

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 : L'expropriation pour cause d'utilité publique (projet de loi). — Les grands travaux lyonnais. — Les tramways lyonnais. — Crise immobilière à Lyon. — Transformation du quartier Grôlée. — L'Hotel des Postes. — Le réseau des voies ferrées de Lyon à l'ouest de la France. — L'exposition lyonnaise en 1892. — Des divers modes de traction des tramways. — Notre gravure. — Travaux projetés. — Avis et renseignements divers. — Travaux en cours d'exécution. — Demandes en autorisation de bâtir. — Résultats et mises en adjudications, etc.

GRAVURE : Cheminée renaissance (bois sculpté).

L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE

PROJET DE LOI

Après avoir longuement étudié les questions qui se rattachent au projet de loi présenté par le Gouvernement, dans le but d'arriver à la modification de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, la Commission de la Chambre des députés chargée de l'examen de ce projet a terminé ses travaux au commencement de février, et son rapporteur, M. Thévenet, a pu déposer le rapport qu'il avait rédigé en son nom. Sans nous astreindre à la reproduction intégrale de ce document, pour lequel la place nous manquerait, nous allons en faire une rapide analyse, en nous bornant à en extraire les passages les plus importants.

« Depuis longtemps, dit-il, en rappelant le dépôt du projet de loi présenté par le Gouvernement, des abus ont été signalés dans la fixation des indemnités; on les a généralement attribués à l'instruction trop sommaire et trop incomplète qui précède la décision du jury. Il a donc paru nécessaire d'étudier certaines mesures qui, sans affaiblir la souveraineté du jury, pourront atténuer, sinon faire disparaître les erreurs et les fraudes. »

C'était là le but du projet de loi présenté par le Gouvernement, et l'exposé des motifs précisait ainsi la réforme qu'il avait pour objet de réaliser :

« Il nous a paru qu'il suffisait, pour améliorer le fonctionnement du jury de manière à éviter le retour des faits regrettables signalés précédemment, d'ajouter à la loi actuelle :

« 1^o Un système d'expertise facultative qui pourra, sans trop nuire à la rapidité nécessaire des opérations, avoir une sérieuse utilité pour éclairer le jury et faciliter ses décisions ;

« 2^o Des dispositions destinées à perfectionner le recrutement du jury en rendant plus facile pour les Conseils généraux la désignation qu'ils ont à faire chaque année des personnes parmi lesquelles sont choisis, le cas échéant, les jurés d'expropriation ;

« 3^o Des dispositions ayant pour objet de prévenir et de réprimer efficacement les fraudes qui sont parfois tentées ou commises devant le jury, au moyen de documents mensongers.

« Tel est le sommaire des réformes modestes que nous proposons, convaincus qu'aller plus loin serait manquer le but. »

La Commission de la Chambre des députés a cru devoir modifier, sur certains points, le projet du Gouvernement; mais, avant d'indiquer ces changements, M. Thévenet rappelle l'économie générale de la loi du 3 mai 1841, en faisant ressortir l'insuffisance de cette loi.

« Cette loi soumet, à la seule appréciation du jury, l'évaluation

des indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique; c'est ce principe essentiel qui est la base de toute la procédure. Les jurés sont choisis sur une liste dressée par le Conseil général de chaque département; aucune instruction préliminaire n'est prescrite, et les parties discutent sans avoir, au préalable, communiqué les documents et pièces qui justifient leurs prétentions. Telle est, en deux mots, la législation existante.

« On comprend, sans qu'il soit besoin d'y insister, que les décisions du jury, souvent incomplètement éclairé, ou trompé par des documents falsifiés, puissent être justement critiquées. L'exposé des motifs présenté par le Gouvernement signale des abus que nous croyons inutile de rappeler. D'ailleurs, maintes fois les discussions qui ont eu lieu à la Chambre ont mis en pleine lumière certaines décisions du jury, qui accordaient des indemnités qualifiées, à la tribune, de scandaleuses.

« Il est facile de se rendre compte, en effet, des difficultés que rencontrent les jurés dans l'accomplissement de leur mission. Ils sont appelés à se prononcer dans un grand nombre d'affaires, en un très court espace de temps. Ils doivent apprécier non seulement la valeur des terrains, mais encore fixer le préjudice souffert par une industrie ou un commerce qu'on déplace. Ils doivent estimer la valeur des constructions de diverses natures et se prononcer, après une étude rapide, sur des éléments multiples dont doit se composer l'indemnité, et même sur les plus-values que l'exproprié peut trouver dans l'exécution des travaux publics entrepris par l'expropriant.

« Sans doute, le jury met la meilleure volonté du monde à s'éclairer; il visite les terrains et les constructions expropriées; il prend des notes et recueille des informations; mais quoiqu'il fasse, une certaine confusion peut s'établir dans son esprit, et le temps lui manque souvent pour classer avec méthode ses notes et ses observations.

« Les débats s'ouvrent sous la présidence du magistrat directeur qui les conduit plutôt à la forme qu'au fond. L'avocat de l'expropriant et celui de l'exproprié prennent tour à tour la parole, lisent au jury des documents multiples (actes de vente, baux expertises, certificats), se livrent à des commentaires sur chacune de ces pièces qui n'ont fait l'objet, au préalable, d'aucune communication, et après une discussion souvent passionnée, les jurés sont tenus de fixer le chiffre de l'indemnité. Ils ne motivent pas leur décision, qui n'est susceptible que d'un recours en cassation pour vice de forme.

« Le Gouvernement et votre Commission ont pensé qu'il fallait corriger cette procédure et combler certaines lacunes. Ils n'ont voulu toutefois toucher à la loi de 1844 qu'avec une extrême prudence, et seulement sur certains points.

« Nous avons maintenu notamment la souveraineté du jury pour fixer les indemnités d'expropriation. Il était impossible, en effet, d'organiser une juridiction plus impartiale et plus expéditive. Nous avons pensé également que les décisions du jury devaient être sans appel. »

(A suivre.)

LES GRANDS TRAVAUX LYONNAIS

— SUITE —

Deuxième Arrondissement

Cet arrondissement est le plus important de Lyon.

Il forme un seul tènement en plaine, jusqu'au confluent.

Sa superficie totale d'environ 240 hectares contient une popu-



lation d'environ 79.000 habitants, soit une densité moyenne de 330 habitants par hectare.

Il est doté de 39 kilomètres de longueur de voies publiques et d'un réseau de 23 kilomètres d'égouts de divers types.

Ses habitants paient annuellement en contributions de portes et fenêtres, personnelles, mobilières et patentes, le chiffre de 4.500.000 francs.

Ce qui représente une taxe moyenne par tête de 56 fr. 80 et un rendement moyen par hectare de 18.750 francs.

Nous le diviserons en deux parties, savoir :

1° Le centre de la ville, ayant pour limite au sud le cours du Midi;

2° La presqu'île, allant des voûtes au confluent.

1° *Centre de la ville.* — Cette partie dont nous sommes fiers à juste titre, soit par l'admirable position qu'elle occupe entre deux fleuves, soit parce qu'elle contient ce que nous avons de mieux à Lyon, mérite que nous nous appliquions à lui conserver toujours le premier rang.

Les finances de la ville ou des contribuables, ce qui est tout un, ont un grand intérêt à ce qu'il en soit ainsi, car, indépendamment des dépenses employées depuis plus de trente années à son embellissement, l'Administration municipale actuelle vient encore de voter, comme on le sait, les sommes nécessaires pour la transformation du quartier Grôlée, et les 15.000 mètres carrés d'immeubles qui vont être construits à neuf, dans les meilleures conditions possibles d'hygiène et de confortable, sont destinés, dans soixante ans, à devenir propriété communale, par conséquent, il est de toute évidence que l'aliénation de ces maisons sera d'autant plus rémunératrice qu'elles occuperont à ce moment là une situation de premier ordre.

Il ne restera plus bientôt qu'une note détonnante dans ce bel arrondissement, nous voulons parler des rues Petit-David, de la Monnaie, Port-du-Temple, d'Amboise, des Templiers, etc., pour lesquelles la pioche du démolisseur serait un bienfait.

Nous aimerions voir s'étudier un projet de transformation de ce quartier d'un autre âge, où le commerce y périlite chaque jour de plus en plus, et qui fait tache au cœur de la cité.

Tout en adoptant un tracé conciliant à la fois l'hygiène et la spéculation, on pourrait y ménager l'emplacement nécessaire pour l'édification d'un Alcazar cirque, à emplois multiples, qui manque actuellement; ou y installer le *home* pour étudiants, dont l'idée première a été émise par notre savant docteur Lépine, dans le but d'éviter aux jeunes étudiants la transition toujours trop brusque de la vie de collège ou de famille à la liberté absolue.

L'un ou l'autre de ces projets, et mêmes les deux ensemble, seraient parfaitement à leur place dans cette partie de la ville, qui, quoiqu'on en dise, restera encore longtemps le véritable centre attractif.

2° *Presqu'île de Perrache.* — Nous sommes obligés de constater que cette portion de l'arrondissement est en défaveur; on y compte une très grande quantité de terrains nus et inoccupés. Quelques faibles parcelles, seulement, appartiennent à des particuliers, les vrais grands propriétaires sont l'État, la Ville, le Chemin de fer, les Hospices et la Compagnie de Saint-Gobain.

La ville de Lyon en possède pour sa part environ 12 hectares sur lesquels 3^{ha},7 sont loués et 8^{ha},6 sont improductifs.

A notre avis, nous croyons que cette désertion ne doit être attribuée qu'au prix relativement trop élevé du sol, qui a empêché les industriels de venir s'y établir dès le début.

On s'est leurré en espérant vendre ces terrains d'emblée pour des constructions de rapport, tandis qu'au contraire, ils ne pouvaient vraiment convenir qu'à des usiniers, fabricants ou entrepositaires, pour lesquelles des voies ferrées et une gare d'eau étaient extrêmement utiles; et s'ils ont été s'installer ailleurs, c'est

qu'ils y ont trouvé, certainement, des conditions de prix plus abordables.

