

Pour tout ce qui concerne l'Administration du Journal, Rédaction, Abonnements, Renseignements & Annonces  
s'adresser à l'Imprimerie PITRAT aîné, 4, rue Gentil

LES MARDI, JEUDI ET SAMEDI DE 6 HEURES A 7 HEURES DU SOIR

Les abonnements sont payables d'avance. Toutes les quittances d'abonnement ou d'annonces sont à souche et valables signées par M. l'Administrateur délégué. Tous nos recouvrements du dehors se font par l'intermédiaire de la poste.

L'abonnement ou l'annonce continue sauf avis contraire.

On s'abonne sans frais dans tous les bureaux de poste ou au bureau du journal, imprimerie PITRAT aîné, 4, rue Gentil, à Lyon.

#### SOMMAIRE

TEXTE : Chambre syndicale des entrepreneurs de bâtiments. — Le funiculaire de la place Croix-Paquet. — La gare de Perrache. — Responsabilité des accidents. — Le cimetière de Loyasse (question à résoudre). — Mise au concours des édifices publics. — Le prolongement du cours de la Liberté. — L'électricité force motrice. — Travaux en cours d'exécution. — Demandes en autorisation de bâtir, etc. — Résultats et mises en adjudication. — Avis et renseignements divers.

GRAVURE : Fac simile des signatures de notre pétition pour la mise au concours des édifices publics.

## CHAMBRE SYNDICALE DES ENTREPRENEURS DE BATIMENTS

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 18 FÉVRIER 1891

Présidence de M. GRIMONET, président

En conformité de l'article 12 des statuts, les Membres de la Chambre syndicale des entrepreneurs de travaux de bâtiment de Lyon se sont réunis en Assemblée générale ordinaire, au Palais du Commerce, salle des réunions industrielles, le mercredi 18 février 1891.

La séance est ouverte à trois heures.

M. Grimonet, président, prend place au fauteuil et, après avoir constaté que le nombre des membres présents représente la quantité prescrite par l'article 8 des statuts, déclare l'Assemblée régulièrement constituée.

Il fait ensuite donner lecture du procès-verbal de la précédente assemblée générale, par l'organe de M. Lesselier (Elie), secrétaire.

Ce procès-verbal est adopté.

M. le président présente à son tour, au nom du Conseil d'administration, le compte rendu des opérations de l'exercice 1890, compte rendu que le défaut d'espace nous empêche de publier.

#### RENOUVELLEMENT DU CONSEIL

La réunion procède ensuite, conformément à l'article 17 des statuts, au renouvellement partiel du Conseil d'administration.

Voici les noms des membres qui sont arrivés à fin de mandat, tout en demeurant rééligibles ; ce sont :

MM. Duche, Canque et Malterre, *entrepreneurs de maçonnerie*.

MM. Grimonet, Clermont, Gubiand et Bernard (décédé), *entrepreneurs de menuiserie*.

MM. Elie Lesselier, Gayetti et Andraud, *entrepreneurs de peinture-plâtrerie*.

MM. Paccard, Bizet et Bocquet, *entrepreneurs de serrurerie*.

MM. Avenain, Peillon et Verchère, *entrepreneurs de plomberie-zinguerie*.

MM. Perret, Martinand et Morin jeune, *entrepreneurs de charpente*.

MM. Barthélemy, Farnoux et Gorrel, *entrepreneurs de taille de pierres*.

Après le dépouillement des scrutins, les membres du Syndicat dont les noms suivent ont été réélus ou élus comme ayant obtenu la majorité absolue des suffrages :

*Maçonnerie* : MM. Malterre, Gouyon et Canque.

*Menuiserie* : MM. Grimonet, Clermont, Vermorel et Marteau.

*Peinture-plâtrerie* : MM. Elie Lesselier, Gayetti et Andraud.

*Serrurerie* : MM. Bizet, Orat et Richard.

*Plomberie, zinguerie, couverture, fumisterie* : MM. Gustave Girié, Landié fils et Verchère.

*Charpente* : MM. Perret, Martinand et Morin jeune.

*Taille de pierres* : MM. Dubreuil jeune, Duboin et Percherancier.

L'ordre du jour suivant a été voté à l'unanimité :

« La Chambre syndicale des entrepreneurs du bâtiment, réunie en Assemblée générale, regrettant que les travaux de transformation du quartier Grôlée aient été cédés à un entrepreneur général ;

« Approuvant les démarches faites par la corporation de menuiserie et de serrurerie pour la revendication de leurs droits ;

« Désirant de plus que l'union règne au sein de la Chambre passe à l'ordre du jour. »

#### CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le mercredi 25 février 1891, le Conseil s'est réuni au siège du Syndicat, rue des Archers, 8, à l'effet de procéder, en conformité de l'article 17 des statuts, aux élections du Président, d'un Vice-Président, du Trésorier, du Secrétaire, et de cinq Syndics, qui doivent composer le Bureau d'Administration au cours de l'exercice 1891.

Ont été réélus ou élus comme ayant obtenu la majorité des suffrages :

#### BUREAU

M. Grimonet, *président*.

M. Perret, *président honoraire*.

MM. Boudet et Queyras, *vice-présidents*.

M. Despeyroux, *trésorier*.

M. Lesselier, 14, *secrétaire*.

MM. Clermont, Gayetti, Dubreuil jeune, Fessetaud et Richard, *syndics*.

#### MEMBRES DU CONSEIL

MM. Andraud, Armand, Bizet, Brizon, Brunet, Cabestan, Canque, Duboin, Fritsch-Martin, Girié, Gouyon, Geneste, Gigodot, Lesselier jeune, Lantier fils, Malterre (G.), Marin fils, Marteau, Martinand, Morin jeune, Orat, Percherancier, Rival, Sériziat, Ternissier, Verchère, Verguin, Vermorel.

## LE CHEMIN DE FER DE LYON-CROIX-PAQUET A LYON-CROIX-ROUSSE

Le 30 juillet 1885 la Commission municipale de travaux publics déposait, sur le bureau du Conseil, son rapport concernant l'établissement d'un chemin de fer funiculaire de la place Croix-Paquet au boulevard de la Croix-Rousse.

Six projets se trouvaient en présence, savoir :

1<sup>o</sup> Le projet Oisan-Chapon ;

2<sup>o</sup> Le projet Grivet ;

3<sup>o</sup> Le projet Servoz ;

4<sup>o</sup> Le projet de la Compagnie de Lyon-Croix-Rousse ;

5<sup>o</sup> Le projet Peillon ;

6<sup>o</sup> Le projet Lombard-Gerin.

Après examen, le rapport concluait à l'adoption du projet Oisan-Chapon.



Dans sa séance du 12 août 1885, le Conseil municipal l'approuvait, et en vertu de sa délibération du 27 octobre, le Maire de Lyon accordait, le 14 décembre 1885, la concession de la ligne à M. Antonin Poix.

Enfin, deux ans plus tard, le 24 décembre 1887, le Président de la République promulguait la loi déclarant le chemin de fer d'utilité publique.

Telle est, en quelques lignes, la genèse du projet aujourd'hui réalisé que nous nous proposons d'étudier.

*Utilité de la nouvelle ligne.* — Il n'est douteux pour personne que le nouveau funiculaire ne réponde à un besoin réel, depuis longtemps réclamé par la population.

L'accroissement considérable observé dans la circulation de notre ville depuis l'organisation des tramways et des cars-riper mettrait le quartier de la Croix-Rousse dans un état d'infériorité trop marquée.

Mais ce n'est pas seulement le I<sup>er</sup> et le IV<sup>e</sup> arrondissement que ce projet intéressait, il suffit de jeter un simple coup d'œil sur un plan de Lyon, pour voir qu'avec les nouveaux ponts Lafayette et Morand, la nouvelle voie rendra d'importants services aux quartiers des Brotteaux et de la Guillotière, qui vont sans cesse en augmentant.

Si l'on veut bien remarquer encore que le quartier Tolozan est le véritable centre de la fabrique lyonnaise, on comprendra comment, malgré la lutte ardente d'une compagnie rivale, le nouveau chemin de fer a fait rapidement ses travaux.

Du reste, quelques chiffres mettront mieux encore en lumière l'importance de la circulation entre la ville basse et le plateau de la Croix-Rousse.

Ces chiffres sont empruntés au rapport de M. l'Ingénieur en chef de la Ville, et donnent, tant à la montée qu'à la descente, le quantum des voyageurs, suivant les trois grandes artères aujourd'hui ouvertes.

MONTÉE		DESCENTE	
Chemin de fer . . . . .	7.230	Chemin de fer . . . . .	7.635
Grande-Côte . . . . .	3.805	Grande-Côte . . . . .	5.575
Côte Saint-Sébastien . . . . .	9.000	Côte Saint-Sébastien . . . . .	6.000
Total minimum. . . . .	20.000	Total minimum. . . . .	19.000

Sans compter les personnes qui montent et descendent par Saint-Clair, par le cours des Chartreux et la côte des Carmélites.

La construction du chemin de fer a été confiée à un des plus habiles entrepreneurs de la Compagnie P.-L.-M., M. Richard, qui en a été véritablement l'ingénieur, puisque les plans qui lui ont été fournis constituaient tout au plus un avant-projet qui a dû être profondément modifié en cours d'exécution.

Nous aurons l'occasion de parler de ces modifications dans le cours de la description qui va suivre.

*Tracé de la ligne.* — La ligne traverse dans son parcours :

1° Le jardin public, dit du Grand-Séminaire, qui appartient à la ville de Lyon;

2° La montée Saint-Sébastien, la place Colbert et la rue Sève;

3° Une propriété privée, divisée en herbages, maison d'habitation et d'agrément;

4° Un terrain à bâtir appartenant à la ville et adjacent au boulevard de la Croix-Rousse.

La voie est sur la presque totalité de sa longueur en tunnel.

Deux tranchées, une en haut, l'autre en bas, le raccordent avec les gares.

La station de Lyon-Croix-Pâquet a été établie en déblai dans le jardin même du Grand-Séminaire; elle prend accès sur le carrefour formé par les rues des Feuillants, Dauphine et d'Alsace et la place Croix-Pâquet.

Malgré le peu de largeur de ces rues l'accès de la gare ne sera pas trop difficile, à cause de leur multiplicité même. Il est probable que le service de la voirie municipale réglementera la circulation sur ce point, comme elle l'a déjà fait dans le voisinage de l'Hôtel de Ville.

Le bâtiment a été construit en fer et briques. Il se compose d'un hall couvert en ardoises et reposant sur colonnes en fonte, la partie servant de salle d'attente et de bureau est enveloppée en briques. On a réservé d'importants espaces vitrés afin de ménager la lumière à l'intérieur.

Le hall abrite quatre voies : les deux extrêmes servent au train de semaine comportant le transport des marchandises. Celles du milieu réservées aux trains des dimanches et jours de fête, ne permettent pas la réception des marchandises.

