

L'EXPOSITION DE PARIS

DE 1889

Prix du numéro : 50 centimes.

ABONNEMENTS. — PARIS ET DÉPARTEMENTS : 20 FR.

Adresser les mandats à l'ordre de l'Administrateur.

Journal hebdomadaire. — 18 mai 1889.

N° 12

BUREAUX : 8, RUE SAINT-JOSEPH. — PARIS

Prix du numéro : 50 centimes.

LA PUBLICATION SERA COMPLÈTE EN 40 NUMÉROS.

Adresser les mandats à l'ordre de l'Administrateur.



EN BATEAU-MOUCHE AUX ABORDS DU PONT D'IENA.

LE PARIS DE L'EXPOSITION

LA NOUVELLE GARE SAINT-LAZARE

Dimanche, 8 avril dernier, le président de la République visitait les travaux de la gare Saint-Lazare et procédait, en quelque sorte, à l'inauguration officielle des nouveaux bâtiments, presque entièrement terminés et livrés au service public. C'est en vue de satisfaire aux mouvements extraordinaires de voyageurs auxquels donne lieu sa destination spéciale, que la gare Saint-Lazare a dû être améliorée à diverses reprises.

Certes, il y a loin de l'immense gare d'aujourd'hui à celle de 1837, modeste « *embarcadère* » du chemin de fer de Saint-Germain, situé entre les rues de Londres et de Stockholm, vers la place de l'Europe. Les phases successives par lesquelles la gare Saint-Lazare a passé depuis cette époque correspondent à l'ouverture des diverses lignes qu'elle a été appelée à desservir, et ont coïncidé aussi avec les années d'Exposition qui ont été comme les époques d'échéance de ces transformations.

L'année 1889 était naturellement indiquée comme la date d'achèvement de nouveaux travaux dont le besoin se faisait depuis longtemps sentir. Dans ces dernières années, on avait fait de véritables tours de force pour arriver à expédier sans accidents, et sans retards, des quantités prodigieuses de voyageurs. Pour en donner une idée, il nous suffira de citer les chiffres suivants :

Le 13 août 1887, il est parti de la gare Saint-Lazare, entre 6 heures du matin et minuit, *sur les grandes lignes seulement*, plus de 21,000 voyageurs répartis dans 71 trains ; 9 trains express, emportant près de 7,000 voyageurs à l'extrémité du réseau, ont été expédiés en 45 minutes (de 6 h. 30 à 7 h. 05 du soir). Si l'on ajoute aux chiffres déjà très respectables de la grande ligne ceux qui concernent la banlieue, on arrive au total formidable de 26 millions de voyageurs expédiés et reçus par an à la gare Saint-Lazare, ce qui donne un mouvement moyen de 70,000 voyageurs par jour ; les jours de courses, de revue, de grandes fêtes, ce nombre s'est élevé jusqu'à près de 250,000 !

Pour continuer à assurer d'une façon normale de semblables besoins de circulation, il fallait absolument agrandir tous les aménagements de la gare. Nous allons voir qu'on a réalisé ce programme d'une façon très heureuse et sans se départir des règles de l'économie la mieux comprise. Dans ce but, on a conservé tout ce qui pouvait encore utilement servir et l'on a reporté les limites de la gare au périmètre circonscrit par les rues Saint-Lazare, d'Amsterdam, de Londres, la place de l'Europe et la rue de Rome. En même temps, on agrandissait la cour d'arrivée des grandes lignes, sur la rue d'Amsterdam et les salles de distribution des bagages ; on remaniait toutes les voies de départ et d'arrivée des trains ; on construisait au-dessus de ces voies de nouvelles halles couvertes ; on installait des appareils hydrauliques pour la manœuvre des machines et des wagons ; on transformait enfin tout le système des aiguilles et des signaux, et l'on s'occupait d'organiser l'éclairage électrique.

Les bâtiments de la gare proprement dite subissaient une transformation plus radicale encore.

De ce côté, le programme comprenait deux

parties distinctes : 1° le dégagement des abords et accès de la gare ; 2° l'extension et la modification des aménagements intérieurs.

Le dégagement des abords comportait l'élargissement de 20 à 30 mètres de la rue Saint-Lazare entre la place du Havre et la rue de Rome et l'agrandissement de la cour du Havre par la suppression des ailes à arcades qui la bordaient. Ces travaux entraînaient forcément la démolition de l'ancien bâtiment principal tout entier et l'on fut amené par suite à reconstruire une façade générale régnant de la rue de Rome à la rue d'Amsterdam. Cette façade comprend à chacune de ses extrémités un grand bâtiment à trois étages flanqué de deux pavillons et percé au rez-de-chaussée de larges baies en plein cintre donnant accès à un escalier monumental. Le bâtiment situé du côté de la rue de Rome sert d'entrée principale aux lignes de banlieue, il se prolonge sur cette rue et renferme la grande salle des titres, les caisses et les bureaux de l'administration centrale (conseil d'administration, direction, secrétariat général). Celui qui lui fait pendant sur la cour du Havre est raccordé à la partie des anciens bâtiments qu'on a conservés dans la rue d'Amsterdam. Son rez-de-chaussée est affecté au départ des voyageurs de grandes lignes et sa partie supérieure aux bureaux des services de l'exploitation.