Du reste, un fait analogue s'est produit à la Guillotière, pour les terrains vagues connus sous le nom de près Guérin, qui font actuellement encore une large tache, vierge de constructions, dans un quartier qui ne demandait cependant qu'à prendre de la densité.

C'est manquer le but et mal spéculer, de se priver d'un revenu considérable pendant plus de trente ans, plutôt que de rien rabattre de ses prétentions.

Aussi nous ne croyons pas que le projet actuellement à l'enquête, concernant le prolongement du cours Charlemagne, par une déviation, jusqu'au cours Perrache, améliore sensiblement cet état de choses.

Le mal ne provient pas du manque de voies ou d'espace, il est uniquement causé par la cherté du sol, tant qu'il n'aura rien été fait à cet égard, la situation restera la même; il faut absolument faire des concessions si l'on tient à remplacer les masures insalubres, construites à la diable, sur des terrains mal remblayés, par des implantations industrielles, les seules convenables et fécondes en bons résultats pour la presqu'île, parce qu'elles seront le point de départ de son accroissement, et partant, de sa prospérité.

(A suivre.)

LES TRAMWAYS LYONNAIS

En abordant un pareil sujet notre but est de rechercher si le réseau de nos tramways répond à toutes les exigences actuelles, tant au point de vue de l'exploitation proprement dite, qu'à celui du tracé, et d'envisager les solutions possibles pour améliorer un si important service public.

En ce qui concerne l'exploitation nous remarquerons tout d'abord que, contrairement à ce qui se passe dans les grandes villes, le fonctionnement des services se termine le soir beaucoup trop tôt.

Ainsi la grande ligne Perrache-Broteaux met en route son dernier véhicule à onze heures du soir dans un sens et onze heures et demie environ dans l'autre. Quant aux lignes de banlieue tout transport cesse en moyenne vers dix heures.

Il en résulte une gêne constante pour tous les intéressés, surtout depuis l'extension toujours croissante de notre grande agglomération lyonnaise. Il est à peu près impossible, pour les habitants des divers faubourgs, de venir passer la soirée à Lyon; un tramway les amenant en ville vers huit heures, ils doivent se mettre en mesure de rentrer vers neuf heures, ou neuf heures et demie au plus tard, pour peu qu'ils aient un certain chemin à faire pour rejoindre la station, s'ils ne veulent pas courir le risque de rentrer à pied, faute de place dans la dernière voiture.

De même, pendant l'été, il est presque impossible aux Lyonnais d'aller à la campagne et de rentrer par un dernier train, car ils sont sûrs de ne trouver aucun moyen de locomotion en descendant à Perrache. Nous ne parlons pas, bien entendu, des rares voitures de place qui stationnent aux abords de notre grande gare, car leur emploi n'est pas à la portée de toutes les bourses, d'ailleurs leur nombre serait absolument insuffisant.

Pendant la saison théâtrale les mêmes difficultés se présentent, malgré l'unique véhicule qui stationne jusqu'à minuit sur la place de la Comédie. Aussi les spectacles sont désertés par une partie considérable de la population lyonnaise, celle qui ne demeure pas assez près du centre de la ville pour s'offrir le théâtre sans les désagréments d'un retour à pied long et ennuyeux. Les habitants de Vaise, de la Guillotière, de Saint-Just, sans parler des quartiers plus excentriques, sont ainsi réduits à s'interdire cette utile distraction.

Le public accueillerait favorablement une prolongation du service, même en payant un peu plus cher à partir d'une certaine heure, et il nous semble qu'on pourrait fort bien lui donner satisfaction sur ce point. Sur les grandes lignes Perrache-Brotteaux et Gare de Vaise-Guillotière, le dernier départ pourrait avoir lieu, par exemple, à minuit, et sur les lignes de banlieue à onze heures du soir au moins, s'il y avait de trop grandes difficultés à prolonger davantage leur horaire.

Il est certain que cette modification serait même plus profitable à notre grande Compagnie de transports, que la mise en route de très grand matin. Donc, si cela était nécessaire pour permettre cette innovation, nous croyons qu'on s'accommoderait fort bien d'une diminution dans le nombre de tramways en service dès les premières heures du jour, véhicules qui circulent, d'ailleurs, presque toujours à vide.

Examinons maintenant l'établissement du réseau.

Malgré le grand nombre de lignes, l'installation actuelle ne permet pas toujours les correspondances commodes et rapides.

Ainsi, par exemple, la ligne d'Oullins est complètement isolée des grandes voies de Vaise et de la rive gauche. Un voyageur partant du Pont-d'Écully, ou de la gare de Vaise, pour se rendre à Oullins, doit descendre place Bellecour, de là il se dirige à pied place de la Charité, à 3 ou 400 mètres de l'arrêt précédent, pour prendre sa correspondance. Naturellement ce trajet lui fait perdre plusieurs minutes, de sorte qu'il arrive souvent trop tard pour partir de suite, et se trouve obligé d'attendre la voiture suivante, il en résulte pour lui une perte de temps d'environ quinze minutes.

Le même fait se représente pour les voyageurs qui, venant de la Guillotière, Montchat ou Monplaisir, veulent se rendre dans la même direction ou inversement.

Quant à la ligne du Pont de la Guillotière à Saint-Clair son point terminus est aussi isolé de la ligne d'Oullins qui, cependant, est son prolongement logique et indispensable.

Ne pourrait-on pas trouver une combinaison qui remédierait à un pareil état de choses, par exemple en centralisant en un point de départ unique les lignes dont nous venons de parler. Il suffirait pour cela de choisir la place Bellecour, pour y faire aboutir les lignes de Saint-Clair et d'Oullins. Cette solution n'occasionnerait pas d'importants remaniements de voies et aurait l'avantage de rendre les correspondances plus commodes et plus rapides en réunissant les divers points de départ. Elle permettrait également d'amener le courant des voyageurs du nouveau funiculaire de la place Croix-Paquet, par la ligne de Saint-Clair, au point de jonction de toutes les directions importantes.

La seule difficulté réside dans le stationnement de plusieurs véhicules sur un seul côté de la place Bellecour, mais nous ne pensons pas qu'elle soit sérieuse, car on peut fort bien arranger en conséquence la disposition des voies et des aiguillages.

La transformation que nous indiquons serait à notre avis facile à établir, et nous sommes persuadés que cette meilleure organisation, qui en définitive ne coûterait presque rien, amènerait un surcroît de voyageurs, les correspondances étant rendues beaucoup plus faciles dans tous les sens. Dans la suite cette amélioration pourrait se compléter par la prolongation de la ligne Villeurbanne-les Cordeliers, soit jusqu'à Bellecour, soit simplement jusqu'à la place de la République par la nouvelle rue Grôlée.

En ce qui concerne les nouvelles lignes à l'étude et les prolongements de celles qui existent, il serait utile que l'on prenne sous peu une décision définitive. Du moment que ces créations sont reconnues nécessaires et utiles, il convient de ne pas faire attendre trop longtemps les populations intéressées.

Nous citerons tout particulièrement le prolongement de la ligne d'Oullins jusqu'à Saint-Genis-Laval, et l'établissement du

tramway de la place de l'Archevêché aux Brotteaux par la rue Moncey, en choisissant la place des Charpenes pour le point terminus de cette dernière ligne. Ce faubourg, très peuplé, est actuellement dépourvu de sérieux moyens de communication, malgré la proximité de la station des tramways de la gare des Brotteaux.

Quant aux nouvelles lignes du centre il est très regrettable qu'il n'y ait encore rien de fait. A certains moments on a pu croire que ce réseau allait enfin être créé, mais on éprouvait chaque fois une déception. Tantôt on objectait que les rues parcourues par le tracé n'avaient pas une largeur suffisante pour permettre aux tramways de circuler sans dangers pour le public, tantôt on déclarait dans des rapports officiels que l'expérience avait démontré l'inutilité et le danger des lignes centrales, et qu'il fallait se borner aux lignes suburbaines, ou bien on déclarait que les propositions faites étaient plus ou moins sérieuses.

Il ne nous appartient pas de rechercher ici les causes plus ou administratives qui empêchent la réalisation de ces divers projets, mais nous ne saurions trop protester, ainsi que l'a déjà fait la *Construction Lyonnaise*, contre les prétendues difficultés techniques qui ont cours dans le public.

La rue Centrale, par exemple, a une largeur suffisante pour l'établissement d'une ligne de tramways avec voies de garage de distance en distance, elle s'y prête aussi bien que la rue Victor-Hugo, et n'a pas une circulation de voitures plus active que cette dernière artère; les craintes d'encombrement doivent ainsi être complètement écartées.

Rien ne s'opposerait donc à la création immédiate de la ligne de la rue Terme au cours Charlemagne, ou simplement à la gare de Perrache, par les rues Centrale et Vaubecour, car nous ne pouvons admettre l'inconcevable théorie qui condamne les tracés parcourant le centre d'une ville. L'expérience indique le contraire dans toutes les cités où on a adopté un tracé central concurremment avec les réseaux de banlieue; il faut que les moyens de communications soient complets pour produire d'heureux résultats au double point de vue de l'intérêt du public et des Compagnies concessionnaires.

Quant à la rue de la Charité il est certain qu'on ne peut, dès maintenant, songer à y établir une ligne de tramways, car le tronçon compris entre la place Bellecour et la rue Sala a une largeur absolument insuffisante. Cet inconvénient devrait bientôt disparaître, mais nous avons le regret de constater que cette question est loin d'être résolue, malgré les enquêtes et contre-enquêtes ordonnées à cet effet.

On ne peut donc songer, pour le moment, à la création de cette deuxième ligne centrale.

Nous signalerons également l'établissement de nouveaux tramways, tant de fois promis, entre Perrache et la rive gauche, en empruntant le nouveau pont du Midi. Depuis longtemps on parle de ce projet, et, malgré les grands avantages que tout le monde se plaît à lui reconnaître, nous ne sommes pas encore prêts à voir une solution aboutir.