L'éclairage de la gare a été largement compris et réalisé, au moyen de quatre lanternes Schulke de 550 litres (type de celles de la rue de la République) et de dix lanternes rondes du modèle de la ville.

L'entrée des voyageurs est munie, comme sur les chemins de fer similaires, de trois tourniquets compteurs.

Entre la gare de la place Croix-Pâquet et la tête aval du tunnel se trouve une passerelle en fer destinée à rétablir les communications dans le jardin; les murs des tranchées sont surmontés de grilles en fer, et le service des promenades de la ville prépare, si on en juge par les plantations auxquelles on procède, un agréable cadre de verdure.

La tranchée large à sa partie basse, va se retrécissant jusqu'à l'entrée du tunnel qui ne comporte plus que deux voies. C'est dire qu'il se trouve sur ce point de la ligne deux aiguilles de changement de rails.

Les fouilles exécutées ont amené la découverte d'importantes canalisations servant à l'ancien séminaire, et de quelques débris humains ayant la même origine.

Le tunnel a une longueur totale de 337 m. 60, sa plus grande largeur est de 7<sup>m</sup>,50, et sa plus grande hauteur au-dessus du rail de 6<sup>m</sup>,20.

La construction a présenté de très grandes difficultés à cause de la nature du sol traversé. Sur certains points, en effet, on a rencontré une poche de vase semi-liquide, presque impossible à maintenir derrière les boisages. Pour comble de difficulté, c'était précisément sur ce terrain mouvant que se trouvaient assises les maisons de la côte Saint-Sébastien. Il n'a pas fallu moins que l'expérience de M. Richard, l'habileté et le dévouement de M. Dussère, son ingénieur, pour amener à bien un pareil travail.

Le percement du tunnel du nouveau funiculaire n'a peut-être pas autant fixé l'attention que beaucoup d'autres ouvrages autrement faciles, mais il n'en restera pas moins, pour ceux qui ont suivi ces travaux, un véritable tour de force dans l'art de construire.

La tranchée qui lui fait suite ne présente aucune particularité, et nous arrivons de suite à la gare de la Croix-Rousse.

On a hésité un certain temps sur la nature des matériaux qu'on adopterait pour sa construction, mais la Municipalité lyonnaise, qui s'était réservée l'approbation des gares, a tranché la question en demandant qu'on donne à ce bâtiment un aspect monumental. C'est donc à la pierre de taille qu'on a eu recours. La pente d'une part et la coupe biaise imposée par la rue Vaucanson ont quelque peu gêné le constructeur; néanmoins, la gare du haut aura un aspect agréable à l'œil lorsque les pierres auront reçu leur profil définitif, et que la couverture en ardoises donnera du ton à l'ensemble.

Dans le principe, la chambre des machines devait être placée en façade sur la rue Vaucanson, entre cette rue et la tranchée, un tel projet était irréalisable, l'espace manquant; d'autre part, cette solution eut été vicieuse, au point de vue mécanique, le retour du

câble sur lui-même compromettant singulièrement sa résistance et sa durée.

C'eût été retomber dans l'erreur déjà commise pour l'ancien chemin de fer de Lyon-Croix-Rousse, en l'aggravant encore, puisque l'angle de retour aurait mesuré 180 degrés au lieu de 90 degrés.

M. Richard a donc dû étudier de toutes pièces un nouveau projet d'installation des machines, et à la suite d'un accord avec la Ville il fut décidé qu'on placerait les machines de traction dans le prolongement même de la voie, en sous-sol, sous le boulevard de la Croix-Rousse.

C'est ainsi que l'entrepreneur, devenu l'ingénieur de la ligne, fut conduit à creuser par 14 mètres de profondeur une excavation de 10 mètres sur 12 mètres environ, qui forme la chambre des machines.

Le plafond de cette chambre reposant sur les murs d'enceinte et sur quatre colonnes en fonte, destinées à réduire les portées, est en fer et briques recouvert de béton et d'asphalte.

L'ancien emplacement destiné aux machines a été réservé aux chaudières, et c'est à peine si l'on y a trouvé assez de surface pour un réservoir à eau, une cheminée et un petit atelier de réparation.

Telle est en quelques lignes la description des travaux nécessités par le nouveau funiculaire, dont l'ouverture au public est imminente. Il montre que la solution n'en a pas été aussi simple qu'on pourrait le croire. Une visite sur les lieux fait voir qu'on a tiré parti, avec beaucoup d'art, des moindres surfaces disponibles.

La voie a été établie avec beaucoup de soin, comme il convient à un chemin de fer à forte pente.

Elle est absolument rectiligne sous le tunnel et ne présente de courbes qu'à l'arrivée dans les gares.

Son inclinaison courante est de 0<sup>m</sup>,172, un peu plus fort que sur le chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse, où elle n'atteint guère que 0<sup>m</sup>,160, mais moins grande que sur celui de Lyon aux Minimes, où elle dépasse 0<sup>m</sup>,20.

Les rails sont tireformés sur des traverses en bois dur, dit bois de cœur, et chaque traverse est maintenue par un morceau de longrine.

L'ensemble présente une rigidité considérable, qui s'oppose au glissement, suivant la pente, et assure un point d'appui parfaitement fixe au frein automoteur.

Le rail est en acier, type vigrole de 10 mètres de longueur. Il se trouve fixé sur la traverse par deux tirefonds, au droit des joints, le nombre des tirefonds est de quatre, il y a également quatre tirefonds sur chaque morceau de longrine.

Le ballast est constitué par du gros gravier du Rhône, et l'écoulement des eaux assuré par une buse centrale, à laquelle aboutissent de distance en distance des drains en pierres sèches.

(A suivre.)

A. B.

## LA GARE DE PERRACHE

S'il est une question mal conçue et mal résolue c'est bien la disposition actuelle de la gare de Perrache. Il est vrai que les ingénieurs qui l'on construite n'avaient pas de précédents au point de vue de la véritable solution pratique, l'industrie des chemins de fer était à ses débuts et rien ne pouvait faire prévoir les inconvénients ou avantages de tel ou tel emplacement.

La gare, ainsi disposée, est une barrière presque infranchissable qui condamne à mort tout un quartier de Lyon. Tant que les choses resteront en l'état il ne faut pas songer à utiliser un des meilleurs emplacements de notre belle ville, la presqu'île, et par contre-coup le quartier de la Mouche. L'extension de Lyon, du côté sud, est arrêtée pour de longues années, et, au moment où

notre ville tend à prendre un développement considérable, il est urgent de se préoccuper de cette gêne constante.

Dans le public on a toujours cru que le mal était irréparable, la Compagnie P.-L.-M. semble également être de cet avis puisqu'elle modifie les installations intérieures de la grande gare comme si cette dernière devait durer indéfiniment. Nous croyons au contraire que cet état de choses pourrait se modifier, d'ici à quelques années, dans le sens le plus favorable aux intérêts de la ville.

Pour cela il faut qu'on se décide carrément à disposer une nouvelle gare à Perrache, en remplacement de celle actuelle, en orientant le bâtiment du nord au sud, c'est-à-dire dans le sens parallèle à nos deux rivières.

La solution est-elle possible? Nous répondrons oui sans hésiter.

Les voies sont toutes tracées, ce sont celles de la ligne de Saint-Étienne, et elles se raccordent déjà avec le tunnel de Saint-Irénée par le pont de la Quarantaine. De plus, la grande partie des terrains nécessaires appartient à la Compagnie P.-L.-M., donc il n'y aurait pas de difficultés de ce côté et la gare pourrait avoir sa façade, du côté du Rhône, tout en étant fort bien desservie par le cours Charlemagne.

Cette disposition ne déplacerait l'embarcadère que de 2 ou 300 mètres au plus, et présenterait l'immense avantage, en dégageant les quartiers de la presqu'île, de permettre l'extension du côté de la Mouche, dont les communications avec le centre de Lyon seraient assurées par un nouveau pont en face la gare.

Mais, nous objectera-t-on, comment se fera le raccordement de la nouvelle gare avec les lignes de l'Est, et en particulier avec le Dauphiné et la Méditerranée?

La réponse est bien simple : il suffirait de construire un pont sur le Rhône, à l'extrémité de la presqu'île, à l'aide duquel la voie ferrée pourrait rejoindre tout le réseau des lignes de la rive gauche. Ou bien, ce qui serait peut-être préférable, ne faire ce pont de raccordement qu'après le tunnel de la Mulatière, c'est-à-dire en amont d'Oullins; de cette façon il servirait également au passage des trains, venant de Givors ou Saint-Étienne, pour lesquels on voudrait éviter la traversée de Perrache.

Cette dernière solution permettrait aussi la construction de la ligne de la vallée de l'Yzeron, partant d'Oullins pour rejoindre la nouvelle ligne de Givors à Paray-le-Monial, et celle de Roanne.

On voit qu'on pourrait ainsi obtenir un précieux réseau de communications et, par ce fait, une grande ligne de ceinture sera constituée à peu de frais, c'est-à-dire par la construction seule du tronçon de l'Yzeron, d'Oullins à Tassin, et le petit raccord de la Mouche.

Suivons en effet cette ligne de ceinture : gare de Perrache, Vaise, l'Île-Barbe, Collonges, Couzon, Saint-Germain, Limonest (nouvelle ligne de Givors à Paray-le-Monial), Dardilly, la Demi-Lune, Francheville (futur tronçon de l'Yzeron), Oullins, Saint-Fons, le Moulin-à-Vent, la Mouche, Lyon-Est, les Brotteaux, Saint-Clair, Collonges, l'Île-Barbe, Vaise et Perrache.

On pourrait combiner un autre parcours de ceinture, toujours en empruntant ces mêmes lignes, et cette importante question serait résolue selon les nécessités de la défense nationale, et selon le vœu des populations intéressées.

En suivant mon raisonnement le lecteur a dû se dire : *Mais que deviendrait la gare de Lyon-Guillotière et son raccordement actuel avec Perrache, ce serait la fin du rêve tant caressé d'une gare de voyageurs à la Mouche, et par suite, l'arrêt du développement de tout un quartier naissant.*

Si on se donne la peine de réfléchir, on voit que les conséquences seraient absolument contraires à ce qu'on peut croire à première vue.

En effet, si le tronçon de la gare de Lyon-Guillotière à Perrache était supprimé, l'extension serait rendue possible au sud de la belle avenue des Ponts, du côté du fort de la Vitriolerie, et rien n'empêcherait la construction d'une gare de voyageurs à la Mouche. Nous estimons que c'est le seul moyen de rendre cette création urgente et nécessaire.