Les deux bâtiments extrêmes sont reliés entre eux par une façade intermédiaire régnant le long d'une *rue intérieure* de 18 mètres de largeur faisant communiquer les deux cours.

Au premier étage de la gare, c'est-à-dire au niveau des quais, la grande salle des Pas-Perdus, autrefois réservée aux seules lignes de banlieue, a été prolongée sur toute la longueur de la façade ; elle servira, désormais, de salle de départ unique pour toutes les destinations. On y accède par une série d'escaliers largement établis, et dont les principaux correspondent aux grandes entrées des deux bâtiments dont nous venons de parler. Cette salle immense, d'une longueur totale de 190 mètres, a été débarrassée des bureaux de distribution de billets qui sont installés maintenant dans des annexes construites en élargissement de la galerie sur la façade même de la gare. On a eu soin de peindre en couleur claire les parties pleines du comble vitré qui la recouvre afin que cette longue galerie, malgré sa hauteur, ne parût pas écrasée par sa toiture. Sur la face de la galerie opposée aux annexes s'ouvrent les salles d'attente qui communiquent aux quais de départ ; l'accès de ceux-ci est défendu, non plus par de simples barrières, mais par une grille élégante munie de portes afin de mieux « canaliser » le courant des voyageurs arrivant et partant. Des inscriptions mobiles et lumineuses, analogues à celles placées aux extrémités des quais à la gare du Nord, permettront aux voyageurs de se diriger sans hésitation vers le train qu'ils doivent prendre. Cette précaution sera particulièrement appréciée dans une gare où les trains d'un même groupe ont trois ou quatre destinations différentes (groupe de Versailles : *Versailles-omnibus*, *Versailles-direct*, *l'Etang-la-Ville*, *les Moulins*) et où sur certaines lignes (celle d'Auteuil, par exemple), ils se succéderont, à dater du mois prochain, à raison de 11 et même 15 trains par heure, soit un train toutes les quatre minutes.

Une autre des innovations importantes que comporte la nouvelle gare est celle qui rend absolument indépendants les départs et les arrivées et qui empêche par suite toute rencontre

entre des courants de voyageurs marchant en sens contraire. A cet effet, la grande galerie ne sert qu'aux départs et les voyageurs arrivant trouvent au bout des quais, dans la gare même, des escaliers qui les conduisent dans le sous-sol, d'où ils sortent directement sur la rue intérieure par de larges issues. Ce sous-sol contient aussi les installations nécessaires au service d'enregistrement et de livraison des bagages pour les lignes de banlieue.

Au départ des grandes lignes, dans le bâtiment de la place du Havre, les voyageurs trouveront, dans le vestibule du rez-de-chaussée, les bureaux de distribution des billets et d'enregistrement des bagages. Ceux-ci chargés sur des tricycles tarés seront pesés sur des bascules automatiques, et montés aussitôt au niveau des quais au moyen d'ascenseurs et de plans inclinés mis en mouvement par la pression hydraulique. Notons qu'un de ces ascenseurs sera spécialement réservé pour l'usage des personnes malades, âgées, infirmes ou même seulement paresseuses, qui ne pourraient ou ne voudraient monter les escaliers conduisant aux salles de départ. Les cours de la gare et les rues qui l'environnent sont entièrement pavées en bois. Enfin, par suite de la concentration des départs de grandes lignes dans la cour du Havre, la rue d'Amsterdam sera débarrassée désormais de son encombrement légendaire ; la sortie seulement des voyageurs de Normandie continuant à s'effectuer par l'ancienne cour d'arrivée et la place créée à cet effet en haut de la rue.

Entre la rue Saint-Lazare élargie et la rue intérieure qui longe la façade de la gare, il restait un vaste terrain appartenant à la Compagnie. La Ville de Paris n'ayant pas donné suite au projet d'établissement d'un square sur cet emplacement, on eut l'idée de l'utiliser pour y construire un *hôtel Terminus* analogue à ceux qui existent déjà dans certaines gares en Angleterre, en Allemagne et même en France. Relié directement, à la hauteur du premier étage, avec la salle des Pas-Perdus, par une passerelle jetée sur la rue intérieure, il doit permettre aux voyageurs d'Angleterre et surtout à ceux venant d'Amérique par le Havre, de trouver immédiatement un gîte des plus confortables après un long et fatigant voyage. La Compagnie de l'Ouest, ne voulant pas exploiter elle-même cet établissement, dut chercher un fermier présentant toutes les garanties possibles d'une bonne gestion. Elle le trouva dans la personne de la Société du Louvre qui venait justement de supprimer son hôtel principal de la rue de Rivoli pour agrandir ses magasins.