Tout le quartier de la Guillotière reste isolé de notre grande gare de Perrache, les communications n'existent pas, et cependant une ligne qui desservirait ces deux points aurait une grande affluence de voyageurs. Il est inconcevable qu'on ait laissé si longtemps dans l'oubli cette regrettable lacune de notre réseau de tramways, alors surtout que ce quartier ne peut obtenir la création d'une gare à la Mouche, et que toute sa population qui voyage est forcément obligée de se rendre à Perrache.

On a parlé, à ce sujet, de prolonger la ligne du Parc à la Mouche jusqu'au cours du Midi par l'avenue des Ponts. Ce serait déjà un pas de fait, mais il nous semble que ce serait insuffisant. D'ailleurs cette ligne a aussi un prolongement désigné, quoique moins utile que le précédent, par le chemin de Gerland pour

aboutir au centre du quartier de la Mouche. Cependant nous croyons qu'il est beaucoup plus utile de pousser cette ligne jusqu'à Perrache, sans préjudice d'une autre création.

A notre avis le III^e arrondissement serait très bien desservi, en attendant mieux, par un deuxième tracé partant de Perrache, pour parcourir la rue de Marseille, la place du Pont, le cours Gambetta, l'avenue de Saxe, la rue Moncey et aboutir à la gare de Genève ou aux Charpennes.

Tous ces projets ont été soumis depuis longtemps aux autorités compétentes, les enquêtes sont faites, on a reconnu tous les avantages de ces nouvelles voies de communication, et les populations intéressées attendent la réalisation de ces travaux utiles et nécessaires.

Nous comptons que dans un avenir très prochain on se décidera à agir, et que les Administrations intéressées s'entendront définitivement pour que ces projets entrent bientôt dans la période d'exécution. K.

CRISE IMMOBILIÈRE A LYON

Une personnalité bien placée pour juger sûrement la situation qui sera faite, d'ici deux ans, aux propriétaires d'immeubles à Lyon, suggère à un de nos confrères de la presse quotidienne les réflexions suivantes :

Pendant que la rive gauche, sur tous les points de son étendue, se couvre de maisons vastes et confortables dont la plupart restent inhabitées, d'ici deux ans, le quartier Grôlée transformé offrira au centre de la ville, dans un quartier neuf, spacieux, aéré et placé dans d'excellentes conditions hygiéniques, des habitations réunissant tous les avantages désirables.

Que résultera-t-il de ce nouvel état de choses ?

Voici ce qui est à présumer :

Dans le nouveau quartier se porteront les familles aisées de négociants, de fonctionnaires, de rentiers, etc., déjà installée dans des appartements de la presqu'île. En disant « se porteront », c'est peut-être parler improprement ; nous voulons dire seront tentés de se porter, les ménages dont nous parlons.

Or, pour les garder et pour ne pas s'exposer à voir leurs maisons inhabitées, les propriétaires devront consentir à des réductions.

On voit la crise qui résultera inévitablement de cette façon de procéder.

Plus grave encore, peut-être, sera la dépréciation que subiront les rez-de-chaussée occupés par les cafés et les magasins.

Comme tout ce qui est nouveau est beau, il est aussi à présumer que les grands établissements de consommation et de vente envahiront les nouveaux quartiers de préférence aux anciens.

Point n'est besoin d'être de profonds calculateurs ou de savants économistes pour présager ce qu'il adviendra de cette situation. Une crise est inévitable.

Quelle sera son importance et sa durée, voilà ce qui reste à connaître.

L'augmentation de la population, malgré l'importance qu'elle pourra acquérir, ne semble pas de nature à diminuer ni à atténuer la durée et l'importance de cette crise.

TRANSFORMATION DU QUARTIER GRÔLÉE

Parmi l'une des plus importantes questions qui ont été soulevées par l'affaire de la transformation du quartier Grôlée, figure la création d'une agence de contrôle pour la surveillance des travaux de construction des nouveaux immeubles.

Le dossier de cette affaire a été déposé, dans la séance du 24 avril 1891, sur le bureau du Conseil municipal, et la Commission spéciale des travaux publics a été saisie de la question.

La Commission qui sera chargée d'organiser ce contrôle et cette surveillance assumera une tâche lourde et délicate : il faudra que les membres possèdent une grande compétence du bâtiment, une science approfondie de la construction, pour pouvoir suivre utilement les travaux qui ont été entrepris et veiller à la stricte exécution des clauses et conditions que doivent remplir les concessionnaires.

L'édification de ces immeubles qui devront réaliser le dernier mot du confort et de la perfection, en matière de construction, nécessite évidemment le contrôle d'hommes du métier, habiles dans leur art, et pouvant défendre les intérêts de la ville dans les multiples difficultés qui vont naturellement prendre naissance au cours de ces importants travaux.

Or, il se trouve qu'un seul candidat a été présenté par l'administration : ce candidat possède peut-être certaines qualités d'ordre administratif, mais il semble qu'il serait préférable de présenter au choix du Conseil plusieurs hommes du métier, architectes, ingénieurs, ayant fait leurs preuves et, par suite, pouvant utilement surveiller de très près ces travaux considérables, d'où est appelé à sortir le plus beau quartier de notre ville.

L'HOTEL DES POSTES

L'Echo de Lyon donne les renseignements suivants sur le projet de construction d'un hôtel des postes :

« Ce projet comporte deux traités dans lesquels la ville intervient, pour le premier avec l'administration des postes, pour le second avec MM. Delamarre et Ferrand, les concessionnaires de l'entreprise du quartier Grôlée.

« Le premier traité est à peu près approuvé dans toutes ses parties par la majorité du Conseil municipal, sauf quelques petites modifications de détail, il ne soulèvera aucune discussion sérieuse. Mais il en est autrement du second : les charges qui vont incomber à la ville en suite de cette construction, qui sera faite aux frais de la commune et en échange de quoi celle-ci ne touchera de l'Etat qu'une modique annuité de 135.000 francs — pendant soixante ans — paraissent très lourdes à tout le monde.

« Or, en ce moment, la mairie centrale négocie avec M. Ferrand et travaille à obtenir des conditions moins onéreuses.

« D'autre part, la commission municipale spécialement chargée de l'étude de cette affaire a émis l'avis que la chambre de commerce contribuât pour sa part à la construction de l'édifice projeté.

« C'est, en effet, un monument commercial au premier chef, dont le commerce bien plus que la commune retirera de sérieux avantages.

« Pour répondre à ce désir de la commission, M. le maire de Lyon a invité la Chambre de commerce de Lyon à participer, pour une part qu'il laisse à son appréciation, à la construction du futur hôtel central des postes et télégraphes.

« Dans ce but, la Chambre de commerce doit se réunir prochainement et délibérer sur cette proposition de la municipalité.

« On voit de quelle nature sont les nouvelles difficultés qui viennent retarder encore la mise en discussion de cette affaire. »

LE RÉSEAU DES VOIES FERRÉES DE LYON A L'OUEST DE LA FRANCE

La *Construction Lyonnaise* a déjà parlé de la lenteur des communications entre Lyon et les grandes villes de l'ouest de la France. Le Conseil général du Rhône, dans sa session d'avril, s'est occupé de cette question qui intéresse au plus haut point la population de notre importante cité ; nous souhaitons qu'il réussisse à faire modifier l'état de choses actuel, si préjudiciable à nos relations commerciales.

La direction de Bordeaux est particulièrement mal desservie, c'est à peine si on trouve un train, soi-disant direct, celui qui part de notre gare à 3 h. 25 du soir, pour se rendre dans cette dernière ville. Or, pour ne considérer que le réseau du P.-L.-M., ce seul et unique convoi met plus de 5 heures et demie pour parcourir les 177 kilomètres qui nous séparent de Gannat, soit une marche d'environ 31 kilomètres à l'heure !

Le moindre train direct des autres grandes lignes fait aisément ses 40 kilomètres à l'heure, en moyenne, avec des difficultés d'exploitation beaucoup plus grandes. Il ne serait donc pas impossible, avec un peu de bonne volonté, d'accroître la vitesse du seul train qui nous relie à Bordeaux.

Nous savons bien que la section comprise entre Tarare et le tunnel du Sauvage, dont la rampe est exagérée, impose un ralentissement forcé aux convois qui la parcourent, mais elle a une longueur relativement très faible, 10 kilomètres tout au plus, ce n'est donc pas ce qui peut faire perdre beaucoup de temps.

La ligne de Lyon à Clermont n'est pas mieux partagée, le plus court trajet se fait en 7 heures 44 minutes pour une distance de 195 kilomètres, soit une marche moyenne de 25 kilomètres à l'heure. C'est une vitesse absolument dérisoire.

Nous ne voulons pas parler des autres directions, presque aussi importantes, où les mêmes inconvénients se produisent, notre énumération serait trop longue. Contentons-nous de réclamer les modifications, les plus urgentes dont le bien-fondé ne peut être contesté.

On a proposé, comme un premier moyen de remédier à une pareille situation, le changement de l'itinéraire du *direct* (?) Lyon-Bordeaux en le faisant passer par Montbrison, Clermont et Tulle, au lieu de Roanne, Saint-Germain-des-Fossés, Gannat et Montluçon.

Ce serait adopter une mesure aussi mauvaise que ce qui existe si ce n'est plus, et cela ne modifierait en rien les divers inconvénients que nous venons de signaler.

Il faut bien se garder, en effet, de supprimer l'unique train direct qui dessert le parcours actuel de Lyon à Bordeaux, car il traverse des localités très importantes qu'il est indispensable de relier à notre grande ville. Il faut au contraire le garder précieusement en augmentant sa vitesse d'une façon appréciable.

Mais comme les deux grandes villes ci-dessus sont insuffisamment desservies, par un seul train, et qu'il y aurait de grands avantages à en créer un autre, nous croyons qu'il serait possible de faire passer un nouvel express par Clermont-Ferrand.