La nouvelle gare de la Mouche serait la tête de ligne pour les directions de l'Est, Genève ou Grenoble, elle serait disposée en rebroussement et, dans le cas de trains à marche continue entre Genève et la Loire, ou la direction de Nîmes-Cette, dont la création s'imposera plus tard, ils s'arrêteraient à cette gare, suivraient le tronçon Mouche-Saint-Fons, puis traverseraient le Rhône par le nouveau pont pour rejoindre leur direction définitive à Oullins.

La gare de Perrache serait en grande partie déchargée pour ne conserver d'une manière générale, que le service Paris-Lyon-Marseille, Lyon-Nîmes, et les trains légers pour la ligne de ceinture, les marchandises de la grande ligne passant par le tunnel de Saint-Clair pour se rendre à la Guillotière et de là dans toutes les directions. D'ailleurs on pourrait toujours conserver le tronçon actuel entre la Mouche et Perrache, en faisant un raccordement courbe pour rejoindre la nouvelle gare, mais en le transformant en viaduc à deux voies pour la traversée de Lyon, afin de ne gêner ni la circulation, ni l'extension des quartiers.

Les avantages de cet avant-projet se résument donc ainsi :

1° Suppression de toutes les causes qui entravent l'extension de la ville du côté du sud, d'où mise en valeur de la Mouche et de la presqu'île.

2° Possibilité de créer un système de ligne de ceinture à peu de frais.

3° Disposition du réseau des voies ferrées, autour de Lyon, pour rendre les communications faciles et très commodes dans toutes les directions. Notre ville serait ainsi le centre où convergerait tout le commerce du Sud-Est, du Centre, et le transit international.

4° Possibilité d'avoir une gare de voyageurs à la Mouche, qui pourrait être tête de ligne et qui serait reliée à Perrache par l'ancien tronçon transformé en viaduc, et par le circuit Mouche-Saint-Fons, Oullins.

5° Service suburbain facile à installer et très productif, pour desservir toutes les localités environnantes au moyen de trains légers, et qui, en satisfaisant les vœux des populations, augmenterait l'importance centrale de la ville de Lyon.

6° Les voies ferrées seraient ainsi installées de façon à assurer, dans toutes les conditions possibles, la défense militaire de notre ville.

Les frais nécessaires, que la Compagnie P.-L.-M. ne pourrait pas entièrement supporter, seraient complétés, *a priori*, par le ministère de la guerre, le département et la ville.

Nous pensons détailler cet avant-projet, d'une façon plus complète, si l'accueil fait à notre idée nous permet d'envisager dans l'avenir une solution favorable. C.

### RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS

La loi sur la responsabilité, qui a fait déjà l'objet de si longues discussions, reviendra bientôt devant la Chambre des Députés, et la Commission du travail vient d'arrêter définitivement le texte des trois premiers articles du projet, qui sera soumis à la Chambre. Nous les reproduisons sans commentaires :

« Article premier. — Tout accident survenu dans leur travail à tous les ouvriers ou employés occupés dans l'industrie du bâtiment, les usines, les chantiers, manufactures, entreprises de transports, de chargement ou de déchargement, magasins publics,

mines, minières, carrières, et en outre dans tout travail où l'on produit ou emploie des matières explosibles ou dans lequel il est fait usage de machines à vapeur ou de toute autre machine mue par une force élémentaire ou animée, donne droit au profit de la victime ou de ses ayants-droits à une indemnité dont l'importance et la nature sont déterminées ci-après :

« Cette indemnité est à la charge de l'entreprise, quelle qu'elle ait été la cause de l'accident. Les employés ou ouvriers dont les appointements dépassent 2000 francs ne bénéficieront que jusqu'à concurrence de cette somme des dispositions de la loi. Le présent article est applicable aux exploitations gérées pour le compte de l'État, des départements, des communes et des établissements publics.

« Art. 2. — Lorsque l'accident aura occasionné une incapacité permanente absolue de travail, la victime aura droit à une indemnité fixe égale aux deux tiers de son salaire moyen annuel.

« Art. 3. — Si l'accident n'a occasionné qu'une incapacité permanente partielle de travail, l'indemnité attribuée à la victime sera diminuée dans la proportion de la capacité de travail restante. »

### LE CIMETIÈRE DE LOYASSE

#### QUESTION A RÉSOUDRE

Nous sommes menacés, à courte échéance, de ne pouvoir plus inhumer dans le cimetière de Loyasse.

Le sol de notre grande nécropole est arrivé à un degré de saturation qui ne lui permet plus de décomposer les cadavres.

Le phénomène de saponification, depuis longtemps observé, ne fait que s'accroître davantage.

Il n'est pas besoin de dire combien cette question est du plus haut intérêt pour la population. — Malheureusement il est très difficile d'y remédier efficacement.

La solution qui s'offre tout d'abord (étant donné que la crémation n'est pas encore suffisamment entrée dans nos mœurs) est celle résultant d'un agrandissement tel, qu'il puisse permettre de laisser aux corps provenant des inhumations générales, un plus long séjour en terre.

Mais, pour qui veut regarder de près, il est facile de s'apercevoir bien vite que ce n'est pas chose aisée d'acquiescer des terrains possédant les qualités requises. En effet, le tènement des deux cimetières de Loyasse qui représente une superficie de plus de 9 hectares est enserré dans une ceinture de fortifications ou de terrains appartenant à l'État.

Le champ de manœuvre de la Sara, qui frappe à première vue, et qui avait été préconisé en 1870-72, doit être abandonné, attendu qu'il offre trop de dangers de contamination pour les eaux du coteau du versant de Montauban.

La partie libre, joignant au sud le cimetière actuel, n'est pas plus favorable, par suite de son exposition et de sa situation pentive.

Du côté de la porte de Saint-Just, il n'y faut pas compter.

Alors, que faire ?

Faut-il aller chercher vers le Point-du-Jour ?

— Mais c'est bien loin.

Faut-il abandonner définitivement notre chère nécropole de Loyasse et inhumer dans la plaine de Bron ?

— Cela ne vaut pas mieux.

Imaginons-nous bien qu'il y a plusieurs conditions difficiles à remplir pour le choix judicieux d'un terrain, et pour s'en rendre compte, il faut lire le très remarquable rapport de la commission scientifique qui fut désignée en 1872, dont voici en substance le résumé des conclusions :

« Les cimetières étant en général une cause d'insalubrité, il faut surtout s'appliquer à l'atténuer le plus possible.

« On peut espérer y arriver par le choix convenable d'un terrain absorbant, exempt de rochers et du voisinage d'un cours d'eau.

« Ce terrain devra, autant que possible, être placé au nord ou à l'est, abrité par une montagne ou une forêt, et ayant une surface suffisante pour que la période d'inhumation soit proportionnelle à la force de décomposition des terres, en tenant compte même d'un cas de probabilité d'épidémie meurtrière. »

En un mot, toutes choses qui se concilient très mal avec la situation topographique et géologique de Lyon, et qui ressemblent fort à ce qui se passe lorsqu'un médecin conseille à un pauvre hère débilité, le repos, la bonne nourriture [et le bordeaux, médication excellente assurément, mais que ses moyens lui interdisent d'employer.

Il faut donc chercher autre chose, et faire appel, comme toujours du reste, dans les cas *in extremis*, à la science, cette inépuisable source, ce suprême refuge.

Comment douter qu'elle ne nous tende une main secourable quand on regarde ce qu'elle a déjà fait ?

Dans l'ordre physique n'a-t-elle pas capté et utilisé la lumière, le son, la chaleur et l'électricité, pour éclairer, faire vibrer, mouvoir ou animer la matière inerte au gré de ses besoins !

Dans l'ordre chimique, son pouvoir n'est-il pas également merveilleux ? Elle décompose, analyse les corps existants et ensuite, par des mélanges ou des combinaisons, elle en crée d'autres possédant des propriétés nouvelles et spéciales pour l'usage qu'elle a en vue !

Lui serait-il donc impossible de trouver un composé chimique, d'une incorporation facile, susceptible de rendre aux terrains actuels le pouvoir absorbant qu'ils ont perdu ?

Non assurément, car son but est surtout, indépendamment de la connaissance du *pourquoi* des choses inexplicables, de remédier aux conséquences des faits naturels.

C'est donc avec confiance qu'il faut attendre d'elle la solution de cette délicate question.

A. M.

## MISE AU CONCOURS DES ÉDIFICES PUBLICS

L'appel adressé, dans le dernier numéro de la *Construction Lyonnaise* à nos confrères de la presse quotidienne n'est pas resté sans écho ; quelques jours après, *l'Express de Lyon* publiait un important extrait des arguments développés dans notre pétition, en l'accompagnant du commentaire le plus favorable qui se puisse faire. Nous avons été particulièrement sensible à cette sympathique approbation, et c'est avec un vif plaisir que nous présentons à notre aimable confrère l'expression de nos bien sincères remerciements.

*Le Salut Public* a publié également une note à ce sujet, mais dans laquelle on pressent toutefois l'intention de diminuer l'importance et le bien-fondé des réclamations que nous avons formulées, en supprimant dans certains passages de cette note, empruntés aux considérations que nous avons émises, les arguments sur lesquels s'appuient précisément ces réclamations.

La phrase suivante indique bien la mesure de l'esprit que nous signalons : « La question des concours n'est pas aussi facile à résoudre qu'il semble au premier abord, car si un concours a ses avantages il a aussi ses désavantages. » Eh ! mon Dieu, oui, nous n'en doutons pas, le système des concours a cela de commun avec la totalité des institutions humaines, puisque la perfection ne se rencontre pas en ce monde ; mais, ainsi que nous le disions : « On diminuerait singulièrement les inconvénients reprochés à ce système avec des jurys compétents et de bons programmes, suffisamment larges et précis, ce que l'on n'a pas toujours ; en

tout cas les avantages sont incontestables, et contrebalancent largement les inconvénients. » Voilà ce que, sans parti pris, notre docte et très honoré confrère aurait pu et dû ajouter pour compléter sa citation.

*Le Salut public* continue en ces termes : « Sans doute un concours peut parfois révéler un artiste ou un architecte inconnu, on peut ainsi y gagner une œuvre remarquable ; mais, par contre, un concours éloigne tous ceux ayant conquis quelque réputation dans leur art, par la crainte assez légitime d'un échec qui peut compromettre cette réputation. »

Voilà, certes, qui est peu flatteur pour ceux qui prennent part aux concours, on les place d'emblée parmi les nullités, Heureusement que les choses ne se passent généralement pas ainsi ; car dans la plupart des concours, les premiers prix sont remportés par des artistes de talent très honorablement connus, qui ont conquis souvent depuis longtemps, une haute et légitime réputation.