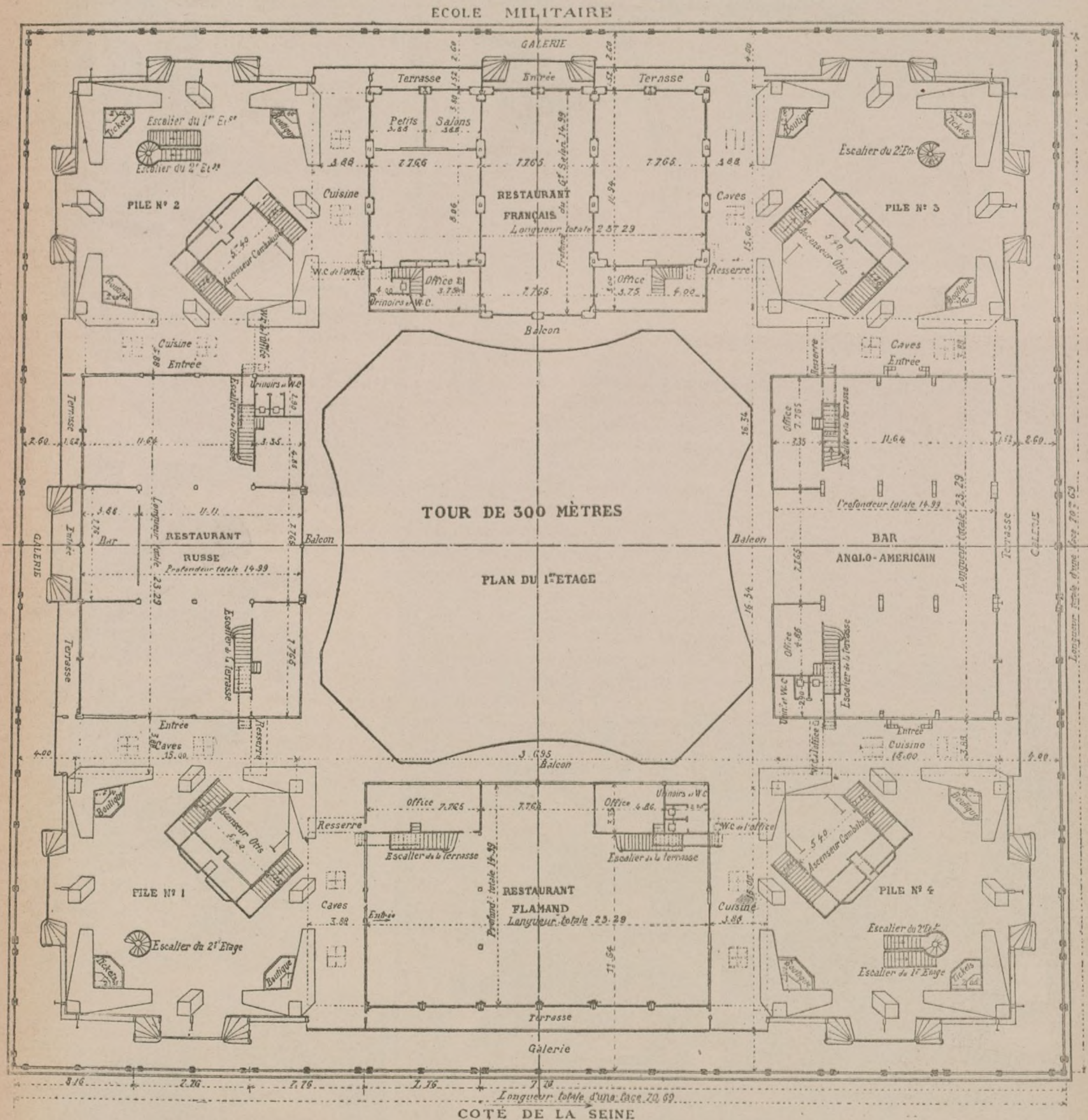
L'hôtel Terminus consiste en une vaste construction rectangulaire complètement isolée sur ses quatre faces et comportant cinq étages élevés sur rez-de-chaussée et sous-sol. En raison de la faible largeur du terrain (40 mètres de large pour 100 mètres de long), il fallut renoncer à donner à la cour intérieure les dimensions nécessaires pour l'admission des voitures. Cette cour est divisée en trois parties séparées par des galeries ; celle du milieu, couverte d'un comble avec plafond vitré établi à la hauteur du troisième étage et supporté par de hautes arcades, forme un somptueux *hall-salon*. Les deux autres parties, à droite et à gauche, sont également couvertes d'un vitrage et affectées l'une à une salle de *restaurant*, l'autre à la *table d'hôte* ; elles communiquent avec les cafés établis au pourtour de l'hôtel. L'entrée principale se trouve dans l'axe de la façade sur la rue Saint-Lazare. Le portique à trois arcades, ou-

vert sur cette rue, donne accès à un vestibule qui précède le hall-salon. De part et d'autre du portique et du vestibule sont les bureaux de l'hôtel, des escaliers de service et les ascenseurs. Le grand escalier d'honneur à double volée et à perron intermédiaire se développe au fond du hall-salon dont il constitue un des plus riches motifs d'ornementation. Sur le pa-

lier du premier étage et dans l'axe du hall est pratiqué un passage aboutissant à la passerelle d'entrée du côté de la gare. Le surplus du rez-de-chaussée comprend encore plusieurs grands cafés et diverses boutiques et magasins.