Si nous nous trompons, il ne faudrait pas hésiter à établir un service très direct entre notre ville et la capitale de l'Auvergne, sans préjudice de la création d'un autre à marche rapide allant à Bordeaux par l'ancienne ligne. Bien entendu on conserverait le train actuel, en accélérant sa vitesse.

En améliorant l'exploitation de ses lignes à l'ouest de Lyon, la Compagnie P.-L.-M. s'assurerait une importante augmentation dans le nombre des voyageurs. On sait, en effet, que malgré la distance kilométrique plus courte, en passant par le réseau de cette compagnie, un grand nombre de personnes habitant le réseau d'Orléans préfèrent se détourner sur Paris, quand elles doivent aller dans l'Est, car les trajets sont ainsi beaucoup plus courts et les lignes mieux desservies.

Ces améliorations peu coûteuses seraient donc sûrement compensées par de très sérieux profits aussi bien pour le public que pour la compagnie intéressée.

Nous faisons des vœux pour que notre appel soit entendu et que, dès le service d'été, on fasse droit aux justes réclamations tant de fois exprimées par la population lyonnaise.

SINÉD.

L'EXPOSITION LYONNAISE DE 1892

Le silence commence à se faire sur cette importante entreprise ; de grands efforts ont été faits pour réveiller le zèle endormi de ceux qui auraient été les premiers à profiter de ce remarquable projet, s'il avait été mis à exécution. Tout a été inutile, et l'idée des promoteurs va partager le sort réservé aux œuvres trop nouvelles, ou trop sérieuses, pour être utilement goûtées par la population lyonnaise.

Cela ne veut pas dire que la non-réussite doive être imputée à la majorité de nos compatriotes, loin de nous cette pensée, ils se sont simplement inspiré de l'accueil fait au projet par les personnes bien placées pour l'apprécier.

Il est évident qu'une entreprise de ce genre, quelle que soit la puissance de ses moyens d'action, est vouée à l'insuccès le plus certain si elle n'est énergiquement appuyée par l'Administration municipale. Or, nous ne croyons pas que cette première condition ait été remplie, on a tout simplement dit au Comité d'organisation : *Nous vous donnons éventuellement la concession, mais apportez-nous une garantie très sérieuse, nous verrons après.* En somme on voulait voir venir avant de se décider à appuyer vigoureusement le projet. Le public a suivi la voie qui lui était ainsi tracée et personne ne voulait troubler le *statu quo*.

Dans ces conditions il ne fallait pas compter sur un énergique appui officiel, il devenait donc très difficile de réunir la forte somme de garantie réclamée par la Ville.

A notre humble avis l'intervention municipale aurait dû être beaucoup plus énergique dans un sens ou dans l'autre. Si on reconnaissait que l'Exposition lyonnaise était favorable aux intérêts de notre grande cité, il fallait l'appuyer par tous les moyens possibles ou, ce qui eût encore mieux valu, abandonner à notre municipalité la direction de l'affaire. Si, au contraire, cette entreprise ne pouvait être profitable à la ville de Lyon, si elle risquait de compromettre plus ou moins ceux qui auraient pu avoir foi en son succès, ou si la combinaison préliminaire n'était pas assez sérieusement organisée, il ne fallait pas donner suite aux propositions.

Une des causes principales de la non-réussite, est certainement la tiédeur des hautes personnalités lyonnaises, commerciales, ou industrielles qui jugeaient que cette exposition ne pouvait réussir à Lyon, surtout trois années après la grande manifestation universelle de 1889. Il y en avait fort peu, parmi elles, qui étaient disposées à tenter une seconde fois l'épreuve, il fallait donc tenir compte de cette disposition d'esprit à peu près générale, et nous sommes persuadé que, soutenue moralement par les puissants syndicats ou comités, le résultat eût été tout différent si on avait pu obtenir leur précieux concours.

Notre journal, qui a pourtant soutenu le projet dès son début parce qu'il le croyait utile aux véritables intérêts de notre ville, n'a jamais donné son appréciation sur la façon dont on dirigeait cette entreprise régionale, en voyant la tournure que prenait l'affaire, il devenait évident qu'ainsi conduite elle n'avait que peu de chances d'aboutir, mais comme nous désirions avant tout ne pas préjuger des résultats, nous avons préféré garder le silence plutôt que de jeter une note discordante au milieu des dernières tentatives faites par les organisateurs.

Nous pensons qu'il est trop tard pour songer à faire une exposition en 1892 ; méditons la leçon que nous donnent les événements et réservons l'avenir pour une meilleure occasion. Nous reviendrons d'ailleurs sur cette question en soumettant d'autres idées ou de nouvelles combinaisons.

DES DIVERS MODES DE TRACTION DES TRAMWAYS

Les lignes de tramways se développent de plus en plus à travers les rues de la ville et bientôt Lyon sera pourvu d'un réseau aussi complet que les grandes villes les mieux outillées sous ce rapport.

Mais il ne suffit pas de sillonner les rues de voies ferrées fort bien établies du reste, il faut encore utiliser ces installations dans les conditions les plus avantageuses au point de vue de la traction.

De ce côté, la situation paraît beaucoup moins satisfaisante. On est étonné par ce siècle dit de vapeur et d'électricité de voir encore les chevaux employés presque exclusivement dans notre ville sous prétexte de moyen rapide de locomotion.

Tout cela constitue déjà un progrès sérieux sur le temps où :

Quatre bœufs attelés, d'un pas tranquille et lent
Promenaient dans Paris le monarque indolent.

Mais nous ne sommes pas non plus des rois fainéants et si nous usons des tramways quelquefois, ce n'est pas pour nous reposer dans des voitures très confortables il est vrai, c'est généralement dans le but de gagner du temps.

A ce seul point de vue, la traction animale, non seulement par bœufs comme du temps de nos pères, mais encore par chevaux, devrait être définitivement bannie des grandes exploitations.

On dit que la Compagnie générale songe à faire des essais de traction électrique; on ne saurait trop louer cette intelligente initiative qui nous sortira de la routine et nous dotera enfin de moyens vraiment rapides de locomotion.

Nous croyons donc intéressant de passer en revue les divers modes de traction qui pourraient être mis en œuvre pour remplacer la traction par chevaux, et nous nous proposons de faire ici une étude comparative de la question au double point de vue technique et économique.

D'une manière générale on peut employer pour la traction soit des moteurs animés, soit des moteurs mécaniques.

Les conditions d'exploitation sont bien meilleures et beaucoup plus simples dans le second cas, si l'on considère la nombreuse cavalerie qu'il faut entretenir dans le premier cas, le personnel important qui s'y rattache, les vastes locaux nécessaires pour les écuries et les magasins à fourrage, les dépenses de location qui en résultent, l'entretien onéreux des pavages sur le parcours des chevaux, enfin le défaut d'élasticité du système qui ne permet pas d'entretenir une cavalerie proportionnée à l'affluence variable des voyageurs, alors que le service peut doubler d'importance à certaines heures de la journée, comme les jours de fête et les dimanches.

Pour racheter ces nombreux inconvénients il faudrait que la traction par chevaux soit notablement plus économique que la traction par machines.

Sans entrer à cet égard dans des calculs minutieux qui ne sauraient présenter un caractère de précision absolue, on peut se rendre compte par des considérations très simples des prix comparatifs des tractions animales et mécaniques.

On admet d'une manière générale qu'un cheval de trait, allant au pas à l'allure de 1^m,10 par seconde, peut développer en huit heures un travail de 1.712.000 kilogrammètres.

Mais on ne saurait considérer ce chiffre comme correspondant à un régime normal d'exploitation.

Effectivement si nous nous en rapportons aux renseignements précis que nous possédons sur l'exploitation des tramways de Paris, nous voyons que pour un parcours moyen quotidien par voiture de 92.600 kilomètres, il a fallu 12,5 chevaux constamment en service.

Le poids des voitures chargées étant de 7.000 kilos, si l'on

admet que l'effort de traction est 10 kilog. en moyenne par tonne trainée, le travail produit par les 12,5 chevaux serait de

$$7 \times 10 \times 92.600^m = 6.482.000 \text{ kilogrammètres}$$

et le travail développé par cheval se réduirait à

$$\frac{6.482.000}{12,5} = 518.560 \text{ kilogrammètres.}$$

C'est environ le tiers du travail prévu théoriquement, mais on peut admettre qu'à l'allure tranquille de 1^m,10 qui correspond aux fortes rampes que l'on est exposé à rencontrer à Lyon, le travail pourrait être doublé et porté à 1.000.000 de kilogrammètres, en y comprenant le travail dépensé par le cheval pour élever son propre poids.

En partant de ces données nous pouvons nous rendre compte des dépenses de traction par chevaux et par puissance mécanique.

Nous prendrons comme exemple une voiture pesant 5.000 tonnes avec son chargement complet, et nous admettrons que sur douze heures de traction par jour la voiture gravit une rampe moyenne de 5 centimètres par mètre, pendant huit heures, faisant abstraction des arrêts et des descentes, ce qui est tout en faveur de la traction animale.

Les chevaux doivent développer en effet une certaine somme d'énergie musculaire dans les descentes, tandis que les moteurs mécaniques loin de dépenser du travail pourraient au contraire en emmagasiner pour le restituer à la montée.

Avec la traction mécanique le poids de la voiture sera augmenté du poids du moteur, mais dans l'autre mode de traction il faut tenir compte du poids des moteurs animés qui, sur les rampes admises de 5 pour 100, exigeront un travail semblable à celui occasionné par le transport du moteur, si ce moteur est simplement une machine électrique comme le moteur que nous avons en vue.

Il n'y a donc pas à s'occuper de ce poids supplémentaire dans cette étude de comparaison.

Le travail journalier de traction dans les conditions spécifiées ci-dessus s'obtiendra en comptant un effort moyen par tonne de 10 kilog., augmentés de 1 kilog. par millimètre de pente, soit un effort total de 60 kilog.