Enfin, il est toujours facile de prendre part à un concours sans se faire connaître si l'on craint un échec ; c'est pourquoi ce touchant intérêt envers les situations acquises nous semble par suite bien exagéré et peu conforme au libéralisme des idées modernes. D'ailleurs ces situations qu'on entoure d'une si vigilante sollicitude ne sont pas toujours la récompense du mérite véritable ; mais plus souvent, simplement le résultat d'une chance heureuse aidée quelquefois par la faveur. Il serait par conséquent dangereux et peu équitable que cette situation puisse conférer encore à celui qui la possède, des droits, des privilèges qui s'exerceraient à l'exclusion du talent et à l'encontre des intérêts généraux et du progrès de l'art.

Nous n'aurions pas insisté aussi longuement là-dessus si nous n'eussions tenu à réfuter encore une fois des objections qu'il est important de ne pas laisser accréditer, bien qu'il serait difficile de trouver des arguments sérieux pour les défendre.

Nous allons maintenant essayer d'exposer le plus brièvement possible de quelle façon, le système du concours pourrait être beaucoup amélioré et comment il serait facile de diminuer notablement les inconvénients qu'on peut reprocher à ce système.

Nous dirons tout d'abord que ces inconvénients ne sont pas inhérents au principe du concours, mais bien à la manière dont on procède.

Nous avons demandé des jurys compétents, c'est-à-dire composés en majorité d'hommes spéciaux ; c'est un point essentiel sur lequel il ne nous paraît pas nécessaire d'insister davantage.

Nous demandons également de bons programmes, larges et précis, c'est là le point capital sur lequel on ne saurait trop insister. En effet, les programmes des concours d'architecture sont loin de briller en général par une grande netteté. Ils ne donnent pour la plupart que des indications assez vagues, parfois confuses et contradictoires ; mais ils manquent surtout de renseignements précis.

Voici, à notre humble avis, comment on devrait procéder lorsque la mise au concours d'un édifice a été décidée :

1° Établir un programme qui comporterait d'abord une description très complète des conditions générales concernant la disposition et la destination de cet édifice, ainsi qu'un exposé minutieusement détaillé de tous les besoins. Cette première partie du programme serait rédigée avec beaucoup de sobriété, de clarté et de précision.

2° Ajouter à l'exposé ci-dessus une nomenclature des divers locaux demandés en mettant en regard de chacun d'eux la surface qu'il doit avoir ; en groupant ces locaux suivant leur importance et la façon dont il serait préférable que les services fussent disposés et en indiquant aussi, pour chacun de ces services, les annexes nécessaires.

3° Joindre aux indications précédentes, des plans d'état de

lieux soigneusement établis, avec toutes les cotes et les niveaux nécessaires, accompagner ces plans de renseignements graphiques complets et d'une vue photographique ou autre reproduction quelconque, de l'emplacement sur lequel l'édifice devra être construit, en indiquant sur le plan le point d'où cette vue a été prise, afin qu'on puisse se rendre compte, lorsqu'on étudie un projet, de l'effet perspectif et des rapports à établir avec les constructions environnantes, ou encore d'une heureuse silhouette s'harmonisant bien avec la physionomie du site, si le bâtiment à construire se trouve isolé.

Il est enfin un autre point important qui appelle également une réforme ; nous voulons parler de l'avant-métré détaillé et de l'état estimatif basé sur cet avant-métré qui (en France du moins) doivent accompagner les projets présentés dans un concours.

C'est là une coutume surannée dont nous demandons la suppression, car pour l'élaboration sérieuse d'un devis ainsi compris, il faut un temps qui manque dans les concours ; en effet, jusqu'au dernier jour on cherche à perfectionner ses études, et ce n'est qu'au moment d'envoyer son projet, qu'on les termine à regret,

tandis que pour faire un devis détaillé, véritable et sérieux, il faudrait avoir terminé un mois à l'avance et compléter encore l'étude du projet par des dessins de construction qu'on ne demande pas et qui ne peuvent raisonnablement pas être demandés.

Ce devis détaillé qui dans de telles conditions ne peut être que fictif, et, dont la vérification, elle aussi, est longue et difficile serait avantageusement remplacé par un devis descriptif et une indication approximative de la dépense, en basant cette approximation comme on le fait souvent, sur le mètre carré construit. L'examen facile de cette évaluation aurait en outre l'avantage de permettre aux jurys des comparaisons promptes avec les prix de revient semblables de constructions existantes et connues.

Nous avons donc l'honneur de soumettre les considérations qui précèdent à l'examen des autorités compétentes. Nous serions heureux si elles parvenaient à convaincre les hésitants et faire adopter définitivement le principe du concours dans notre ville ce qui, nous en avons l'espoir, ne saurait beaucoup tarder.

PERVAL.

FAC SIMILE DES SIGNATURES  
DE NOTRE PÉTITION POUR LA MISE AU CONCOURS DES ÉDIFICES PUBLICS

*Jacquet et* *A. Loquet* *F. Giroud* *Le Malbert*  
*J. Gauthier* *Michel Collet* *C. Perrier* *J. Gauthier*  
*E. Chagnat* *J. Gauthier* *M. Gauthier*  
*T. Courant* *M. Gauthier* *M. Gauthier*  
*G. Dubouché* *J. Moisanet* *M. Gauthier*  
*C. Esnault* *E. Courant* *C. Franck* *M. Gauthier*  
*H. G. Bernart* *F. Moisanet* *C. Alex* *R. Chardigny*  
*Chardigny* *M. Gauthier* *M. Gauthier* *M. Gauthier*  
*M. Gauthier* *M. Gauthier* *M. Gauthier* *M. Gauthier*





## UNE NOUVELLE AVENUE

### PROLONGEMENT DU COURS DE LA LIBERTÉ

Nous entendons vaguement parler des projets à l'étude pour tracer de nouvelles artères dans le troisième arrondissement.

Il s'agit, paraît-il, du quartier compris entre le cours Gambetta et l'avenue des Ponts.

Il est évident que de bonnes raisons conduisent à ces études peut-être anticipées mais absolument nécessaires.

Nous ne discuterons pas si l'on a eu tort ou raison de choisir le quartier désigné pour bâtir les vastes et importants bâtiments qu'on élève aujourd'hui, il serait trop tard de revenir sur une décision ancienne que, pour notre part, nous approuvons sans réserve. Il s'agit donc simplement de compléter l'œuvre commencée.

Il est logique, surtout en prévision de l'avenir, de songer aux avenues à créer et dont l'établissement s'imposera à bref délai. D'autre part il faut se décider à l'avance pour éviter de payer trop cher, au moment voulu, les terrains nécessaires aux dégagements; de plus il est bon d'être fixé une fois pour toutes sur les alignements définitifs pour ne pas s'exposer de démolir, après expropriations coûteuses, les nouveaux immeubles qui s'élèvent comme par enchantement dans le quartier précité.

Sur ce point nous pensons être d'accord avec la majorité de la population lyonnaise, envisageons donc les solutions possibles.

Tous les Lyonnais connaissent le principal défaut de leur ville, au double point de vue de la facilité des communications et du coup d'œil : je veux parler de la disposition en damier de presque toutes les artères de la rive gauche, à tel point que je défie bien n'importe quel Lyonnais, transporté avec un bandeau sur les yeux dans un de ces interminables boyaux, puis subitement rendu à la lumière, de reconnaître seulement le nom de la rue où il se trouve. Cela se comprend aisément : l'aspect de ces rues en damier est monotone, rien ne frappe l'œil le plus exercé, si bien que l'on confond, et on confondra toujours entre elles, les diverses rues du réseau de la rive gauche.

Comme commodité on n'en trouve aucune à cette disposition, si un simple piéton veut aller d'un point à un autre il doit suivre les deux côtés de l'angle droit d'un triangle rectangle, parcourir ainsi un trajet presque double avec une grande monotonie d'aspect ou bien s'évertuer à faire dans ce dédale de rues un vrai voyage en zigzag, il lui est impossible d'exécuter sa promenade d'une façon à peu près directe.

D'ailleurs nous pensons qu'il est inutile de discuter plus longtemps sur une manière de voir qui n'a que des partisans, c'est un fait acquis, nous formulerons donc notre idée, en tenant compte de ces diverses considérations.

Nous avons été frappé de la difficulté de communications rapides entre la place du Pont, centre important de toute la circulation de la rive gauche, et la gare de la Mouche, destinée bientôt à être une gare à voyageurs.

Or si l'on établissait une large artère entre ces deux points extrêmes, on voit que ce ne serait, en somme, que le prolongement du cours de la Liberté.

On peut saisir immédiatement tous les avantages d'un pareil projet. Les communications, à travers la rive gauche, seraient facilitées dans une large mesure, tout un quartier, qui ne peut s'assainir sans la création de voies nouvelles y apportant la vie et la lumière, serait régénéré en peu de temps et à peu de frais.

Je dis à peu de frais et je crois voir le lecteur sourire, car il peut songer à la dernière et grandiose entreprise qui commence à peine, mais je maintiens mon dire.

En effet tout le monde sait que les vieilles mesures qui encombrant ce quartier doivent toutes disparaître, dans une dizaine

d'années au plus, pour faire place à de nouvelles constructions établies au fur et à mesure de la suppression de ces taudis. Or si l'on trace simplement à l'avance le futur alignement de cette avenue on pourra, presque sans bourse délier, obtenir en peu d'années la réalisation de notre projet.

La création de cette large artère activera la régénération de tout ce quartier, car elle provoquera la raison d'être des nouvelles constructions qui, sans cela, ne se bâtiraient qu'en fort petit nombre sur un espace sans communications, mal tracé, et privé du mouvement de circulation indispensable pour attirer le commerce et la petite industrie.

Quant au point de vue de l'embellissement il est certain que le prolongement du cours en question modifierait beaucoup, dans le sens le plus favorable, l'aspect des quartiers de la rive gauche.

Cette création pourrait coïncider avec celles relatives aux avenues projetées autour des Facultés; l'établissement du fameux pont, promis depuis si longtemps, serait le complément de cette régénération absolument utile.

Si l'artère nouvelle était le prolongement exact du cours de la Liberté elle n'aboutirait pas juste à la gare de la Mouche, mais un peu plus au nord, c'est-à-dire en face le fort du Colombier. Nous ne trouverions pas d'inconvénients à adopter ce tracé, attendu qu'il aboutirait assez près du centre le plus important, la gare de la Mouche, et qu'il desservirait admirablement le futur grand jardin public du III<sup>e</sup> arrondissement. Si on voulait maintenir la communication directe on serait conduit à dévier un peu l'axe de la nouvelle avenue. Dans tous les cas une étude de voirie plus approfondie indiquerait suffisamment la meilleure solution.

Il serait très facile de trouver, sur cette artère nouvelle, une situation excellente pour les futurs monuments réservés aux quartiers de la rive gauche, entre autres la nouvelle mairie à l'étude.

Si notre idée est bonne il faut l'étudier de suite, plus tard il ne serait plus temps. Nous la soumettons donc aux administrations compétentes, nous réservant d'étudier d'une façon plus complète, au moment opportun, la réalisation de cette entreprise.

SINED.