Le sous-sol n'est pas la partie la moins curieuse de l'hôtel Terminus. C'est à proprement parler une véritable usine, où deux puissantes ma-

chines à vapeur de 90 chevaux chacune, alimentées par quatre générateurs Belleville, fourniront la force motrice nécessaire à la production de l'électricité pour l'éclairage de l'hôtel et à celle du froid pour la conservation des viandes, bières, etc. Les cuisines, les offices, les laveries, les caves, les installations diverses des ascenseurs et monte-charges, du chauffage (à eau



LA TOUR EIFFEL. — Plan du premier étage.

chaude) et de la ventilation, occupent également le sous-sol de l'hôtel.

Les différents étages, tous distribués de la même manière, contiennent 380 chambres de dimensions et d'aménagements variables, ouvrant sur de vastes corridors de circulation. L'alimentation en eau de source est complétée par une distribution spéciale d'incendie comprenant quatre postes de secours par étage. Le tout à l'égout avec ses derniers perfectionnements a été adopté comme système de vidange.

Enfin, la construction de ce grand hôtel a

donné lieu à l'un de ces tours de force de rapidité qui sont devenus la caractéristique des architectes et entrepreneurs parisiens : la première pierre de l'hôtel Terminus a été posée le 26 janvier 1888 et il sera ouvert aux voyageurs le 1^{er} mai prochain; il aura donc été édifié complètement en quinze mois. Là, pas plus que dans la gare où les difficultés d'exécution sans interruption du service ont été des plus grandes, on n'a eu à déplorer aucun accident.

Au point de vue architectural, la gare et l'hôtel, — dont la vue d'ensemble est repro-

duite dans notre gravure, — sont traités avec une grandeur de lignes et une simplicité d'ornementation qui accusent nettement le caractère utilitaire de ces édifices.

La dépense totale (voies, gare et hôtel) peut être évaluée approximativement à une trentaine de millions.

Ce vaste ensemble fait grand honneur à l'énergie et à la puissance de travail de ceux qui en ont fait exécuter les travaux; il convient de citer à leur tête M. Clerc, directeur des travaux de la Compagnie de l'Ouest, auquel le



LES TRAVAUX DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE.

1. Intérieur de la section annamite. — 2, 3 et 4. Les travaux de décoration intérieure et extérieure des sections. — 5. Décorateurs annamites. — 6. Devant le Palais du Ministère de la Guerre.



LA NOUVELLE GARE SAINT-LAZARE. — FAÇADE SUR LA PLACE DU HAVRE. — D'après une photographie de M. DURANDELLE.

Ayuntamiento de Madrid

Président de la République a remis, lors de sa visite, les insignes de commandeur de la Légion d'honneur; M. Lisch, architecte en chef, auquel il a conféré à la même occasion la croix d'officier. M. Carnot avait été reçu dans cette visite des travaux par M. Delarbre, vice-président de la Compagnie, assisté de M. Marin, directeur, en l'absence du président M. Edw. Blount, indisposé. Ce dernier, l'un des fondateurs des chemins de fer français, a été ainsi privé de recueillir lui-même, après cinquante années de sa vie consacrées aux chemins de fer de l'Ouest, les compliments décernés par le chef de l'État à une œuvre dont l'initiative lui appartient.

G. CERBELAUD.

LE PLAN DU PREMIER ÉTAGE DE LA TOUR EIFFEL

Les piliers de la Tour sont désignés par des numéros. Le pilier n° 1 est celui qui se trouve à gauche, près de la Seine, pour les visiteurs arrivant par le pont d'Iéna. Le pilier qui se trouve derrière celui-ci, du côté de Paris, porte le n° 2. Le pilier de droite, le plus rapproché de la Seine, est le n° 4; et celui qui se trouve derrière lui, le n° 3.

Dans chacun des quatre piliers, il y aura un ascenseur perpétuellement en fonction. Dans les piliers n° 4 et n° 2, seront les ascenseurs du système Combaluzier, et des ascenseurs du système Otis dans les n° 1 et 3. Les quatre ascenseurs aboutissent au premier étage aux angles intérieurs des piliers.

Deux escaliers seront mis à la disposition des visiteurs à pied. Celui de montée dans le pilier n° 4, celui de descente dans le pilier n° 2.

Ces deux escaliers, et ceux qui conduisent au deuxième étage, aboutissent aux angles extérieurs des piliers.

Il s'ensuit que chaque plan de pilier, au premier étage, porte une amorce d'ascenseur en dedans, et une amorce d'escalier en dehors. Les deux autres angles sont occupés par des boutiques.

Derrière les escaliers, un bureau de tickets.

Nous voici sur la plate-forme du premier étage. Sachez d'abord, que le pourtour extérieur de cette plate-forme est un immense carré de 70 mètres 69 de côté, enfermant près de 5,000 mètres superficiels.

Je suppose l'arrivée au premier étage par le pilier n° 4, par ascenseur ou par escalier. On remarque aussitôt que le premier étage a deux niveaux : celui des restaurants, balcons et terrasses, et celui des galeries du pourtour, plus bas d'un mètre environ. Cette différence est rationnelle et ingénieuse, en ce qu'elle permet aux visiteurs des galeries de circuler sans obstruer la vue de ceux des restaurants et des terrasses. Douze escaliers mettent ces deux plans en communication.