Ce travail aura donc pour valeur

$$5 \times 60 \times 1^m,10 \times 3600 \times 8 = 9.504.000 \text{ kilogrammètres}$$

et, à raison d'un travail effectif de 1.000.000 de kilogrammètres par cheval, il exigera l'emploi de 9,5 chevaux de trait.

Ce travail correspond, d'autre part, à une puissance de

$$\frac{9.504.000}{270.000 \times 8} = 4,40 \text{ chevaux-vapeur par heure.}$$

R. BUSQUET.

Ingénieur des Arts et Manufactures.

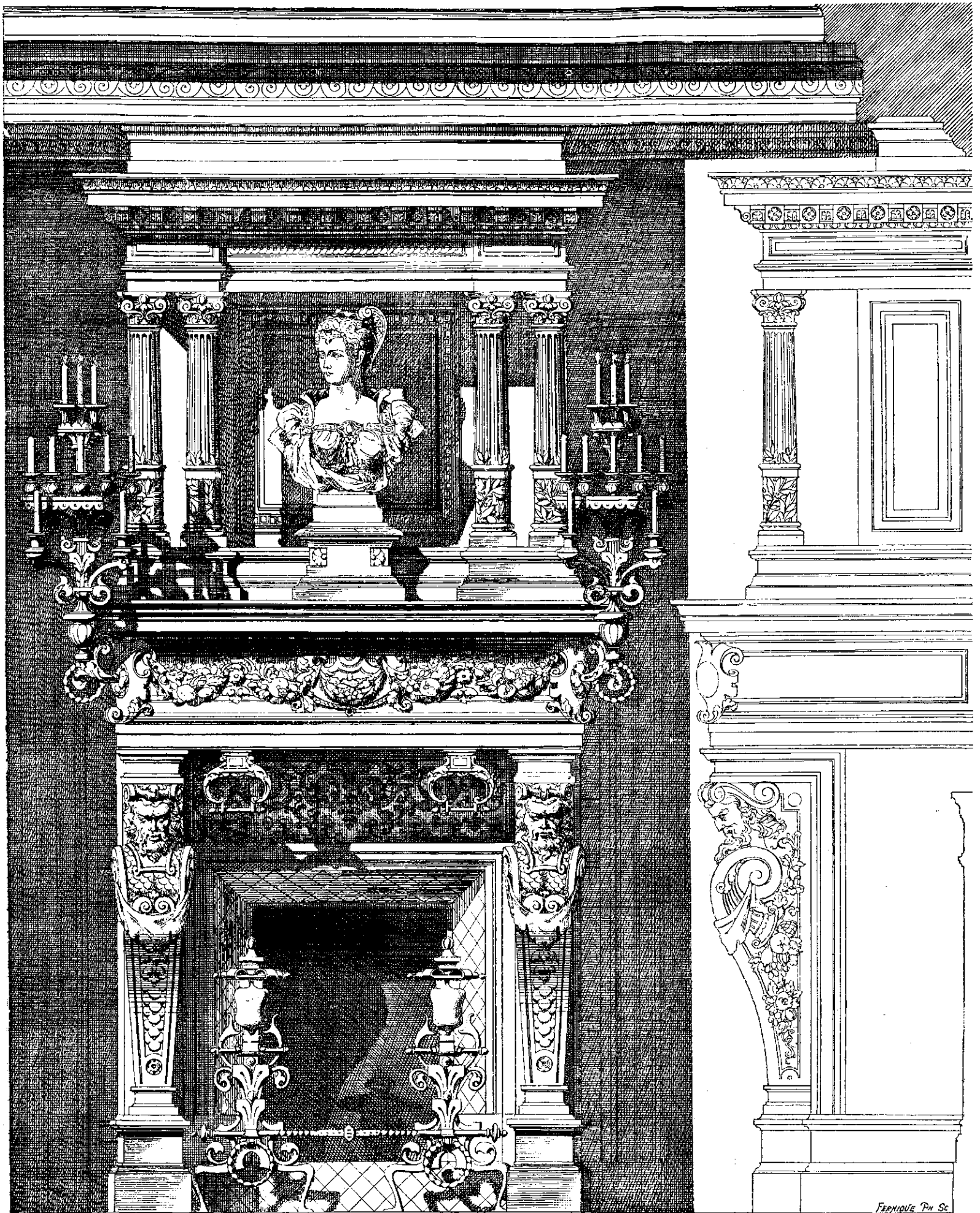
(A suivre.)

NOTRE GRAVURE

La planche que nous reproduisons dans le présent numéro est empruntée à l'ouvrage de M. J.-B. Giraud, *Les Industries d'art à Lyon*, qui a été publié l'année dernière.

Elle représente la face et la vue de côté d'une cheminée composée dans le style Renaissance. Cette cheminée, en bois sculpté, a été exécutée dans les ateliers de la maison Flachet et Cochet, dont ce sera l'honneur d'avoir repris et fait revivre les traditions de bon goût et d'élégance qui caractérisèrent la vieille et glorieuse école lyonnaise des sculpteurs sur bois, laquelle produisit jadis des œuvres si remarquables.

Les compositions de MM. Flachet et Cochet possèdent, en effet, l'heureuse harmonie de l'ensemble, les bonnes proportions dans le détail et le soin irréprochable de l'exécution.



CHÉMINÉE RENAISSANCE, BOIS SCULPTÉ
FLACHAT & COCHET à Lyon

FERRIÈRE P. S.

TRAVAUX PROJÉTÉS

**CHEMIN DE FER FUNICULAIRE DE LYON A FOURVIÈRE-S. JUST
EMBRANCHEMENT DES MINIMES A FOURVIÈRE**

La Compagnie de Fourvière-Ouest-Lyonnais vient de présenter au Conseil municipal un projet en vue d'obtenir la concession d'un embranchement au funiculaire de Saint Just, qui partirait de la gare des Minimes, pour aboutir sur la place de Fourvière.

La Compagnie exécuterait cette annexe suivant les conditions indiquées dans le cahier des charges qui régit sa concession actuelle, et pour se rémunérer de cette dépense, elle demande :

1° Une concession de quatre-vingt dix-neuf ans, à compter de la déclaration d'utilité publique pour l'exploitation de ce prolongement ;

2° La prorogation de la durée de la concession du funiculaire de Saint-Just, afin que cette concession arrive à expiration à la même époque que celle de l'annexe ;

3° Le tarif serait de 0 fr. 25 c. en première classe, de la gare de l'Archevêché à Fourvière, et de 0 fr. 15 c. en deuxième classe ; il serait de 0 fr. 05 c. en deuxième classe, de la gare des Minimes à Fourvière, et de 0 fr. 10 c. en première classe.

La Compagnie demande, en outre, à percevoir tous les jours, comme elle le fait les dimanches et jours de fêtes, le prix de 0 fr. 15 c. en deuxième classe, et 0 fr. 25 c. en première classe, pour les voyageurs à la montée, jusqu'à la gare des Minimes.

La concession du chemin de fer funiculaire de Lyon à Saint-Just a été accordée à la Compagnie de Fourvière-Ouest-Lyonnais par le Conseil général du Rhône, dans le cours de l'année 1872. C'est donc une ligne départementale.

L'embranchement projeté n'est qu'une extension de la concession actuelle, et ne peut être exploité qu'avec la ligne principale.

L'enquête à laquelle il a été procédé, conformément à la décision du Conseil général du 25 novembre dernier, a révélé quelques objections que la Commission désignée par M. le Préfet, pour émettre son avis sur ce projet, a reconnues non fondées, ayant été dictées par l'intérêt particulier.

Cette Commission a donné un avis favorable à la réalisation dudit projet, tout en demandant le maintien des tarifs actuels pour le parcours de Lyon aux Minimes, à la montée.

Le Conseil général devant prochainement être saisi des résultats de l'enquête à laquelle a été soumis le projet dont il s'agit, le Conseil municipal de Lyon aura à délibérer sur cette affaire dans l'une de ses plus prochaines séances.

**CRÉATION D'UN MONUMENT ARTISTIQUE
RAPPELANT L'ANCIEN ALCAZAR**

Par une pétition en date du 7 décembre dernier, MM. Cerf et Lévy, négociants à Lyon, sollicitent la concession, pour une durée de soixante-quinze ans, d'un terrain communal situé sur l'une des trois voies publiques suivantes : le cours du Midi, la place de l'Abondance, l'Avenue de Saxe, ou sur tout autre point qui pourrait convenir, dans le but d'y construire un vaste monument artistique rappelant par sa forme et ses dimensions l'ancien palais de l'Alcazar, autrefois érigé aux Brotteaux, et démoli depuis quelques années.

Les pétitionnaires exposent que ce monument serait disposé pour recevoir diverses destinations et pourrait être affecté, suivant les circonstances, à de grandes fêtes publiques, à des réunions et solennités de toutes nature, telles que concerts, conférences, distributions de prix, spectacles divers, expositions artistiques, scientifiques, littéraires, agricoles, etc., etc.

En échange de cette concession de terrain, MM. Cerf et Lévy s'engageraient envers la Ville :

1° A mettre à sa disposition, dans une limite qui serait ultérieurement fixée, la salle de spectacle et ses annexes ;

2° A constituer, dans un délai de six mois, une société au capital

d'un million de francs destinée à la construction et à l'exploitation de l'établissement dont il s'agit ;

3° A lui livrer ledit établissement sans indemnité, à l'expiration de la concession de soixante-quinze ans, tel qu'il se comporterait à cette époque.

Telles sont, succinctement exposées les propositions présentées par MM. Cerf et Lévy, dont le Conseil municipal aura à s'occuper très prochainement.

**RECONSTRUCTION DE LA BARRIÈRE D'ENTRÉE
DU CIMETIÈRE DE LOYASSE**

Depuis longtemps l'insuffisance de largeur de l'entrée du cimetière de Loyasse était démontrée, surtout lorsqu'il s'agissait de faire pénétrer des voitures chargées de matériaux pour construction de caveaux et de monuments.