### L'ÉLECTRICITÉ FORGE MOTRICE

Une innovation qui intéresse les industriels employant de petits moteurs vient d'être faite dans le grand immeuble situé à l'angle des rue et place du Griffon, connu dans le monde de la fabrique lyonnaise sous le nom de la maison du Griffon.

C'est la distribution de la force motrice par l'électricité.

Déjà, dans cette maison, plusieurs ateliers sont en plein fonctionnement, d'autres réservés pour des installations se rapportant à la grande industrie de la soie vont être loués incessamment. Voilà donc la force électrique mise à la disposition de notre industrie.

Nous avons visité un atelier de rasage de velours et un autre de brochage d'étoffes, et nous avons été émerveillés de voir combien ces installations sont simples et pratiques.

Tout marche au moyen d'une petite dynamo posée sur un rayon. Un simple fil de branchement à la canalisation électrique d'éclairage lui donne le mouvement, qui, transmis lui-même par une petite poulie de bois, actionne des machines à coudre, à broder ou à raser. Rien de plus propre et de plus facile à manœuvrer; on pourrait faire l'installation dans un salon. Il suffit d'appuyer le doigt sur un bouton pour tout mettre en marche ou tout arrêter.

Nous ne pouvons qu'applaudir à ces installations nouvelles qui permettent à l'atelier industriel, à l'atelier de famille et même à l'ouvrier ou l'ouvrière en chambre de produire mécaniquement en plein centre des affaires ces mille détails qui terminent ou ornent nos étoffes de soie.



## TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION

Cabinet de M. E. BISSUEL, 27, place de la Comédie.

*Avenue de Saxe côté droit et en retour sur la rue Bouchardy.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. J. Thévenet, entrepr. de menuiserie, rue Vendôme, 32; entrepreneurs: maçonnerie, M. Boucayet, 21 rue Stella; pierre de Villebois, Société anonyme des carrières, 6, rue de la Bourse; pierre blanche, M. Simon, 41, rue Mongolfier; charpente en bois, M. Frérot, rue Sébastien-Gryphe, 151. Au 2<sup>e</sup> étage.

*Avenue de Saxe, angle cours Gambetta.* Surélévation. Propr., M. Naquin; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Quinty frères, 22, rue Trainassac; pierre blanche, M. Simon, 41, rue Mongolfier; pierre de Saint-Cyr, M. Renardou, à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; charpente en bois, M. Despeyroux, rue de Vendôme, 259; menuiserie, M. Dumora, rue d'Amboise, 6; charpente en fer et serrurerie, M. Truchon, rue Franklin, 20 bis; plâtrerie et peinture, M. Balouzet, rue de la République, 45; plomberie et zinguerie, MM. Viviant et C<sup>ie</sup>, rue de la Part-Dieu, 22. Au 3<sup>e</sup> étage.

Cabinet de MM. BOUILHÈRES et TEYSSEIRE, 4, rue des Forces.

*Avenue de Saxe angle rue Fénelon.* Construction d'un bâtiment de rapport. Pr. et entr., M. Rivière, 4, rue Bossuet. Au niveau du rez-de-chaussée.

*Rue Cuvier, 27 et 29.* Construction de deux bâtiments de rapport. Propr. et entrepr., M. Rivière, 4, rue Bossuet; pierre de Villebois, MM. Gat et C<sup>ie</sup>, à Montalieu-Vercieu (Isère). Au niveau du 3<sup>e</sup> étage.

*Fontaines-sur-Saône.* Construction d'un alcazar. Propr., M. Bouvard; entr.: maçonnerie, M. Chomette, à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or; pierre de Saint-Cyr, M. Morateur; charpente en bois, M. Filiolau à Saint-Cyr; charpente en fer et serrurerie, M. Matignon, 10, quai Saint-Vincent; plâtrerie et peinture, M. Veuillet rue Pomme-de-Pin, 5; plomberie et zinguerie, MM. Delogé et Tournier, rue de Fleurieu, 6. Aux fouilles.

Cabinet de M. A. CHOMEL, 10, quai de Retz.

*Rue de Marseille, 67.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Marteau, entrepr. de menuiserie, 7, place Saint-Pothin; entrepreneurs: maçonnerie, M. Louis Rochon, 20, rue de Béarn; pierre dure et pierre tendre, MM. Janin, frères et C<sup>ie</sup>, 67, quai de l'Hôpital; charpente, M. Morin jeune, 94, rue Vauban; charpente en fer et serrurerie, M. Coulaud, 3, rue des Augustins. Au rez-de-chaussée.

Cabinet de M. F. CLERMONT, 8, rue du Bât-d'Argent.

*Cours de la Liberté, 40.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Pierre Richard, entrepr. de serrurerie, 6, rue de Marseille; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Gay et Bagnard, 4, rue des Marronniers; pierre de Villebois, M. Péju, à Porcieu (Isère); pierre tendre, M. Armand, 143, rue Cuvier; charpente en bois, M. Descôtes, 14, rue de la Corderie. Au 3<sup>e</sup> étage.

Cabinet de M. F. COMTE, 1, cours Gambetta.

*Angle nord-est de l'avenue du Château et de la rue Boileau.* Construction de deux maisons de rapport. Propr., M. Billard, entrepr. de maçonnerie, 55, rue Servient; charpente en bois, M. Richard, 83, grande rue de la Guillotière. Aux fondations.

Cabinet de M. CURNY, 351, rue Paul-Bert.

*Rue Molière, angle rue Bonnel.* Construction d'une caserne pour gardiens de la paix. Propr., la ville de Lyon et l'Etat; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Durand et C<sup>ie</sup>, 175, grande rue de la Guillotière. Aux fouilles.

Cabinet de M. DESPIERRE, 10, rue Childebert.

*Rue Dumoulin à l'angle de l'avenue de Saxe.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Peyrusse, entrepr. de charpente, 152, rue Moncey. Entrepreneurs (non désignés). Aux fouilles.

Cabinet de M. FRANCHET, 12, rue d'Algérie.

*Angle des rues Carenne, de la Lône, Béarn et Parmentier.* Construction d'un hôpital. Propr., la société civile de l'hôpital Saint-Joseph; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Rouchon frères, 37, quai Saint-Antoine; pierre de Saint-Cyr, M. Sériziat, à Saint-Fortunat; pierre de Trept, M. Camus, à Trept (Isère). Aux fouilles.

Cabinet de M. FEUGA, 6, place des Célestins.

*Place Vendôme, 8.* Construction d'un bâtiment pour magasins et entrepôts. Propr., M. Brossette, place Bellecour; entrepreneurs: maçonnerie, M. Tarnaud, 19, rue de la Claire; charpente en bois, M. Despeyroux, 259, rue Vendôme. Aux fouilles.

*Rue de la Part-Dieu, angle de la rue du Commandant Dubois.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Nann, entrepr. de maçonnerie, 30, cours de la Liberté; entrepreneurs: pierre de Villebois, MM. Gat et C<sup>ie</sup>, à Montalieu-Vercieu (Isère). Au rez-de-chaussée.

Cabinet de M. GROBOZ, 65, rue de la République.

*Rue Sala, 12.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr. (non désigné); entrepreneurs: maçonnerie, MM. Jamot et C<sup>ie</sup>, 8, rue du Plat; pierre de Villebois, MM. Janin frères et C<sup>ie</sup>, 67, quai de l'Hôpital; pierre tendre, M. Simon, 41, rue Mongolfier; charpente en fer et serrurerie, M. Euler, 21, rue de la Part-Dieu; plâtrerie et peinture, M. Balouzet, 45, rue de la République. Au 1<sup>er</sup> étage.

Cabinet de M. GUIGUET, 13, rue de Jussieu.

*Cours de la Liberté, angle de la rue de la Part-Dieu.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. P. Richard, entrepr. de serrurerie, 6, rue de Marseille; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Gay et Bagnard, 4, rue des Marronniers; pierre de Villebois, M. Péju à Porcieu (Isère); pierre tendre, M. Armand, 143, rue Cuvier; charpente en bois, M. Doublier, cours Lafayette. Au 3<sup>e</sup> étage.

Cabinet de M. MALAVAL, 10, rue Franklin.

*Rue de la Charité entre les rues François-Dauphin et Sala.* Construction d'un hôtel. Propr., la société du journal le *Nouvelliste*; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Gigodot et C<sup>ie</sup>, 87-89, rue Pierre-Corneille. Gros fers et serrurerie, M. Pélisson, 36, rue Saint-Joseph.

Cabinet de M. Claudius PORTE, 27, rue Saint-Pierre.

*Cours Gambetta (côté gauche), et rue des Passants.* Construction de deux bâtiments de rapport. Propr., M. Chaize, entrepr. de maçonnerie, avenue de Saxe, 284; entrepreneurs: pierre de Trept, M. Saint-Point, à Trept (Isère); charpente en fer et serrurerie, M. Arnaud, 248, rue de Vendôme; plâtrerie et peinture, M. Motto, 177, rue Pierre-Corneille. Aux terrassements.

*Cours Gambetta (côté gauche).* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Motto, entrepr. de plâtrerie et peinture, 177, rue Pierre-Corneille; entrepreneurs: maçonnerie, M. Chaize, 177, avenue de Saxe; pierre de Trept, M. Saint-Point, à Trept (Isère). Aux terrassements.

Cabinet de MM. RIPERT et PETIT, 48, cours Morand.

*Rue Saint-Joseph, 54.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Lagoutte, entrepr. de serrurerie, 19, rue Vieille-Monnaie; entrepreneurs: maçonnerie, M. Arbarétaz, 151, rue Sébastien-Gryphe; pierre de Villebois, MM. Gat et C<sup>ie</sup>, à Montalieu-Vercieu (Isère); pierre blanche, M. Cartet, 97, rue Vauban; charpente en bois, M. Janin, à Ecully. Au 1<sup>er</sup> étage.

Cabinet de M. Louis ROGNAT, 281, avenue de Saxe.

*Grande rue de la Guillotière, 23.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Brunard, entrepr. de serrurerie, 39, grande rue de la Guillotière; entrepreneurs: maçonnerie, M. Gouyon, 48, cours de la Liberté; pierre de Villebois (non désigné); pierre blanche, MM. Motte et Portalis, 30, rue Montesquieu; charpente en bois, M. Despeyroux, 259, rue Vendôme; menuiserie, M. Marquis, 39, rue des Passants; plomberie et zinguerie, M. Pigeat, cours de la Liberté, 92. Aux fouilles.

Cabinet de M. ROUX-MEULIEN, 6, rue Vaubecour.

*Place des Hospices, angle des rues Vendôme et de Sully.* Construction d'un hôtel privé. Propr., M. Chavant, 32, cours Morand; entrepreneurs: maçonnerie, M. Tarnaud, 19, rue de la Claire; charpente en bois, M. Debat, 71, chemin Bellecombe.