Dès que vous mettez le pied sur le premier étage, vous avez la sensation de l'entrée dans une ville. Arrivant par le pilier 4, vous avez, à gauche, le Restaurant Flamand, à droite le Restaurant Anglo-Américain; en face, la façade si gracieuse du Restaurant Russe et celle du Restaurant Français. Si vous vous avancez sur la vaste terrasse qui s'étend devant vous, vers l'intérieur, vous arrivez devant une ouverture immense, béante; à travers vous voyez, comme au fond d'un abîme, la fontaine de Saint-Vidal,

les jardins, les lacs, le départ des piliers de la Tour; tout en raccourci, tout petit, ainsi que Pantagruel devait voir Paris du haut de sa grandeur. Au milieu de ce paysage vu à vol d'oiseau, les hommes circulent comme des êtres lilliputiens. On s'identifie tellement avec le colosse de fer qui vous porte, que l'on voit tout, au-dessous de soi, avec des yeux de géant.

Chaque façade de restaurant a son caractère national. Devant chacun d'eux règne un balcon arrondi, partant des pans coupés des terrasses intermédiaires et formant un gracieux dessin d'ensemble. Le gouffre béant a environ 25 mètres d'ouverture.

Comme le montre le plan, chaque restaurant occupe un rectangle de 24 mètres de façade et 14^m,90 de profondeur.

Dans l'intérieur de chacun, c'est une vaste salle richement décorée selon le style national du restaurant. Cette salle occupe toute la surface du bâtiment, moins deux escaliers conduisant à deux terrasses de premier étage donnant vers l'intérieur de la Tour. Sous ces escaliers sont ménagés les offices et des water-closets.

La façade extérieure de chaque restaurant donne sur une longue terrasse de plain-pied avec la salle, dominant, comme je l'ai dit, la galerie du pourtour, et d'où la vue est merveilleuse à quelque restaurant que l'on soit. Il faudra consommer quatre bocks pour se rendre compte du plaisir qu'il y aura, à s'asseoir sur chacune de ces terrasses si différentes de l'une à l'autre. Ici c'est l'admiration et l'extase qui pousseront à la consommation.

Les caves et les cuisines au sous-sol sont vastes et commodés. En sous-sol, à 55 mètres au-dessus du sol du Champ de Mars! Lorsque vous monterez et que vous verrez, vous direz que les phrases que vous venez de lire ne sont ni baroques, ni fantaisistes. M. Eiffel vous élève à des hauteurs où les termes terre-à-terre de cette terre sur laquelle nous rampons, ont besoin d'être corrigés, modifiés, élargis.

LES ANNAMITES

A L'ESPLANADE DES INVALIDES

L'Esplanade des Invalides, qui est comprise dans les enceintes de l'Exposition, en est certainement l'une des parties les plus curieuses, grâce à la variété et à l'intérêt des expositions qui s'y trouvent installées.

La longue avenue centrale, qui part de la Seine et aboutit à la grille des Invalides, a été conservée; à droite, le Pavillon du Ministère des Postes et Télégraphes, le Palais du Ministère de la Guerre, l'Exposition de l'Hygiène, les constructions du groupe de l'Économie sociale et d'autres choses encore; à gauche, l'Exposition des Colonies françaises et des pays de protectorat.

Nous aurons à revenir souvent sur les constructions de l'Algérie et de la Tunisie. En ces derniers temps, tout l'intérêt s'est trouvé porté du côté de la Cochinchine, de l'Annam et du Tonkin, où les travaux ont été poussés avec activité depuis l'arrivée des ouvriers de l'Extrême-Orient.

Ils étaient au nombre de vingt et un: un Chinois, un Annamite et dix-neuf Tonkinois.

Le Chinois est un maître compagnon charpentier, qui a travaillé à la préparation de toutes les pièces de bois, taillées et sculptées en

Cochinchine; il a assisté à leur numérotage et à leur emballage, et a dirigé les ouvriers français chargés de les assembler et de les mettre en place.

L'Annamite est un peintre extrêmement habile, qui est employé aux décorations délicates et vraiment artistiques.

Les dix-neuf Tonkinois ont été occupés à des ouvrages divers dans les palais de la Cochinchine et du Tonkin; mais la plupart sont peintres-décorateurs, et plusieurs ne manquent pas d'un certain talent. Nous les avons vus à l'œuvre; ils ont décoré la façade du Pavillon Cochinchinois; ils ont peint, dans chaque panneau de cette façade, des paysages ou des scènes de la vie annamite, et fait de charmants encadrements de fleurs, de dragons et d'ornements aux couleurs vives. Rien n'est plus amusant que de suivre leur travail: ils se mettent plusieurs à la décoration du même panneau, ils tracent ensemble le dessin de leur sujet qu'ils composent et exécutent sans modèle, et, une fois la composition terminée, ils passent le pinceau à une autre équipe, qui met la couleur et donne les teintes à l'esquisse; puis l'auteur revient inscrire en caractères annamites le titre de son œuvre. Tout cela est fait très vite, avec une sûreté de main surprenante.

Ces ouvriers sont d'Hanoï ou des environs; ce sont presque tous de très jeunes gens, au type chinois: yeux bridés, pommettes saillantes, peau jaune. Ils portent une sorte de blouse longue, noire ou verte, serrant la poitrine et fendue sur les côtés, un pantalon blanc très flottant et sur la tête un petit turban noir à ailettes.