Tout récemment un choc violent a failli occasionner la chute complète de la couverture du portail, et ces faits ont amené l'Administration municipale à demander au service de l'Architecture des études en vue de remédier à cet état de choses.

Le projet dressé par M. Hirsch, comporte la démolition complète de la clôture comprise entre les deux pavillons, et son remplacement par la reconstruction de murs en ailes, avec édifications de piliers en pierre d'Hauteville, et établissement d'une barrière en fer.

La dépense pour l'exécution des travaux évaluée à la somme de 12.000 fr. serait imputée sur le crédit d'entretien des bâtiments communaux.

**NOUVEAUX BATIMENTS DE L'HOTEL-DIEU. — CHAUFFAGE
ET VENTILATION**

Le Conseil général d'administration des Hospices civils de Lyon va très prochainement faire exécuter les travaux nécessaires à l'installation des appareils de chauffage et de ventilation des nouveaux services hospitaliers de l'Hôtel-Dieu, soit par l'achat de gré à gré des appareils brevetés, s'élevant à 26.400 fr., soit par voie d'adjudication restreinte, pour l'exécution des travaux évalués à 93.600 fr.

AVIS ET RENSEIGNEMENTS DIVERS

Traités et marchés de la ville de Lyon. — Un décret présidentiel, en date du 27 février 1891, a approuvé, en vue des travaux d'entretien et de réparations des bâtiments communaux, les soumissions présentées par :

MM. Dubin, place Bellecour, 1; estimation totale : 1.500 fr.

Pertus, 9, grande rue de la Croix-Rousse; estimation totale : 400 fr.

Verguin, rue Pierre-Corneille, 45; estimation totale : 1.200 fr.

Zaniroli et Passerat, place du Gouvernement, 4; estimation totale : 800 fr.

Drevon, rue Saint-Pierre, 16; estimation totale : 1500 fr.

Martin, place de la Martinière, 23; estimation totale : 1500 fr.

Compagnie du gaz; estimation totale : 2500 fr.

— Un décret présidentiel, en date du 10 mars 1891, a approuvé, en vue des travaux d'agrandissement du laboratoire d'anatomie de la Faculté de médecine et de pharmacie, les soumissions présentées par :

MM. Guerd et Blanc, rue Bât-d'Argent, 23; estimation totale : 11.100 fr.

Guichard fils, chemin de Serin, 3; estimation totale : 2800 fr.

Compagnie du gaz; estimation totale : 4000 fr.

Gubiand, rue Childebert, 11; estimation totale : 4700 fr.

Gobert, avenue de Saxe, 80; estimation totale : 2100 fr.

Gaget et Pérignon, quai de l'Hôpital, 8; estimation totale : 7,504 fr. 77 c.

— Un décret présidentiel, du 17 mars 1891, a approuvé la soumission présentée par M. Chagnieux, électricien, directeur de l'agence régionale de la Société générale des téléphones, rue de l'Hôtel-de-Ville, 31, en vue de l'installation de sonneries électriques dans les locaux de la nouvelle Mairie du II^e arrondissement, ancien hôtel de Terrenoire, rue d'Enghien; estimation totale : 600 fr.

Les Expropriations du quartier Grôlée. — La Cour d'appel vient de désigner les Jurés devant composer le Jury de la huitième section d'expropriation du quartier Grôlée, dont la session commencera immédiatement après la session des Assises du Rhône, qui s'ouvrira le 19 mai prochain :

JURÉS ORDINAIRES.

1. Léon-Jacques Bour, ingénieur, place Carnot, 15.
2. Louis-Victor Astier, boulevard de la Croix-Rousse, 56.
3. Joannès Gambu, ingénieur, rue de l'Hôtel-de-Ville, 21.
4. Joseph Henry, géomètre, place des Terreaux, 9.
5. Jean-Marie Berthet, entrepreneur, rue Longue, 6.
6. Audiffred, tisseur, rue Perrot, 2.
7. Jean Rykebus, tisseur, rue Jacquard, 42.
8. Etienne Lefort, rentier, rue d'Austerlitz, 17.
9. Jean-Marie Cambon, tisseur, rue Célu, 6.
10. Ennemond Cannel, tisseur, rue Belfort, 17.
11. Claude-Louis Randu, teinturier, rue Nérard, 9.
12. Altmann, ingénieur, rue de la Pyramide, 18.
13. Antoine Versailleux, marchand de vins, quai de Vaise, 16.
14. Robert, serrurier, place Saint-Paul, 11.
15. Nau, propriétaire, cours Gambetta, 27.
16. Joseph Exaltier, propriétaire, rue de la Rize, 30.

JURÉS SUPPLÉMENTAIRES.

1. Alexis Corompt, brasseur, cours Gambetta, 33.
2. François Bory, propriétaire, rue Saint-Amour, 13.
3. Louis Gontard, fabricant de chaussures, quai de la Guillotière, 1.
4. Jean-Baptiste Libercier, propriétaire, Grande-rue-de-la-Guillotière, 111.

Chemin de fer de Lyon-Croix-Paquet à Lyon-Croix-Rousse. — La Compagnie à l'honneur d'informer le public que les dimanches et les jours de fêtes, son service est prolongé jusqu'à minuit.

Voirie municipale de Lyon. — Par arrêté en date du 21 mars 1891 prenant cours du 1^{er} avril suivant :

M. Poulin (César), dessinateur, a été promu conducteur de troisième classe, en remplacement de M. Gancel, décédé;

M. Dubart (Louis-Émile), employé auxiliaire, a été nommé dessinateur, en remplacement de M. Hocquart, décédé;

M. Botton (Pierre-Claude) a été nommé dessinateur, en remplacement de M. Poulin.

Établissement d'une seconde voie sur la ligne de Veynes à Briançon. — Le Ministre des Travaux publics vient d'approuver le projet d'établissement de la seconde voie du chemin de fer de Veynes à Briançon entre la Freyssinouse et Gap; il en prescrit l'exécution dans le plus bref délai.

Ce travail répond uniquement à un intérêt stratégique, le chemin de fer n'ayant, au point de vue commercial, qu'une importance très faible; mais il importe que les relations de Briançon, en temps de guerre, soient assurées rapidement. C'est pourquoi la ligne est peu à peu construite à double voie. Après la construction de la voie que vient d'autoriser M. le Ministre, il ne restera plus que deux tronçons à voie simple : de Chorges à Embrun, sur 22 kilomètres, et de l'Argentière à Briançon, sur 13. La longueur

totale, de Veynes à Briançon, est de 109 kilomètres, dont 84 seront à double voie.

A Veynes, la ligne se raccorde sur Dyon par Grenoble, sur Marseille par Aix, et prochainement, elle atteindra la vallée du Rhône à Livron par Lus-la-Croix-Haute et Die; de Livron, des lignes à double voie vont à Nîmes, Montpellier et Toulouse.

Transformation de la maison d'arrêt en prison cellulaire. — Les travaux de transformation de la maison d'arrêt et de justice de Lyon en prison cellulaire se poursuivent sous la direction de l'architecte départemental M. Moncorgé.

Un concours est ouvert en ce moment entre tous les constructeurs français pour le chauffage à vapeur et la ventilation des bâtiments transformés. Les plans et le cahier des charges relatifs à cette entreprise sont déposés à la nouvelle Préfecture, où MM. les concurrents pourront en prendre connaissance tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures.

Travaux de charpente en fer et serrurerie relatifs à la construction de l'École du service de santé militaire (cinquième lot). — M. Burnichon, adjudicataire des travaux de charpente en fer et serrurerie relatifs à la construction de l'École du service de santé militaire (cinquième lot), demande à l'Administration municipale que M. Barbier, entrepreneur de serrurerie, soit agréé comme sous-traitant pour l'exécution desdits travaux, aux clauses et conditions de son marché comportant un rabais de 17 fr. 50.

M. l'Architecte en chef consulté à l'égard de cette substitution, fait connaître dans un rapport qu'il n'a aucune objection à formuler, relativement à l'admission de M. Barbier comme sous-traitant de M. Burnichon.

La cession de M. Burnichon portera sur la totalité des ouvrages de son entreprise restant à effectuer, et aux mêmes conditions de prix et de rabais que celles qu'il a consenties, ce que M. Barbier a déclaré accepter.

En outre, M. Burnichon restera personnellement responsable, tant envers la Ville qu'envers les ouvriers et les tiers, des engagements qu'il a contractés par le fait de sa soumission, suivant les dispositions de l'article 12 du cahier des charges générales imposées aux entrepreneurs adjudicataires des travaux relatifs à la construction de l'École du service de santé militaire.

Ce même article 12 mentionnant qu'aucun sous-traitant ne pourra être agréé sans le consentement formel du Conseil municipal, cette assemblée examinera à bref délai s'il y a lieu d'accepter M. Barbier comme sous-traitant de M. Burnichon, pour l'exécution des ouvrages de l'entreprise de ce dernier restant à effectuer, et aux conditions indiquées ci-dessus.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION

Cabinet de MM. ARGUILLÈRE et FRAISSENET, 28, quai Jayr.

Angle sud-ouest des rues Parmentier et Sébastien-Gryphe. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Billet, rue Sébastien-Gryphe, 13; pierre de Trept, M. Charrel, à Trept (Isère); pierre blanche, MM. Belloux et Perréin, rue Montesquieu, 87; charpente en bois, M. Solviche; menuiserie, M. Defaye, rue Sébastien-Gryphe; plâtrerie et peinture, M. Faldat, route de Grenoble. Niveau des caves.

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 4^e étage.

Avenue de Saxe, angle cours Gambetta. Surélévation. Propr., M. Naquin; entrepreneurs : maçonnerie, MM. Quinty frères, 22, rue Tranassac; pierre blanche, M. Simon, 41, rue Mongolfier; pierre de Saint-Cyr, M. Renardon, 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^{ie}, rue de la Part-Dieu, 22. Couvert.