Cabinet de M. François ROUX, 60, avenue de Noailles.

*Cours Gambetta, 21.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., MM. Paré frères, entrepr. de plâtrerie et peinture, 28, rue de la République; entrepreneurs: maçonnerie, M. F. Parot, 57, rue Vendôme; pierre de Villebois (non désigné). Aux fouilles.

Cabinet de M. THOUBILLON, 32, rue de la République.

*Cours de la Liberté, angle de la rue de la Part-Dieu.* Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Nann, entrepr. de maçonnerie, 30, cours de la Liberté; entrepreneurs: menuiserie, MM. Falcot frères, chemin de Saint-Rambert; charpente en fer et serrurerie, MM. Lagoutte, 19, rue Vieille-Monnaie. Couvert.

*Nouveau Mont-de-Piété. — Rues Duguesclin, Servient, Clos-Suiphon et Part-Dieu.* Propr., l'administration du Mont-de-Piété, 43, rue Ferrandière; arch., M. Thoubillon, 32, rue de la République; entrepreneurs: maçonnerie, M. L. Canque, 33, rue Saint-Pierre; pierre de Villebois, Société anonyme des Carrières, 6, rue de la Bourse; pierre de Lucenay, M. Guillaume; charpente, MM. Savariau frères, 26, quai Jayr; serrurerie, M. Lagoutte, 19, rue Vieille-Monnaie; plâtrerie et peinture, M. Fournier, 7, rue de la Martinière; ferblanterie, plomberie et couverture, M. Pétavit, 5, rue Godefroy. Couvert.

*Pont du Midi sur le Rhône. — Reconstruction.* Propr. la ville de Lyon. Ingénieur en chef, directeur M. Clavenad; ingénieur, M. Fabregue; conducteur, M. Tardy. Parties métalliques: entrepr., MM. Moisant, Laurent, Savey et C<sup>ie</sup>, boulevard Vaugirard, 20, à Paris. Maçonneries: entrepr. MM. Claret et Thouvard, 26, quai Claude-Bernard. Pierre de taille de Villebois, Société anonyme des Carrières, 6, rue de la Bourse.

*Ecole du service de santé militaire. — Avenue des Ponts du Midi, entre les rues Cavenne et de Marseille.* Propr., la Ville de Lyon; arch. en chef, M. Hirsch; arch. adjoint, directeur des travaux, M. J. Dubuisson, 33, quai Claude-Bernard; architecte-inspecteur, M. Virot; entrepreneurs: maçonnerie, M. J. Leduc, 39, rue de Marseille; ciments, M. B. Valanet, 30, chemin des Platanes, à Monplaisir; pierre de taille, Société anonyme des Carrières, 6, rue de la Bourse; charpente en bois, MM. Savariau frères, 26, quai Jayr; charpente en fer et serrurerie, M. Th. Burnichon, à la Demi-Lune; menuiserie, M. Pansu, 24, rue des Asperges; plâtrerie et peinture, MM. Besse et Turin, 12, rue de Lyon, à Monplaisir; zinguerie, plomberie et couverture en ardoises, MM. Nicolas frères, 3, cours de la Liberté; fumisterie, M. Martin aîné, 29, rue de la Martinière.

*Hôtel des Invalides du travail. — Lieu dit de Champagne, 5<sup>e</sup> arrondissement.* Propr., le département et la Ville de Lyon; arch., M. Moncorger, arch. du département, rue du Commandant-Dubois; entrepreneurs: maçonnerie, pierre de taille, M. Nann, 30, cours de la Liberté; ciments, M. Mazet, 86, boulevard de la Croix-Rousse; charpente en bois, M. Joseph Janin, à la Demi-Lune; menuiserie, M. Martin aîné, 14, rue Saint-Etienne, à Saint-Etienne (Loire); plâtrerie, peinture et vitrerie, MM. Rondeau et C<sup>ie</sup>, 182, faubourg Saint-Denis, à Paris; zinguerie, M. Audemard, 174, avenue de Saxe; serrurerie et quincaillerie, M. Matignon fils, 10, quai Saint-Vincent. Couvert.

*Facultés de droit et des lettres.* Quai Claude-Bernard. Propr., la Ville de Lyon; arch. en chef, M. Hirsch; arch. adjoint et directeur des travaux, M. Catelan; entrepreneurs: terrassements et maçonnerie, M. J.-B. Grange, 1, rue Laurengin; ciments, M. B. Valanet, 30, chemin des Platanes, à Mon-

plaisir; pierre de taille, MM. Dubois et Véry, 3, rue des Docks; charpente, M. Faye, 98, rue Rabelais; menuiserie, M. Martin aîné, à Saint-Etienne (Loire), serrurerie, M. Grohon, 29, rue Vauban; plâtrerie, peinture et vitrerie, M. Vellisson, 125, rue Sébastien-Gryphe; zinguerie, plomberie et couverture, M. Boussat, 12, rue Passet. Aux fondations.

### DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

Cabinet de M. Louis FANTON, 90, rue Vendôme.

Rue Corne-de-Cerf, 68. Construction d'un bâtiment. Propr., M. Pégout, appréteur, 39, rue Montgolfier.

Cabinet de M. MOREAU, 5, rue Servient.

Angle nord-est de la rue Masséna et du boulevard des Casernes. Construction de plusieurs bâtiments pour ateliers. Propr., M. Bonny.

### LES NOUVEAUX PROPRIÉTAIRES

#### MAISONS

Cours Vitton, 65. Superf., 500 m. Acq. M<sup>me</sup> Suzanne-Mathilde Passebois, à Saint-Rambert-l'Île-Barbe, au prix de 230.000 fr., soit 460 fr. le m. carré. Rue Port-du-Temple, 16. Acq. M. J. Laroche, 21, rue Terme (41.000 fr.). Rue de la Pyramide, 18. Acq. M. Claude Ruet, 48, rue de Bourgogne (106.200 fr.).

Rue Duguesclin, 185. Superf. 280 m. Acq. M. Flachat, 9, quai Tilsitt. Rue Louis-Blanc, 82, et rue Fournet, 5. Superf. 488 m. Acq. M<sup>me</sup> Marguerite Charpin, à Sathonay (Ain).

Rue du Boeuf, 25. Acq. M. Demarchi, peintre-plâtrier, 50, cours de la Liberté (15.000 fr.).

#### TERRAINS

Cours de la Liberté, 60. Superf. 453.53 c. Acq. MM. Quinty frères, entrep. de maçonnerie, 50, rue Tramassac (75.100 fr.).

### SOCIÉTÉS

#### — FORMATIONS, MODIFICATIONS, DISSOLUTIONS —

5 février 1891. Dissolution de la « Société des carrières de Cheignieu-la-Balme dite d'Hauteville (Ain), près la gare de Rossillon (Ain) »; et sous la raison sociale: « Derriaz jeune et Pyron ». Liquid. M. Emmanuel Juvanon, ingénieur à Rossillon.

#### FAILLITES

12 février 1891. Joseph Claret, maître-menuisier, 24, rue Saint-Joseph. Syndic, M. Canavy, 70, rue de l'Hôtel-de-Ville.

Étude de M<sup>e</sup> GABUT, notaire à Tournus

### DISSOLUTION DE SOCIÉTÉ

Suivant acte reçu par M<sup>e</sup> Gabut et son collègue, notaires à Tournus, le 14 février 1891, M. Claude JEAUGEON AÎNÉ et M. Albert-Antoine JEAUGEON, tous deux entrepreneurs demeurant à Tournus ont déclaré dissoudre à compter du 1<sup>er</sup> février 1891, la société en nom collectif qui existait verbalement entre eux, pour l'exploitation des carrières et la vente de pierres taillées; sous la raison sociale JEAUGEON FRÈRES, dont le siège était à Tournus; par le même acte ils ont procédé au partage de ladite société, MM. JEAUGEON ont été chargés tous les deux conjointement de liquider ladite société et en réaliser l'actif et payer le passif.

Un extrait en ce qui concerne la dissolution de société a été déposé le 18 février 1891: 1<sup>o</sup> au greffe du Tribunal de commerce de Tournus; 2<sup>o</sup> au greffe de la Justice de Paix du même lieu.

POUR EXTRAIT: signé: GABUT.

« M. Claude JEAUGEON AÎNÉ informe sa clientèle qu'ayant repris l'exploitation de la carrière et le matériel de la société qui existait entre lui et son frère, il continuera seul et pour son compte personnel sous la signature: JEAUGEON AÎNÉ, le commerce d'exploitation des carrières et la vente des pierres taillées ».

### RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

**Alpes (Hautes).** — Le 21 février. — Mairie de Gap. Construction d'un lycée national. Fourniture de mobiliers et matériel divers. MM. Falcot frères, à Saint-Rambert-l'Île-Barbe, adjud. à 24 p. 100.

**Ardèche.** — Le 16 février. — Préfecture. Restauration et rechargement de routes nationales. Adjudicataires, Route n<sup>o</sup> 86. Mont., 47.000 fr. E. Emile Vallou, à Tournon, adjud. à 25 p. 100. — Route n<sup>o</sup> 86. Mont., 7.000 fr. M. Noël Madier, à Saint-Remèze, adjud. à 23 p. 100. — Route n<sup>o</sup> 101. Mont., 70.000 fr. M. Henri Boual, à Saint-Sauveur-de-Cruzières, adjud. à 32 p. 100. — Route n<sup>o</sup> 103. Mont., 3.200 fr. M. Ferdinand Chabanas, à Privas, adjud. à 17 p. 100. — Route n<sup>o</sup> 103. Mont., 45.900 fr. M. Henri Sapet, à Saint-Barthélemy-le-Plein, adjud. à 20 p. 100.

**Côte-d'Or.** — Le 14 février. — Préfecture. Amélioration d'une distribution d'eau. 1<sup>o</sup> lot. Mont., 12.948 fr. 06. M. Lioret, à Gray, adjud. à 20 p. 100. — 2<sup>o</sup> lot. Mont., 10.705 fr. M. Lioret, adjud. à 16 p. 100.

**Savoie (Haute).** — Le 16 février. — Mairie d'Annecy. Démolition d'immeubles pour l'élargissement des rues Grenette et Filaterie. Mont., 20.000 fr. M. Honoré Besson, à Paris, 45, boulevard Diderot, adjud. à 5.400.

### MISES EN ADJUDICATION

**Rhône.** — Samedi 14 mars, 2 h. 1/2. — Mairie de Lyon. Adjudication des travaux à exécuter pour l'entretien des bâtiments communaux et services municipaux pendant les années 1891, 1892 et 1893. Travaux évalués comme suit: — 1<sup>o</sup> série. 6<sup>o</sup> lot. Travaux concernant le service des eaux. Mont., 2.000 fr. Caut., 200 fr. — 2<sup>o</sup> série. 10<sup>o</sup> lot. Serrurerie. Mont., 3.000 fr. Caut., 300 fr. — 11<sup>o</sup> lot. Plâtrerie, peinture et vitrerie. Mont., 8.000 fr. Caut., 800 fr.

