

Les seuls qui fassent leurs affaires sont les intermédiaires; qui touchent toujours leurs commissions et qui profitent du désarroi général du marché pour dicter leurs conditions. A eux, il importe peu qu'on vende bien ou mal pourvu qu'on vende beaucoup, et ils sont les premiers à pousser à la production.

Bien différent est l'intérêt du producteur lui-même et sa détresse est devenue telle qu'il commence à ouvrir les yeux. Il se rend enfin compte qu'il est le propre artisan de sa misère parce qu'il produit à l'aveugle sans se préoccuper des besoins de la consommation, qu'il produit trop et que, pour se débarrasser de sa marchandise, il est obligé de subir des prix désastreux. De là à se dire qu'il serait infiniment préférable de s'entendre avec ses concurrents pour régler, d'accord avec eux, la production sur les besoins de la consommation, il n'y a qu'un pas et il vient d'être franchi par la métallurgie, qui a prouvé, une fois de plus, qu'elle était, de toutes nos industries, la mieux organisée et la mieux dirigée.

Ce qu'elle vient de faire n'est qu'un commencement, mais la voie est maintenant ouverte et quand les autres industries auront compris qu'elle mène à la prospérité générale et que là seulement est le salut, il ne paraît guère douteux qu'elles s'y engageront à leur tour. L'avenir appartient aujourd'hui à ceux qui sauront substituer à l'anarchie de la production une organisation méthodique et raisonnée.

LE PAVAGE DES VILLES

À diverses reprises, nous avons établi, dit le "Moniteur des Travaux Publics", qu'en raison des progrès considérables de l'automobilisme, toutes les municipalités ayant le véritable souci de la santé de leurs concitoyens, se trouvaient dans l'obligation d'améliorer leurs voies à bref délai. La poussière merveilleux véhicule des microbes et des bacilles des plus dangereuses maladies, a déjà fait, depuis l'invention de l'automobilisme, plus de victimes que toutes les guerres de l'Empire. Au cours de la dernière campagne contre la poussière, menée par notre confrère le "Petit Parisien", l'Académie de Médecine consultée, a été unanime à déclarer qu'on se trouvait en présence d'un véritable "péril national". Dans un récent article et sans nous préoccuper des divers systèmes de pavage ou de revêtement que l'on pourrait employer, nous avons demandé à la Ville de Paris, comme aux municipalités suburbaines de bien vouloir se préoccuper sérieusement du problème qui, à notre avis, se subdivise en deux questions spéciales: 1° Pavage des artères fréquentées, des rues et des avenues au moyen de matières résistantes; 2° Revêtement, des routes par les procédés peu coûteux, tels que le goudronnage ou le westrumitage.

La première question étant à notre

avis la plus urgente, nous sommes heureux de trouver chez un de nos plus distingués confrères de la presse technique, le "Tramway" une étude sur le pavage des villes, que nous aurons plaisir à commenter.

* * *

Les principaux modes de pavages qui ont été essayés dans les villes sont: le porphyre, le grès, le granit, le bois, le macadam et l'asphalte.

D'après le "Tramway", le pavage en pierre, qui présente de sérieuses qualités de résistance, peut être employé avec avantage dans les rues très passagères.

"Les pavés en porphyre, en grès, en granit, dit-il, sont réservés pour les rues exposées à un lourd trafic, tout au plus pourrait-on leur reprocher d'être "bruyants".

Le pavage en bois, moins bien favorisé, n'a pas l'approbation de notre confrère et nous sommes particulièrement heureux de voir notre propre opinion consolidée par un spécialiste en la matière. On se souvient, qu'à l'occasion du dernier banquet des Entrepreneurs de Travaux Publics et des Carriers de Seine-et-Oise, nous avons commencé le procès du pavage en bois, au cours duquel le Préfet de Versailles et le Ministre de la Guerre, lui-même, avaient figuré comme témoins à charge.

"Le pavé de bois, très employé à Paris et à Londres, dit le "Tramway", à l'inconvénient de coûter les yeux de la tête comme frais de premier établissement et comme entretien et en hiver la gelée et le verglas le rendent impraticable, tandis qu'en été, la poussière en fait un foyer de contagion permanent. Le macadam ne convient pas du tout pour les villes où le trafic intense creuse rapidement des ornières qui nécessitent un entretien continu; c'est au contraire le pavage idéal pour les routes à travers la campagne.

Ces pavages se dégradent fortement par le passage des voitures, si l'on applique à celles-ci des roues avec bandages trop étroits; toute la charge du véhicule se trouve ainsi reportée sur une bande de peu de largeur qui opère à la façon d'une cisaille et morcelle le pavage en creusant une ornière. L'emploi de larges bandages laisse le pavage après passage de la voiture dans un état meilleur qu'avant; en outre plus large est le bandage, meilleure est l'amélioration apportée à la surface du pavage. Ceci s'explique aisément, car alors la roue au lieu d'agir à la façon d'une cisaille comme précédemment, agit à la façon d'un rouleau cylindrique.

Les bandages pneumatiques, qu'il n'est guère possible d'élargir de façon notable détruisent les pavages non plus par cisaillement; mais bien par arrachement ou succion, la succion étant d'au-

tant plus forte que la vitesse est plus grande."

Tous ces petits inconvénients sont à considérer et entraveront toujours l'essor de ces systèmes de pavages, qui ne sauraient être généralisés.

* * *

La procédé qui — sans concurrencer la pierre de nos belles carrières — recueille les suffrages de "Tramway", c'est, on l'a deviné, l'Asphalte. En matière de pavage, comme en bien d'autres choses du reste, on arrive à cette conclusion que le "plus cher est encore le meilleur marché."

"L'asphalte, dit notre confrère, est un pavage idéal, mais cher surtout d'entretien. Il est insonore, raisonnablement élastique et aisément nettoyable; il présente par contre l'inconvénient de prêter au dérapage, si la surface n'est pas dédagée de la boue. Ce mode de pavage sera avantageusement employé pour les rues très commerçantes où une population nombreuse désire pourtant ne pas être dérangée par les bruits de la rue; c'est notamment le pavage indiqué pour les quartiers des écoles, squares publics, bâtiments municipaux, hôpitaux, etc."

L'opinion du "Tramway" est d'autant plus favorable à l'asphalte que les légers reproches qui lui sont adressés ne sauraient exister par exemple avec l'asphalte siliceux, l'asphalte américain du lac de Trinidad, la forte proportion de sable qu'ils contiennent évitant au contraire les glissades des chevaux et les dérapages d'automobiles. Quant à la question du prix, les expériences tentées à Paris, avenue Victoria et rue du Louvre, démontrent, avec la clarté de l'évidence, qu'il y a encore économie notable sur le pavage en bois.

Dans ces conditions, la tâche des Ingénieurs de la ville nous semble bien simplifiée et ils ne sauraient se retrancher derrière la difficulté de faire un choix entre les divers procédés de pavage pour donner satisfaction aux réclamations journalières du public aveuglé et suffoqué par la poussière, quand sa santé, elle-même, n'est pas en jeu...

Maurice Cabs.

La Belgique est un pays grand consommateur d'alcool dénaturé, pour les industries de l'éther et de la soie artificielle, qui emploient plus de 2,500,000 gallons d'alcool par an. Ce produit n'est sujet à aucun droit à l'entrée en Belgique. La demande d'alcool est actuellement treize fois supérieure à celle de 1896.

QUAND ANNONCER?

Le temps d'annoncer, c'est lorsque vous désirez accroître le volume de vos affaires. Il n'y a rien de neuf dans ce dicton; mais il vaut la peine d'être répété souvent.