Cabinet de MM. BOUILHÈRES et TEYSSEIRE, 33, rue de l'Hôtel-de-Ville.

Avenue de Saxe angle rue Fénélon. Construction d'un bâtiment de rapport. Pr. et entr. général, M. Rivière, 4, rue Bossuet; entrepreneurs: pierre de Villebois, MM. Janin frères, Barthélemy et C^{ie}, 67, quai de l'Hôpital; charpente en fer et serrurerie, M. Poulmarch, 130, rue Pierre-Corneille. Au 1^{er} étage.

Angle nord-est des rues Dumoulin et d'Avignon. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr. et entrepr. général, M. Rivière, 4, rue Bossuet. Aux fondations.

A l'angle sud-ouest des rues Mazenod et du Bas-Port. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Bourgeat, 22, quai de la Guillotière; entrepreneurs: maçonnerie et pierre de taille, M. G. Malterre, 22, rue Palais-Grillet; charpente en bois, M. Vadot; charpente en fer et serrurerie, M. Buttin, 12, rue Palais-Grillet. Au rez-de-chaussée.

Rue Cuvier, 27 et 29. Construction de deux bâtiments de rapport. Propr. et entrepr. général, M. Rivière, 4, rue Bossuet; pierre de Villebois, MM. Gat et C^{ie}, à Montalieu-Vercieu (Isère). Au 4^e 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; menuiserie, M. Dumora; charpente en fer et serrurerie, M. Maignon, 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. Couvert.

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

Rue de la Fraternité aux Charpennes. Construction d'une usine. Propr., MM. Brondel et C^{ie}, 6, rue de la République; entrepreneurs maçonnerie et pierre de taille, M. H. Dumont, 4, quai de la Pêcherie; charpente en bois, MM. Marin frères, menuiserie, M. Dumont, 30, rue de l'Annonciade; charpente en fer et serrurerie, M. Allombert; plâtrerie et peinture, M. Sapanet; plomberie et zinguerie, MM. Joubert et Girerd. 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. Couvert.

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; pierre de Villebois, MM. Gat et C^{ie}; pierre blanche, M. Lalive; charpente en bois, M. Richard, 83, grande rue de la Guillotière, Au rez-de-chaussée.

Grande rue de la Guillotière, 183. Construction d'une maison. Propr., M. Menat; entrepreneurs: maçonnerie, M. Peyrol, à Vénissieux; pierre de Villebois, M. Serin, place de l'Abondance; pierre blanche, MM. Motte et Portalis; charpente en bois, M. Chapel, rue Belle-Combe; menuiserie, M. Bertholin, rue Chevreul; plâtrerie et peinture, M. Recoudier. Aux fondations.

Grand-Camp. Construction d'un stand. Propr., La société des tireurs du Rhône, 61, cours de la Liberté; entrepreneurs: maçonnerie, MM. P. Brouhard et P. Thomas pour le 1^{er} lot, et Leblanc et fils pour le 2^e lot; charpente en bois, MM. Joseph Comte pour le 1^{er} lot, et Daniel Grepot pour le 2^e lot. Au dessus du sol.

Cabinet de M. COURT, 6, rue de la Barre.

Angle sud-est de l'avenue de Saxe et de la rue Mazenod. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Buzzini, entrepr. de plomberie, chemin de Gerland, 59; entrepreneur: maçonnerie et pierre de taille, M. Duchez, 15, boulevard des Casernes. Aux caves.

Rue d'Aguesseau, 7. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M^{me} veuve Rochon; entrepreneurs: maçonnerie, M. Louis Rochon, 20, rue de Béarn; entrepreneurs: pierre de Villebois, M. Percherancier; charpente en fer et serrurerie, M. Poulmarch. Au sol du rez-de-chaussée.

Rue Clos-Suiphon, 23. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Dalfort, à la Talaudière (Loire); entrepreneurs: maçonnerie, MM. Caque et Dubayle; pierre de Villebois, M. Serin; pierre de Saint-Cyr, M. Renardon. Sol du rez-de-chaussée.

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^{ie}, 175, grande rue de la Guillotière. Au 2^e étage.

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

Rue Charlet, 26. Construction d'une maison à loyer. Propr., M. Martinaud, entrepr. de maçonnerie, 72, rue Bugeaud; entrepreneurs: pierre de Villebois, M. Besson; pierre blanche, M. Armand; charpente en bois, M. Grépat; charpente en fer et serrurerie, M. Brizon. Au rez-de-chaussée.

Rue Vendôme, 15. Construction d'une maison à loyer. Propr., M. Vullioz, cours Lafayette prolongé, 52; entrepreneurs: maçonnerie M. Chatoux jeune; pierre de Villebois et pierre blanche, MM. Janin frères et Barthélemy et Pomparat; charpente en bois, M. Faye; charpente en fer et serrurerie, M. Molliard. Aux fouilles.

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

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

plomberie, zinguerie et couverture, MM. Delogé et Tournier, 6, rue de Fleurieu. Au rez-de-chaussée.

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^{ie}, à Montalieu-Vercieu (Isère); pierre blanche, M. Guille, 35, rue Malesherbes; charpente en bois, M. Janin, à Ecully; serrurerie, M. Euler. Au 2^e étage.

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

Angle des rues Cavenne, 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-Autoine; pierre de Saint-Cyr, M. Seriziat, à Saint-Fortunat; pierre de Trept, M. Camus, à Trept (Isère); charpente, M. Descote fils, 14; rue de la Corderie. Aux fondations.

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

Rue Sala, 12. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Chomel; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Jamot et C^{ie}, 8, rue du Plat; pierre de Villebois, MM. Janin frères et C^{ie}, 67, quai de l'Hôpital; pierre tendre, M. Simon, 41, rue Montgolfier; charpente en fer et serrurerie, M. Euler, 21, rue de la Part-Dieu; plâtrerie et peinture, M. Balouzet, 45, rue de la République. Au 3^e 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. Doublie, cours Lafayette; plomberie et zinguerie, M. Buzzini, 100, rue de l'Hôtel-de-Ville. Couvert.

Cabinet de M. GUILLOTTEL, 77, cours Lafayette.

Rue Chevreul. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Renel, rue Sébastien-Gryphe; entrepreneurs: maçonnerie, M. Robeyraud; charpente en bois, M. Dreux; charpente en fer et serrurerie, MM. Simon-Perret et C^{ie}. Au 3^e 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^{ie}, 87-89, rue Pierre-Corneille. Gros fers et serrurerie, M. Pélisson, 36, rue Saint-Joseph. Au 2^e étage.

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. Bouy; entrepreneurs: maçonnerie, M. Titena; pierre de Saint-Fortunat, M. Seriziat; pierre de la Grive, M. Paire; charpente en bois, M. Lafosse; charpente en fer et serrurerie, M. Grobon. Au 2^e étage.

Cabinet de M. PASCALON, 14, rue du Garet.

Ecully, près Lyon. Construction d'un château. Propr., M. Gindre, rue Puits-Gaillot; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Courty; pierre de Villebois et pierre blanche, MM. Janin frères, et Barthélemy et Pomparat, 67, quai de l'Hôpital; charpente en bois et menuiserie, M. Gouverne, à Saint-Cyr; charpente en fer et serrurerie, MM. Patiaud-Lagarde et C^{ie}. Au rez-de-chaussée.

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); pierre blanche, M. Besson, 81, rue Robert; charpente en bois et menuiserie, MM. Camps et C^{ie}, à Annemasse (Haute-Savoie); charpente en fer et serrurerie, M. Arnaud, 248, rue de Vendôme; plâtrerie et peinture, M. Motto, 177, rue Pierre-Corneille. Au rez-de-chaussée.

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); pierre blanche, M. Besson, 81, rue Robert; charpente en bois et menuiserie, MM. Camps et C^{ie}, à Annemasse (Haute-Savoie); charpente en fer et serrurerie, M. Arnaud, 248, rue Vendôme; plâtrerie et peinture, M. Motto. Au 1^{er} plancher.

Rue Pierre-Corneille (côté droit), entre le cours Lafayette et la rue Fénélon. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., MM. Dumont et C^{ie}; entrepreneurs: maçonnerie, MM. Dumont et Nouthen; pierre de Villebois, M. Besson, à Montalieu-Vercieu (Isère); pierre blanche, M. Besson, 81, rue Robert; charpente en bois, MM. Marin frères, 23, rue du Colombier; menuiserie, M. Grimonet, 127, rue Pierre-Corneille; charpente en fer et serrurerie, M. Queyras, 8, rue Neuve; plâtrerie et peinture, M. Lesselier, 9, rue des Archers. Au 1^{er} plancher.

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

Grande rue de la Guillotière, 25. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., M. Brunard, entrepr. de serrurerie, 39, grande rue de la Guillotière; entrepreneurs: maçonnerie, M. Gouyon, 43, cours de la Liberté; pierre de Trept, MM. Vinard et C^{ie}, à Trept (Isère); 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. Pigat, cours de la Liberté, 92. Aux caves.

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. Fondations.

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. Tarnand, 19, rue de la Claire; charpente en bois, M. Débat, 71, chemin Bellecombe. Au 1^{er} plancher.

Transformation du quartier Grôlée.

Entre les rues Grôlée, Saint-Bonaventure et rue Nouvelle. Construction d'un bâtiment de rapport. Propr., la Société du quartier Grôlée, 27, rue Ferrandière; entrepreneur général, M. A. Duchez, 15, quai de l'Hôpital; maçonnerie, M. Lelarge, 28, rue des Remparts-d'Ainay. Aux fondations.

LES NOUVEAUX PROPRIÉTAIRES MAISONS

Lyon. — Quai de la Pêcherie, 2. Acq. M. Jean-Baptiste Pauflque père, rue Centrale, 12.

Rue Tête-d'Or, 45. Acq. M^{me} Joséphine Ayné, rue Saint-Joseph, 1, au prix de 90.500 fr.