Ils sont sobres, dociles et polis; lorsqu'ils rencontraient l'un des ingénieurs surveillant leurs travaux, ils s'arrêtaient, et, portant la main au turban, faisaient le salut militaire. Nous avons pénétré dans le réfectoire qu'on leur avait organisé sous la pagode d'Angkor, au moment où ils prenaient leur repas; à notre arrivée, tous se sont levés, puis, sur un signe, ils se sont accroupis de nouveau, assis sur les talons autour d'une longue planche qui leur sert de table.

Ils prennent deux repas, qu'ils préparent eux-mêmes, l'un de viande et l'autre de poisson, et toujours avec une forte ration de riz. Ils avaient apporté un approvisionnement de riz et de poissons séchés et salés; mais le poisson s'est détérioré pendant le voyage, et il a fallu le jeter; du reste, ils ne s'en plaignent pas, car on l'a remplacé par du poisson frais.

Les gardiens chargés de les surveiller leur donnaient les plus grands soins; un médecin leur a fait de fréquentes visites, et prescrit toutes les précautions nécessaires pour éviter les fluxions de poitrine à redouter pour des gens accoutumés à un climat plus doux; toute l'équipe a été vaccinée; l'opération ne s'est pas faite sans causer une certaine émotion parmi les patients.

L'Administration n'a reculé devant aucun sacrifice: bons repas, bon gîte et le reste. On leur a fait connaître les curiosités de la capitale; ils ont passé une soirée au Nouveau-Cirque et se sont particulièrement intéressés aux écuycères, très curieux de savoir si elles portaient des maillots. Émerveillés de ce qu'ils avaient vu, ils ont passé une partie de la nuit à se communiquer leur impressions.

Le Palais Cochinchinois auquel ils ont travaillé est une très intéressante construction conçue dans le pur style annamite. Tout en rez-de-chaussée, il se compose d'un pavillon central,

qui contient la pagode, et de deux galeries annexes qui entourent une cour intérieure; au milieu, une vasque et des jets d'eau ornés de porcelaines et de terres cuites. Cette cour est précédée d'une remarquable galerie à colonnes et à gradins, à laquelle on accède par un portique, qui est la reproduction exacte de la porte de la pagode de Quan-Yen, près Haïphong. Il y a partout une profusion de colonnettes et de poutrelles sculptées, de panneaux ajourés, de chapiteaux finement fouillés et de moulures fantaisistes et dorées. A l'extérieur on a placé des mâts de pagodes, des oriflammes, des statuette, des vases gigantesques, des animaux fantastiques. C'est un effet aussi gracieux que saisissant.

LES ASCENSIONS A LA TOUR EIFFEL

Voici les détails intéressants que nous trouvons à ce sujet dans le *Bulletin officiel de l'Exposition* :

D'après le cahier des charges de l'entreprise de la Tour, le concessionnaire s'est obligé statutairement à élever 2,336 personnes par heure à la première plate-forme et 750 personnes par heure au sommet.

Le tarif des ascensions est fixé à 2 francs pour le premier étage, à 3 francs pour le deuxième et à 5 francs pour le sommet.

Contrairement à ce qui passe ordinairement, les prix sont abaissés pour les dimanches : ce sera 1 franc jusqu'à la première plate-forme, 1 fr. 50 jusqu'à la seconde, 2 francs jusqu'au sommet, mais ce tarif ne sera applicable que de onze heures du matin à six heures du soir.

Comment se fera le contrôle? ou, pour être plus précis, comment payera-t-on son droit d'ascension?

L'Administration ouvrira à cet effet 16 guichets : 10 au rez-de-chaussée, 4 à la première plate-forme et 2 à la deuxième.

On y délivrera des tickets : rouges pour la première plate-forme, blancs pour la seconde et bleus pour le sommet.

La personne à destination de la première plate-forme remettra son ticket rouge à l'arrivée. N'en ayant plus, elle ne pourra monter plus haut que si elle achète un second ticket, — le blanc, — qui servira entre la première et la seconde plate-forme. Enfin, pour monter au sommet, il faudra un ticket bleu. Total : 5 francs.

Et les piétons?

Ceux que les ascenseurs effrayent ou impressionnent, auront à leur disposition deux escaliers confortables pour le service de la première plate-forme : celui du pied n° 4 pour monter et celui du pied n° 2 pour descendre. Ils en auront quatre à leur disposition entre la première et la seconde plate-forme, deux pour l'ascension et deux pour la descente.

Quel'on monte à pied ou en ascenseur, c'est le même prix, et les tickets seront pareils. Si bien que les tickets une fois pris, pour le sommet par exemple, on peut varier ses plaisirs en faisant une partie du trajet d'une façon et l'autre d'une autre façon.

Quelques personnes ont critiqué l'égalité du prix adoptée pour les deux modes d'ascension, en disant que la personne à pied aurait dû payer moins cher que celle qui se sert des ascenseurs. Mais on a voulu simplifier pour éviter des complications de vente et de contrôle.