Les devis et cahier des charges relatifs auxdits travaux sont déposés à l'Hôtel-de-Ville (bureau des travaux de la ville), où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 h. du matin à midi et de 2 h. à 5 h. du soir.

**Rhône.** — Samedi 14 mars, 2 h. 1/2. — Faculté de médecine et de pharmacie (section A), quai Claude-Bernard, à Lyon. Agrandissement du service d'anatomie. Travaux de ferblanterie. Adjudication au rabais. — 4<sup>o</sup> lot. Ferblanterie. Mont., 1.000 fr. Caut., 100 fr.

Les devis et cahier des charges relatifs auxdits travaux sont déposés à l'Hôtel-de-Ville (bureau des travaux de la ville), où chacun sera admis à en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 9 h. du matin à midi et de 2 h. à 5 h. du soir.

**Alpes (Hautes).** — Mardi 17 mars. — Préfecture. Routes nationales Travaux divers. Route n<sup>o</sup> 75. Reconstruction du pont La Dame en aval de son emplacement actuel. Travaux à l'entreprise: Terrassements, chaussées et ouvrages en maçonnerie. 11.561 fr. 21. Tablier métallique, 10.680 fr. 40. Total, 22.241 fr. 61. Somme à valoir, 6.658 fr. 39. Total général, 29.000 fr. Cautionnement provisoire et définitif, 750 fr. Route n<sup>o</sup> 91. Grosses réparations à la galerie du Torrent-Blanc. Travaux à l'entreprise, 33.379 fr. 51. Somme à valoir, 2.620 fr. 49. Total, 36.000 fr. Cautionnement provisoire et définitif, 1.100 fr. Route n<sup>o</sup> 93. Rechargement de chaussée entre les points kil. 12 k. et 16 k. Travaux à l'entreprise, 11.120 fr. Somme à valoir, 3.320 fr. Total, 14.440 fr. Cautionnement provisoire et définitif, 530 fr. Route n<sup>o</sup> 94. Reconstruction en fer de la charpente d'un pont de 3 m. d'ouverture sur le torrent de Bélair, aux abords de Serres. Travaux à l'entreprise, 1.852 fr. 38. Somme à valoir, 247 fr. 64. Total, 2.100 fr. Cautionnement provisoire, 35 fr. Cautionnement définitif, 70 fr. Route n<sup>o</sup> 100. Rechargement des digues aux abords du pont de Sauze. Travaux à l'entreprise, 26.559 fr. 50. Somme à valoir, 3.440 fr. 10. Total, 30.000 fr. Cautionnement provisoire et définitif, 900 fr.

Communication des pièces du projet dans les bureaux: 1<sup>o</sup> de la préfecture; 2<sup>o</sup> de MM. les ingénieurs ordinaires: à Serres, pour les 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> entreprises; à Embrun, pour la 2<sup>o</sup>, et à Gap, rue de l'Hôpital, pour la 5<sup>o</sup>.

**Drôme.** — Lundi 9 mars, 3 h. — Mairie de Valence. Construction d'un réseau d'égout sur 874 m. 80 de longueur. Adjudication le lundi 9 mars 1891, à 3 heures de l'après-midi, à la mairie, des travaux ci dessus. Montant des travaux à l'entreprise, 26.707 fr. 30. Montant du cautionnement en numéraire, 903 fr.

Renseignements au bureau de l'architecte de la ville.

**Drôme.** — Mardi 10 mars, 2 h. — Mairie de Valence. Place de Valence. Service du génie. Adjudication des travaux à exécuter pour l'entretien des bâtiments militaires de la place de Valence pendant les années 1891 à 1892 inclus. La dépense moyenne des travaux d'entretien s'est élevée, pendant les trois dernières années précédentes, environ 12.000 fr.

Les personnes qui veulent concourir à l'adjudication devront produire à M. le chef de bataillon, chef du génie à Valence, avant le 6 mars prochain, les pièces énumérées aux art. 5, 6 et 7 de la notice n<sup>o</sup> 2 annexée au cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs. Le cahier des clauses et conditions générales et toutes les pièces relatives au marché sont déposés dans les bureaux du service du génie, 72, avenue de Romans, à Valence, où l'on pourra en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 8 h. à 11 h. du matin et de 2 h. à 5 h. du soir.

**Isère.** — Dimanche 8 mars, 2 h. Mairie de Mens. Réfection des conduites de distribution des fontaines publiques. Montant des travaux comprenant: citerne, regards, canalisation en tuyaux de fonte, fontainerie, robinetterie. Mont., 19.367 fr. 09. Caut., 1.000 fr.

Renseignements à la mairie et chez M. Richard, avenue Thiers, 5, à Grenoble.

**Loire.** — Samedi 14 mars, 2 h. — Préfecture. Travaux du canal de Givors: 1<sup>o</sup> terrassements et maçonneries; 2<sup>o</sup> portes d'écluses, entre la tête amont du bassin de Rive-de-Gier et la 32<sup>e</sup> écluse. 1<sup>o</sup> lot. Terrassements et maçonneries, 1<sup>o</sup> section. Terrassements, 7.109 fr. 26. 2<sup>o</sup> section. Chaussées, 17.433 fr. 81. 3<sup>o</sup> section. Ouvrages d'art, 100.545 fr. 46. Total, 125.088 fr. 53. Somme à valoir, 13.911 fr. 47. Total général, 139.000 fr. Cautionnement provisoire et définitif, 5.000 fr. — 2<sup>o</sup> lot. Portes d'écluses. Section unique, 20.072 fr. 19. Somme à valoir, 2.927 fr. 81. Total, 23.000 fr. Cautionnement provisoire et définitif, 1.000 fr.

Communication des pièces du projet dans les bureaux: 1<sup>o</sup> de la préfecture; 2<sup>o</sup> de M. Jacquerez, ingénieur, rue de Roanne, 12, à Saint-Etienne.

**Loire.** — Samedi 14 mars, 2 h. — Préfecture. Travaux de construction d'une chaussée en pavés d'échantillon dans la traverse de Saint-Chamond, entre les points kilométriques 17 k. 620 et 18 k. 050,45, sur la route nationale n<sup>o</sup> 88. Dépenses à l'entreprise, 31.502 fr. 74. Somme à valoir, 497 fr. 25. Total, 32.000 fr. Cautionnement, 1.100 fr.

Communication des pièces du projet dans les bureaux: 1<sup>o</sup> de la préfecture; 2<sup>o</sup> de M. Jacquerez, ingénieur ordinaire, rue de Roanne, 12, à Saint-Etienne.

**Loire.** — Samedi 14 mars, 2 h. — Préfecture. Travaux de restauration des abords du barrage de Couzon, sur le canal de Givors. Travaux à l'entreprise: 1<sup>o</sup> section. Terrassements et transports. Mont., 4.230 fr. 01. — 2<sup>o</sup> section. Ouvrages d'art. Mont., 21.410 fr. 42. Total, 25.670 fr. 43. Somme à valoir, 4.329 fr. 57. Total général, 30.000 fr. Cautionnement, 1.500 fr.

Communication des pièces du projet dans les bureaux: 1<sup>o</sup> de la préfecture; 2<sup>o</sup> de M. Jacquerez, ingénieur ordinaire, rue de Roanne, 12, à Saint-Etienne.

### AVIS & RENSEIGNEMENTS DIVERS

**La fontaine Bartholdi.** — Nous apprenons que la fontaine Bartholdi, dont il a été déjà tant de fois question, va être sous peu envoyée à Lyon. Elle subit actuellement quelques modifications devant assurer sa solidité.

La Commission spéciale nommée par la Municipalité afin de déterminer l'emplacement où sera érigé ce monument, vient de déposer son rapport. Comme nous l'avions déjà laissé prévoir, l'emplacement choisi est la place des Terreaux.

**Le futur Hôtel des Postes.** — Depuis quelques jours l'accord est complet entre la Municipalité et le Ministre du Commerce. On sait que le projet consiste à construire l'Hôtel des Postes dans un îlot borné par la rue Grôlée, la rue de Jussieu, le quai de l'Hôpital et la rue Childebert.

La ville de Lyon touchera en échange, pendant soixante années, une indemnité de location qui lui sera versé par l'Administration des Postes.

Le chiffre de cette location était en discussion, la Ville demandait 140.000 francs, le Ministère offrait 130.000 francs : on a partagé le différend et on a arrêté le chiffre de 135.000 francs.

De plus, l'Administration des Postes s'engage à ne demander aucune indemnité d'expropriation à la ville pour son bureau central télégraphique — c'est 900.000 francs au bas mot d'économie pour les finances engagées dans l'affaire de la rue Grôlée.

Enfin, le ministère se contentera d'une indemnité de 100.000 fr. pour frais d'installation.

Tels sont les points principaux du traité qui va, très prochainement, être soumis à l'approbation du Conseil municipal.

**École des Beaux-Arts.** — Par arrêté de M. le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, en date du 19 janvier 1891 :

1° M. Louvier, professeur d'architecture, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, à partir du 1<sup>er</sup> février 1891 ;

2° M. Hugué a été chargé de suppléer M. Louvier, pendant le mois de janvier 1891 ;

3° M. Hugué, professeur suppléant, a été nommé professeur d'architecture, en remplacement de M. Louvier, à partir du 1<sup>er</sup> février 1891.

L'Imprimeur-Gérant. PITRAT AINÉ

LYON. — IMPRIMERIE PITRAT AINÉ, RUE GENTIL, 4.

## FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

### PEINTURE & PLÂTRERIE

**FAVRE FRÈRES**, quai de Serin, 50, 51, 52. — Lyon. — Fabrique de plâtre, entrepôt général des tuileries de Bourgogne, chaux hydrauliques et ciments. — Carreaux de Verdun.

### CARRIÈRES, MINES

**PIERRE DE TOURNUS**, blanche, demi-dure. — **JEUGEON AINÉ**, entrepreneur et marchand de pierres à TOURNUS (Saône-et-Loire). Exploitation de Carrières. — Fourniture spéciale de *Pierres Taillées* pour Bâtimens. Travaux d'art, etc., sur tous dessins et appareils. — Pierre Fine pour sculpture et marbrerie. — Approvisionnements permettant de livrer Brute ou Taillée en toute saison.

**GUILLOT (M)**, entrepreneur. Bureaux 6, quai Claude-Bernard, Lyon. — Fourniture de graviers et sable pour betons et maçonneries. — Petits graviers pour travaux de dallage d'asphalte, de pavage pour allées de jardin, etc. — Cailloux et pavés choisis pour cours, égouts, rigoles. — Entrepôts : pont de la Guillotière, Quai de la Charité, bas port (en face la Manufacture des tabacs).

