Paul-Bert, centre industriel, à proximité de 2 lignes de Tramways, **USINE**, superficie 1200 mètres carrés, entièrement couverts, avec maison de trois étages sur façade pour bureaux ou appartements.

S'adresser

Usine **ROCHET & SCHNEIDER**

57, chemin Feuillat. — LYON

IMPRIMERIE COMMERCIALE ET ADMINISTRATIVE
ANCIENNE MAISON PITRAT AÎNÉ

Alexandre REY, Successeur

4, rue Gentil, Lyon