La Tour, lorsqu'elle aura reçu son maximum de visiteurs, pourra en contenir, savoir :

Chacun des restaurants du premier étage, 400, soit pour les quatre	1,600
1,000 environ pourront se mouvoir sur chacune des quatre galeries extérieures.	4,000
Entre les restaurants, il y aura des galeries intérieures pouvant en contenir ensemble.	400
Total pour le premier étage . . .	6,000
On pourra être 1,500 au second étage et 500 au sommet, ensemble. .	2,000
Les personnes en voie d'ascension, plus les gens de service, peuvent s'évaluer à.	2,000

Et vous aurez, lorsque la Tour sera saturée de visiteurs, un total d'environ 10,000

Dix mille personnes dans cette résille en fer! Quel bourdonnement! Quelle vie! Et les jours de cohue, le dimanche, par exemple, cela pourra durer de dix heures du matin à onze heures du soir.

Il y a, au premier étage, quatre restaurants amplement pourvus de cuisines et de caves, qui sont logées dans le treillage de la charpente de fer, à cinquante-cinq mètres au-dessus du niveau du champ de Mars.

Il y a, dans les angles, douze boutiques dont sept réservées à l'Administration. Les cinq autres sont affectées à des ventes diverses, la vente du tabac, du *Guide officiel de la Tour*, etc.

C'est bien la tour de Babel, renouvelée avec succès des premiers temps du monde! Et quand il tonnera là-dessus, quel vacarme! Et quel beau paratonnerre ce sera que cette pyramide de fer remplie d'êtres humains que l'électricité caressera sans y toucher!

LES MOYENS DE TRANSPORT

— Comment va-t-on faire pour se rendre à l'Exposition? Il n'y aura jamais assez de voitures!

Tel était déjà le cri général en 1867. Ce fut de même en 1878. C'est encore aujourd'hui la même préoccupation.

Pourtant, en 1867 et en 1878, malgré l'affluence des provinciaux et des étrangers, les moyens de transports furent suffisants. Depuis, ils ont été largement augmentés. Il faut donc espérer qu'il y en aura pour tout le monde.

Pour aller à l'Exposition, les moyens sont, en effet, multiples et à la portée de toutes les convenances et de toutes les bourses.

En première ligne, il y a des voitures. Je ne parle pas des voitures particulières, des équipages, mais des voitures de place, des fiacres ou, comme on dit communément dans Paris, des *sapins*.

Celles-là, pour un prix qui n'est point exorbitant, vous mèneront de n'importe quel point de Paris aux portes de l'Exposition.

Les voitures de place ont fait de grands progrès depuis quelques années. Nous sommes bien loin aujourd'hui de l'ancienne vinaigrette, du pot-de-chambre et du coucou qui faisaient le bonheur de nos pères. Nous avons bien encore quelques fiacres antédiluviens entraînés par des chevaux efflanqués, aux jambes couronnées et aux côtes saillantes. Mais ils ne stationnent

guère qu'aux abords des gares, aux heures où les autres voitures ne veulent plus circuler. Il ne faut donc les compter que comme des exceptions fâcheuses, et ne les prendre que comme pis-aller.

Les voitures de place, qui n'étaient qu'au nombre de 3,600 en 1866 et qui s'élèvent à plus de 12,000 aujourd'hui, ne manqueront donc pas.

A défaut de fiacres, nous aurons le chemin de fer, les bateaux et les omnibus.

Le chemin de fer de l'Ouest, on le sait, a, au Champ de Mars, un embranchement spécial auquel on peut se rendre de la gare Saint-Lazare d'abord, et ensuite d'Asnières, d'Argenteuil, de toutes les stations de l'Ouest et de la Ceinture.

Les bateaux, en nombre considérable aujourd'hui, grâce à la fusion des trois compagnies Mouches, Hirondelles et Express, sillonnent la Seine depuis Charenton et Bercy jusqu'au Point-du-Jour, Sèvres, Saint-Cloud et Suresnes.

Les omnibus ont sept lignes anciennes donnant accès au territoire de l'Exposition. Ce sont : A. Auteuil à Madeleine, qui passe place du Trocadéro et place de l'Alma; — B. Gare de l'Est au Trocadéro; — Y. Porte-Saint Martin à Grenelle; — A. B. De Passy à la place de la Bourse; — A. D. De la place de la République à l'École militaire; — A. H. D'Auteuil à Saint-Sulpice, et Z. Bastille à Grenelle.

La Compagnie a promis d'en créer, d'ici au 5 mai, six nouvelles : Place de la République au Quai d'Orsay; — Gare Saint-Lazare à la Porte Rapp; — Palais-Royal à l'École militaire; — Louvre à la Porte Rapp; — Bastille au Quai d'Orsay; — Trocadéro-Ceinture au Palais du Trocadéro.

Il y a aussi les lignes qui passent à proximité de l'Exposition, comme Porte-Maillot à l'Hôtel de Ville, qui traverse la place de la Concorde, et Petite-Villette aux Champs-Élysées, qui s'arrête au Cours-la-Reine, etc., etc...

Viennent ensuite les tramways :

Louvre à Saint-Cloud; — Louvre à Sèvres; — Louvre à Versailles; — Louvre à Passy, qui passent place de l'Alma; — Bastille à l'Alma; — Gare de Lyon à l'Alma; — Villette au Trocadéro; — Taitbout à la Muette et le Tramway-Sud Étoile à Montparnasse.