### FABRIQUE DE CORDAGES

**PAYET FILS**, 23, chemin de Grange-Rouge, 25, chemin des Alouettes, LYON-Monplaisir. Spécialité pour construction, Maçonnerie, Charpente. Cordes et Ficelles. Appareils pour la Gymnastique. Boite : 132, Grande rue de la Guillotière.

### TAILLE DE PIERRES, SCULPTURE & DÉCORATION

**PIERRES DE TOURNUS**. Pierres blanches mi-dures, des Carrières de Tournus. **PERRET**, marchand et entrepreneur à Tournus (Saône-et-Loire). Exécution sur tous les plans et appareils de pierres taillées pour bâtimens, travaux d'art, etc. Fourniture de pierres brutes. — Exploitation exclusive des Carrières de *Lacroix*, pierre très fine pour statues, sculptures et marbrerie. — Stock de pierres brutes ou taillées pouvant être livrées en toutes saisons.

**JUMEAU (E.)** rue Cuvier, 87, LYON. Sculpture, Peinture, Mosaïque, Céramique. Dessins et Décorations sur commandes. Nouveaux genres de décorations mosaïques pour plafonds et cloisons, syst. Bté. S. G. D. G. en France et à l'Étranger. Expéditions, Déplacements.

**VEUVE ANDRÉ DURET**, 83, cours Lafayette, LYON. Sculpture, Marbrerie et Fumisterie. Dallages en tous genres, Ballustrades, Comptoirs, Cheminées, Tables pour cafés, Autels, Chaires, Bénitiers, Tombeaux, Fonts Baptismaux. Scierie hydraulique à Pont-de-Chéruil (Isère). Boîtes : place des Cordeliers, 3, place Bellecour, 19 et place des Terreaux, 6.

### TRAVAUX RUSTIQUES, TREILLAGES

**VOLLAND FILS AINÉ**, Grande-Rue, 21, à Oullins, près Lyon (Rhône). Grande fabrique de treillages perfectionnés. Spécialité de Claires. Travaux rustiques en tous genres, Kiosques, Chaumières, Cabanes aquatiques, etc.

### ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

**ARDOISES, DALLES, ARDOISES, GUICHARD Père et Fils**, chemin de Serin, 3, Lyon. — Représentant de la commission des Ardoisières d'Angers.

**MAZARD PIERRE**, fabricant de tuiles mécaniques et creuses, à Tassin (Rhône) près Lyon. — On trouve les anciens modèles de la maison Humbert Fox, tuilier à la Demi-Lune.

**MONTCHANIN**, anciens établissements Ch. Avril. Entrepôt général de Lyon : quai Saint-Vincent. Bureau et magasin d'échantillons : rue du Commandant-Dubois, 1 (près de la nouvelle préfecture). Tuiles, briques poterie de bâtiment. Tuyaux en terre cuite vernis intérieurement, etc.

**CANCALON FRANÇOIS**. Entrepôt central et direction à ROANNE, rue de l'Entrepôt, 47, 49. Dépôt de Lyon, cours Gambetta, 61. Entrepôt de Saint-Etienne, rue de la République, 55. Tuiles garanties contre le vent et la gelée, de tous systèmes et toutes dimensions. Briques, Carreaux ordinaires rouge et carreaux fantaisie. Tuyaux grès et tuyaux poterie. Fontaines, ornements divers. Grande fabrication de la tuile de montagne cannelée n° 2, terre molle, dite tuile de montagne. 40 années d'épreuves.

### CEMENTS, CHAUX, PLÂTRE, BITUME & PAVES

**GAY, MATHIEU ET CHEVROT**, rue de Marseille, 64. Seuls concessionnaires de la vente des ciments Vicat, pour Lyon et la banlieue, Portland de Meloux, du Valbonnais, Verieu-le-Grand et de Pochet de Saint-Rambert, Ciments de Grenoble, chaux Londres et de Bourgoin, Trept. du Teil et autres provenances. Briques, tuiles et lattes. Albâtres, plâtres de Paris, de Savoie et de Bourgogne. — Expéditions France et Étranger.

**FAVRE FRÈRES**, quai de Serin, 50, 51, 52. Lyon. — Spécialité de tuyaux en terre cuite et en grès pour Conduites d'eau et pour Bâtimens. Seuls représentants à Lyon de la Cie des Grès Français de Pouilly-sur-Saône.

### PRODUITS CERAMIQUES

**PROST FRÈRES**, fabricants à la Tour-de-Selvagny (Rhône). — Magasins et bureaux à Lyon, 16, quai de Bondy. — Spécialité de tuyaux en terre cuite et en grès pour Conduites d'eau et pour Bâtimens. Appareils pour Sièges inodores, Panneaux et Carreaux en faïence, etc. Succursale à Saint-Etienne, rue de Roanne, 22.

### CONSTRUCTION MÉCANIQUE

**DELACQHS (J.)**, 3, rue du Château, près le cours Gambetta, Lyon. 18 médailles or et argent. Fournisseur de l'État et des hospices civils, breveté S. G. D. G. Matériels complets pour entrepreneurs : **Bétonnières** circulaires à grand travail, nouveau système breveté S. G. D. G., pour béton, chaux, ciment et mêchefer, etc., etc.

### ABAT-JOUR

**ABAT-JOUR A ROULEAU & A POULIE AUTOMATIQUE**, avec cables en fils de fer galvanisés inoxydables remplaçant les cordes en chanvre. A. MICHEL, rue Cuvier, 27, à Lyon.

### BOIS DE CONSTRUCTION, SCIAGES & PARQUETS

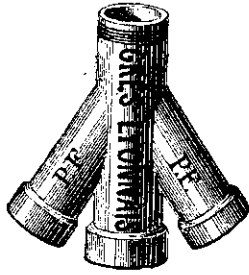
**BATY, (J.)** Scieries à Bulle (Suisse), bureau à Lyon, 217, avenue de Saxe.

**PITRAT AINÉ** à Givors (Rhône). Bois de constructions, Sciages et Parquets. Grandes scieries. Fabrique de parquets, Lames de planchers, Moulures et bois découpés à Bellegarde (Ain).

### TÉLÉPHONES

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TÉLÉPHONES**. Agence régionale, 31, rue de l'Hôtel-de-Ville, Lyon. Chârgnioux représentant pour Lyon et la région — Vente et pose de Sonneries électriques, Boutons, Tableaux indicateurs. Avertisseurs d'incendie, Piles Signaux électriques, etc. Téléphones domestiques remplaçant avantageusement les Porte-Voix ordinaires pour appartements, usines, châteaux etc. Téléphones « Ader » et autres adoptés par l'Adm. des Postes et Télégraphes dans les Réseaux de l'État. Cables pour Lumière électrique etc.

# GRÈS LYONNAIS

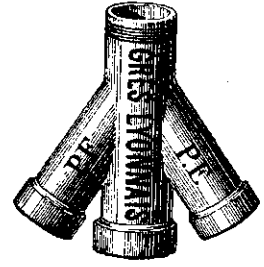


FABRICATION SPÉCIALE DE

## TUYAUX EN GRÈS VITRIFIÉ

POUR

Conduites d'Eau et d'Acide, Egouts, Colonnes de Fosses



MARQUE DÉPOSÉE

# PROST FRÈRES

16, quai de Bondy. — LYON

Usine à la TOUR-DE-SALVAGNY (Rhône). — Dépôt à SAINT-ÉTIENNE, rue de Roanne (Loire)

MARQUE DÉPOSÉE

PAPIERS PEINTS



GRAND DÉTAIL DE PAPIERS PEINTS

## MAISON + P. MARTIN

LYON. — Rue de l'Hôtel-de-Ville, 92. — LYON

REPRODUCTION DE TOUS LES GENRES DE DÉCORATIONS

CRETONNES ASSORTIES AUX ÉTOFFES

CHOIX CONSIDÉRABLE ET TRÈS VARIÉ DANS TOUS LES PRIX

ENVOI FRANCO DE COLLECTION D'ÉCHANTILLONS

PAPIERS PEINTS

## LA Fraternelle Parisienne

FONDÉE EN 1837

SOCIÉTÉ D'ASSURANCES MUTUELLES

CONTRE

*l'Incendie, l'Explosion et le Chômage*

Valeurs Assurées : UN MILLIARD 600 MILLIONS  
Garantie générale et Réserves : 4 MILLIONS

AGENCE GÉNÉRALE DE LYON  
2, rue du Bât-d'Argent, 2

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

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

**A VENDRE** près la place de Monplaisir, terrain clos, 1.200 mètres, 22 mètres façade. à 6 francs, s'adresser à M. Benoit, rue Perrod, 1.

# KOERTING FRÈRES

67 MÉDAILLES EN OR, VERMEIL &amp; ARGENT

INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS, BREVETÉS S. G. D. G.

BUREAUX ET ATELIERS : 20, RUE DE LA CHAPELLE, 20, PARIS

100.000 APPLICATIONS

Appareils à jets — Pulsomètres — Appareils de Chauffage

INJECTEURS UNIVERSELS<sup>®</sup> B. S. D. G.

De toutes grandeurs, prenant l'eau dans la bêche d'alimentations, à 66° c.; aspirant jusqu'à 6" 1/2 de l'eau froide. Grande économie. — Introduction de l'eau dans les générateurs à plus de 100°. — 50.000 applications.

PULSOMÈTRES SYSTÈME KOERTING

40 0/0 d'économie de vapeur. Pour tous débits jusqu'à 10.000 litres par minute. — Remplaçant avantageusement tout système de pompes.

*Les seuls vraiment pratiques.*

CONDENSEURS AUTOMATIQUES A JET D'EAU

POUR MACHINES A VAPEUR DE TOUTES GRANDEURS

*Ni pompe à eau, ni pompe à air. Économie considérable de vapeur. Augmentation de la force de la machine.*

INSTALLATION COMPLÈTE DE CHAUFFAGE ET DE VENTILATION

au moyen de tuyaux et éléments à ailettes développant une surface de chauffe énorme. Entreprise à forfait.

Moteurs à Gaz, système perfectionné. Ventilateurs de cheminées, en fer, plomb, etc., pour tous usages. Agitateurs de liquides à jet de vapeur pour l'épuration des eaux d'alimentation ou mélange de liquides avec produits chimiques. Aspirateurs et Compresseurs d'air ou de gaz, pouvant faire un vide ou une compression de 66 ou 68 c/m de mercure. Élévateurs ou pompes à jet de vapeur. Pompes à incendie. Élévateurs de circulation pour cuvier à couler les étoffes. Pompes pneumatiques pour laboratoires. Valves pour eau et vapeur. Purgeurs automatiques pour conduites de vapeur. Appareils spéciaux pour usines à gaz et sucreries. Graisseurs automatiques à graisse solide, 90 0/0 d'économie. Produits d'amiante américaine.

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

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