TERRAINS

Lyon. Rue de Marseille, 67. Superf., 280 m. Acq. M^{me} veuve Joseph Rochon.

SOCIÉTÉS

— FORMATIONS, MODIFICATIONS, DISSOLUTIONS —

1^{er} avril. Formation de la société Jeannetaud père et fils, entrepr. de maçonnerie, 142, cours de Villeurbanne. Capital 2.000 fr.

FAILLITES

9 avril 1891. Tauty, peintre-plâtrier, rue de Sèze, 84. Syndic M. Jules Rolland.

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Rhône. — Le 22 avril. — Préfecture. Travaux d'entretien intéressant la navigation et la défense des rives du Rhône entre Lyon et le pont d'Arboras, pendant les années 1891, 1892, 1893, 1894 et 1895, dans les départements du Rhône et de l'Isère. M. Hubert Cachet, à Irigny, adjud. au prix du devis.

Ain. — Le 15 avril. — Préfecture. Travaux à exécuter à la sous-préfecture de Trévoux. Construction des grilles fixes et mobiles de la cour d'honneur. Mont., 1.675 fr. M. François Masson, à Montluel, adjud. à 1 p. 100.

Ain. — Le 15 avril. — Préfecture. Ponts et chaussées. Service spécial du Rhône. Travaux à exécuter pour l'entretien des ouvrages qui intéressent la navigation et la défense des rives du Rhône, pendant les années 1891, 1892, 1893, 1894 et 1895. — 1^{er} lot. M. Nicolas Beard, à Chanaz, par Chindrieux (Savoie), adjud. à 4 p. 100. — 2^o lot. M. Louis-Mathurin Guillot, 3, rue de la Vierge-Blanche, à Lyon, adj. à 11 p. 100.

Savoie. — Le 20 avril. — Mairie de Modane. Service de l'artillerie. Construction d'un arsenal. Adjudicataires : terrasse et maçonnerie. Mont., 222.298 fr. 46. M. Symphorien Magnin, à Saint-Michel, adjud. à 4 p. 100. Charpente. Mont., 71.641 fr. 24. M. Grandjean, à Grenoble, quai de la Graille, adjud. à 19 fr. 19 p. 100. Menuiserie. Mont., 31.748 fr. 91. M. Grandjean, adjud. à 21 fr. 10 p. 100. Peinture et vitrerie. Mont., 10.962 fr. 96. M. Michel Thibaut, 48, rue Victor-Hugo, à Lyon, adjud. à 34 fr. 10 p. 100. Ferronnerie et serrurerie. Mont., 89.291 fr. 62. M. Alexandre Alban, à Grenoble, adjud. à 25 p. 100.

MISES EN ADJUDICATION

Ain. — Mercredi 13 mai, 2 h. 1/2. — Préfecture. — Travaux de chemins. Chemins de grande communication. — 1^{er} lot. Ch. 12. Fourniture de matériaux d'entretien sur 8 kil. Mont., 1.988 fr. 50. Somme à valoir, 11 fr. 50. Caut., 70 fr. — 2^o lot. Ch. 30. Consolidation du pont de la Bavoisière sur le Séran et construction d'un pont de décharge. Mont., 3.314 fr. 55. Somme à valoir, 185 fr. 45. Caut., 100 fr. — 3^o lot. Ch. 31. Fourniture de matériaux d'entretien en 1891 et 1892. Mont., 1.124 fr. Caut., 40 fr. — 4^o lot. Ch. 31. Fourniture de matériaux d'entretien en 1891 et 1892. Mont., 1.442 fr. Caut., 50 fr. — 5^o lot. Ch. 31. Fourniture de matériaux d'entretien en 1891 et 1892. Mont., 1.602 fr. Caut., 50 fr. — Chemins d'intérêt commun. — 6^o lot. Ch. 3. Construction d'un pont avec plancher métallique de 5 m. de portée, sur l'Arène, à Virieu-le-Grand. Mont., 2.874 fr. 97. Somme à valoir, 225 fr. 3. Caut., 90 fr. — 7^o lot. Ch. 3. Rectification, terrassements, ouvrages d'art en maçonnerie et empierrement. Mont., 5.837 fr. 35. Somme à valoir, 112 fr. 65. Caut., 200 fr. — 8^o lot. Ch. 33. Reconstruction d'un pont avec plancher métallique de 5 m. de portée, sur le ruisseau d'Amezyieu, commune de Talissieu. Mont., 1.642 fr. 23. Somme à valoir, 157 fr. 77. Caut., 40 fr. — 9^o lot. Ch. 41. Construction de murs et d'un radier aux abords du pont établi sur la Caline, commune de Saint-Rambert. Mont., 1.839 fr. 75. Somme à valoir, 160 fr. 25. Caut., 103 fr.

Les pièces des projets seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés, dans les bureaux de la préfecture (3^e division)

Loire. — Mardi 5 mai, 2 h. — Mairie de Rive-de-Gier. Installation des services municipaux, des postes et télégraphes et de la gendarmerie dans l'hôtel du canal de Givors. — 1^{er} lot. Terrassements et maçonnerie. Mont., 11.833 fr. 81. Caut., 750 fr. — 2^o lot. Charpente, couverture et bois. Mont., 8.858 fr. 30. Caut., 450 fr. — 3^o lot. Menuiserie et quincaillerie. Mont., 8.244 fr. 05. Caut., 400 fr. — 4^o lot. Plâtrerie et peinture. Mont., 19.559 fr. 56. Caut., 150 fr. — 5^o lot. Plomberie et zinguerie. Mont., 2.969 fr. Caut., 150 fr. A valoir 5.535 fr. 28. Tot., 60.000 fr. Renseignements à la mairie.

Le Gérant : PITRAT AINÉ

LYON, IMP. 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. **JE AUGÉONAINÉ**, 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 bétons et maçonneries. — Petits graviers pour travaux de dallage d'asphalte, de pavage pour allées de jardin, etc. — Cailloux et pavés choisis pour cours, écuries, rigoles. — Entrepôts : pont de la Guillotière, Quai de la Charité, bas port (en face la Manufacture des tabacs).

FABRIQUE DE CORDAGES

PAYET FILS, 22, chemin de Grange-Rouge, 28, 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. Bt. 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-Chéru (Isère). boîtes : place des Cordeliers, 3, place Bellecour, 19 et place des Terreaux, 6.

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, 8, 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^o 2, terre molle, dite tuile de montagne. 40 années d'épreuves.

CIMENTS, 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 l'éclou, du Valbonnais, Verieu-le-Grand et de Ponchet de Saint-Rambert, Ciments de Grenoble, chaux lourdes 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-Salvagny (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 Sieges moteurs, 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, l'reveté 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 machefer, 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. Chargé de représenter 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-Vois ordinaires pour appartements, usines, châteaux etc. Téléphones « Adar » et autres adoptés par l'Adon des Postes et Télégraphes dans les Réseaux de l'État. Cables pour Lumière électrique etc.

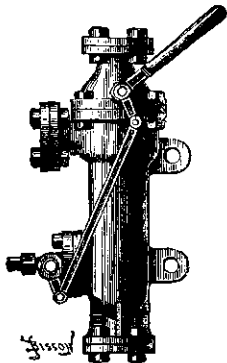
KOERTING FRÈRES

67 MÉDAILLES EN OR, VERNEIL & ARGENT

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

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

100.000 APPLICATIONS



Appareils à jets — Pulsomètres — Appareils de Chauffage

INJECTEURS UNIVERSELS B. S. D. G.

De toutes grandeurs, prenant l'eau dans la bache 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.

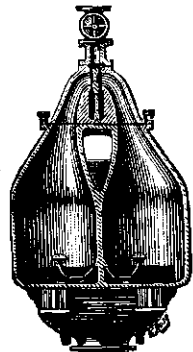
CONDENSEURS AUTOMATIQUES A JET D'EAU

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 Comprimeurs 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 de cale. 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

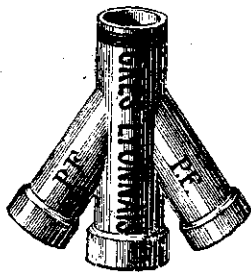
GRÈS LYONNAIS

FABRICATION SPÉCIALE DE

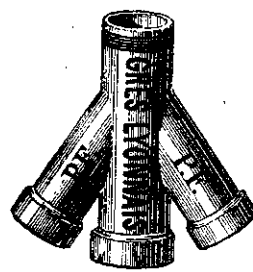
TUYAUX EN GRÈS VITRIFIÉ

POUR

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



MARQUE DÉPOSÉE



MARQUE DÉPOSÉE

PROST FRÈRES

16, quai de Bondy. — LYON

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

Entreprise de dragage à vapeur

EXPLOITATION DES CARRIÈRES DE HIÈRES

— Isère —

PIERRE BRUTE, MOELLONS, ETC.

M^{IN} GUILLOT

ENTREPRENEUR

BUREAUX : 6, quai Claude-Bernard, LYON

FOURNITURE DE GRAVIERS ET SABLE

Pour bétons et maçonneries

+++

PETITS GRAVIERS

Pour travaux de dallage d'asphalte, de pavage pour allées de jardins, etc.

+++

CAILLOUX ET PAVÉS CHOISIS

Pour Cours, Écuries, Rigoles

+++

ENTRÉPÔTS

ont de la Guillotière. — Quai el Charité, bas port.
(En face la manufacture des taba)

AMEUBLEMENTS

TAPISSERIE — ÉBÉNISTERIE — TENTURES

FAIT SUR COMMANDE

RÉORGANISATION COMPLÈTE

E. HAAG, 35, cours Morand, LYON

MAISON DE CONFIANCE

GRAND CHOIX DE MEUBLES DE TOUS STYLES

ET DE CHAMBRES LOUIS XV

SIÈGES, GLACES. LITERIE

ACHATS — ÉCHANGES — RÉPARATIONS

PRIX RÉDUITS