Vous voyez que les lignes ne manqueront pas. D'après les calculs, les omnibus pourraient amener à l'Exposition 173,750 voyageurs par jour!

D'ailleurs, les omnibus et les tramways ne seront pas les seules voitures à bon marché qui conduiront à l'Exposition. A défaut de la fameuse déchéance qui n'a pu être mise à exécution, le Conseil municipal discute aux Omnibus le monopole du stationnement. Nous aurons donc toute une série de breaks, de tapissières, de véhicules quelconques, — peut-être même d'omnibus concurrents, — qui renforceront l'ensemble des moyens de locomotion.

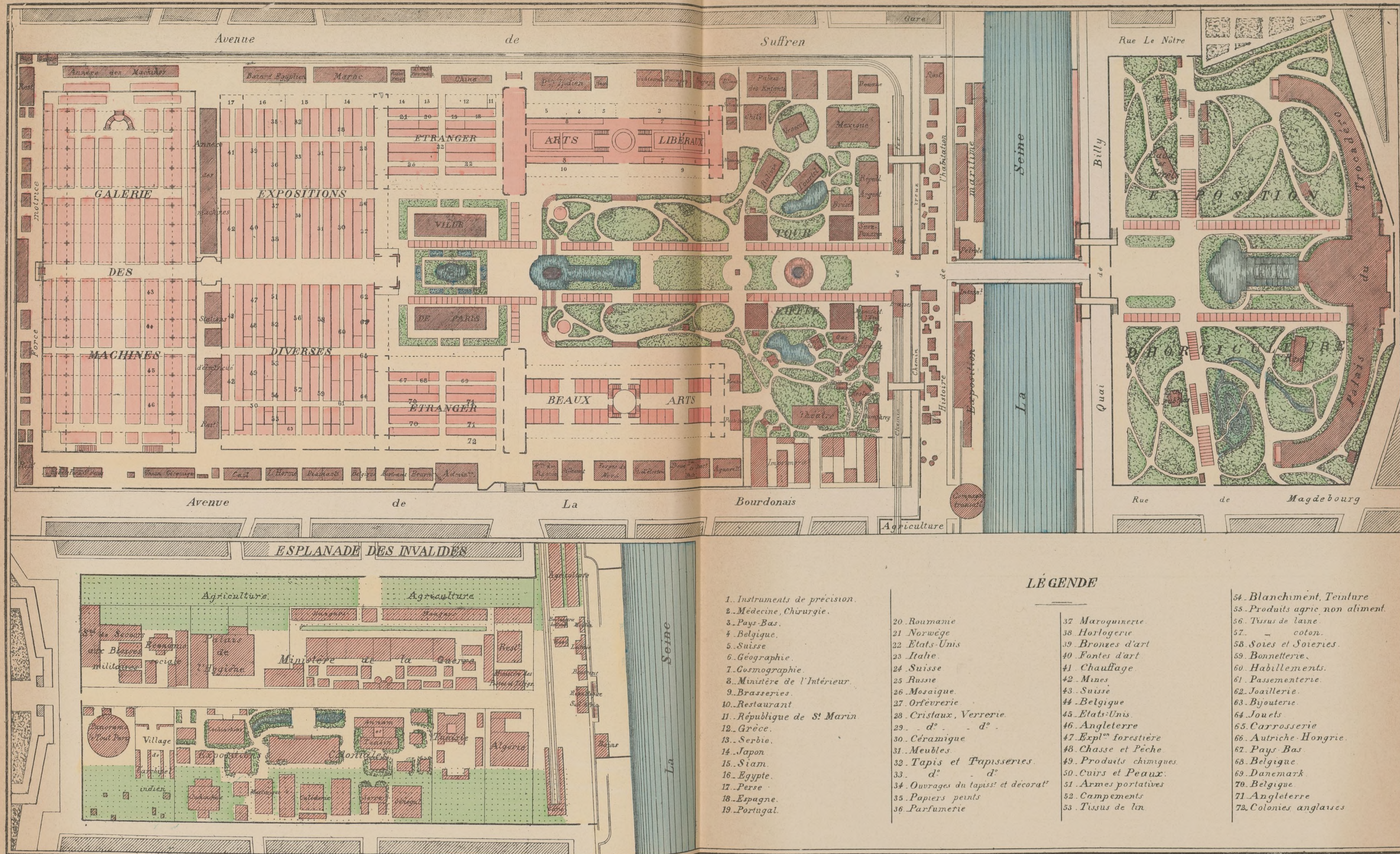
On ne sera donc pas embarrassé pour aller visiter notre grand concours industriel. Du reste, si les Parisiens et les étrangers tiennent absolument à aller en voiture, il n'en est pas de même des provinciaux qui, généralement bons marcheurs, emploient volontiers « le carrosse de leurs souliers ». Cela leur procure le plaisir de se promener comme ils le font chez eux le dimanche, en regardant les magasins.

Les Parisiens qui ne trouveront pas de voiture n'auront qu'à suivre ce bon exemple.

GEORGES GRISON.



PARIS PENDANT L'EXPOSITION. — LES COCHERS DE FIACRE. — (Dessin humoristique de V. A. POIRSON.)



PLAN GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1889.

SCAUX, IMP. CHARAIRE ET FILS.

