

# LA CONSTRUCTION LYONNAISE

Journal bi-mensuel

ARCHITECTURE — GÉNIE CIVIL — TRAVAUX PUBLICS

## JURISPRUDENCE

*Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Lettre d'avis.* — Les chemins de fer ne sont légalement tenus que de remettre au destinataire les marchandises par eux transportées le lendemain de leur arrivée en gare — il ne leur est imposé aucune lettre d'avis dont l'expédition ne peut être considérée que comme une simple mise en demeure destinée à faire courir les droits de magasinage.

Ainsi décidé par la Cour de cassation le 14 décembre 1892. Décision motivée par l'attendu suivant :

« Attendu que l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 en imposant aux Compagnies de chemins de fer l'obligation de mettre les marchandises expédiées par elles à la disposition des destinataires dans le jour qui suit leur arrivée en gare ne leur prescrit pas de prévenir ces destinataires de l'arrivée des colis qui leur sont adressés; qu'en cette matière tout est de droit étroit et que les obligations des Compagnies ne peuvent résulter que des lois et règlements qui les régissent; qu'il importe donc peu que les unes ou les autres soient dans l'habitude de transmettre aux destinataires des lettres d'avis qui ne sont en réalité que des mises en demeure ayant pour objet d'établir leur droit à des taxes de magasinage, et que d'ailleurs un usage ne saurait prévaloir contre le texte formel de la loi. »

*Propriétaire. — Responsabilité.* — Le Tribunal de la Seine a récemment déclaré un propriétaire responsable d'un vol commis au préjudice d'un de ses locataires en suite du défaut de surveillance du concierge dont la négligence avait permis à des voleurs de s'introduire dans la maison.

*Expropriation pour cause d'utilité publique.* — Des offres régulières doivent être faites par l'expropriant au locataire qui s'est fait connaître dans les délais légaux, et qui figure au jugement d'expropriation, à moins que ce soit ce locataire qui ait lui-même poursuivi la fixation de l'indemnité.

Arrêt de cassation du 9 janvier 1893.

*Non-responsabilité pour soustraction de colis dans un wagon-lit.* — Par un jugement longuement et sagement motivé en date du 25 novembre 1892, la 7<sup>e</sup> Chambre du Tribunal civil de la Seine a exonéré de toute responsabilité la Compagnie internationale des wagons-lits au sujet de la soustraction d'un colis à la main commise au préjudice d'un voyageur occupant une place dans un compartiment d'un wagon-lit déclarant avec raison que l'article 1952 du Code civil constituant une dérogation au droit commun ne saurait s'appliquer qu'aux établissements présentant une identité absolue avec l'hôtel ou l'auberge.

*Société anonyme. — Directeur technique.* — Le directeur technique d'une exploitation mise en société anonyme est un employé et un mandataire général ou spécial révocable à volonté. — L'article 22 de la loi du 24 juillet 1867 ne saurait lui être appliqué. Les stipulations de son contrat doivent être respectées par lui et vis-à-vis de lui.

Arrêt de la Cour de cassation en date du 12 décembre 1892.

*Cours d'eau. — Interruption par un barrage. — Chômage d'une usine. — Référé.* — Le fait de détourner par l'établissement d'un barrage un cours d'eau amenant le chômage d'une usine donne

ouverture à la procédure du référé, et le juge peut sous réserve des dépens et de tous les droits des parties ordonner provisoirement les mesures nécessaires pour faire cesser le détournement de l'eau.

Arrêt de la Cour de Lyon en date du 3 août 1892 sur appel d'une sentence du président du Tribunal de Belley statuant en référé.

## LOI

### SUR LA CONTRIBUTION FONCIÈRE DES PROPRIÉTÉS BÂTIES ET DES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

La loi publiée le 12 août 1890 ayant apporté des modifications profondes à l'assiette de la contribution foncière des propriétés bâties, nous croyons utile d'en reproduire les dispositions essentielles.

Art. 4. — A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1891, il ne sera plus assigné de contingents aux départements, arrondissements et communes en matière de contribution foncière des propriétés bâties.

Art. 5. — La contribution foncière des propriétés bâties sera, à partir de la même date, réglée en raison de la valeur locative de ces propriétés telle qu'elle a été établie conformément à l'article 34 de la loi du 8 août 1885, sous déduction d'un quart pour les maisons et d'un tiers pour les usines en considération du déperissement et des frais d'entretien et de réparation.

Le bénéfice des dispositions de l'art. 85 de la loi du 3 frimaire an VII est étendu aux bâtiments qui servent à loger, indépendamment des bestiaux, des fermes et métairies, le gardien de ces bestiaux.

Art. 6. — Le taux de la contribution foncière des propriétés bâties est fixé en principal, pour 1891, à 3,20 0/0 de la valeur locative établie comme il est dit à l'article précédent, et après les déductions spécifiées audit article.

Le taux ci-dessus ne sera appliqué que pour moitié dans le département de la Corse, pendant cinq ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1891.

Art. 7. — Tout propriétaire de propriété bâtie est admis à réclamer contre l'évaluation attribuée à son immeuble, pendant les six mois à dater de la publication du premier rôle, dans lequel cet immeuble aura été imposé, et pendant trois mois à partir de la publication du rôle suivant.

En ce qui concerne les rôles subséquents, les propriétaires sont admis à réclamer pendant les trois mois de la publication de chaque rôle, lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, leur immeuble aura subi une dépréciation.

En dehors des cas prévus aux deux paragraphes précédents, aucune demande en décharge ou en réduction ne sera recevable, sauf dans le cas où l'immeuble serait en tout ou en partie détruit ou converti en bâtiment rural.

Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles suivies en matière de contributions directes.

Art. 8. — Les évaluations servant de base à la contribution foncière des propriétés bâties seront revisées tous les dix ans.

Toutefois si, par suite de circonstances exceptionnelles, il se produit dans l'intervalle de deux revisions décennales une dépréciation générale des propriétés bâties, soit de l'intégralité, soit d'une

fraction notable d'une commune, le Conseil municipal aura le droit de demander qu'il soit procédé à une nouvelle évaluation des propriétés bâties de l'ensemble de la commune, à la charge pour celle-ci de supporter les frais de l'opération.

Les évaluations ainsi établies seront néanmoins renouvelées à l'expiration de la période décennale en cours.

Art. 9. — Les constructions nouvelles, les reconstructions et les additions de construction seront imposées par comparaison avec les autres propriétés bâties de la commune où elles sont situées.

Elles ne seront soumises à la contribution foncière que la troisième année après leur achèvement.

Pour jouir de l'exemption temporaire spécifiée au deuxième paragraphe du présent article, le propriétaire devra faire à la maison de la commune où sera élevé le bâtiment de la contribution, et dans les quatre mois à partir de l'ouverture des travaux, une déclaration indiquant la nature du bâtiment, sa destination et la désignation, d'après les documents cadastraux, du terrain sur lequel il doit être construit.

Sont considérées comme constructions nouvelles la conversion d'un bâtiment rural en maison ou en usine et l'affectation de terrains à des usages commerciaux ou industriels dans les conditions indiquées à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 29 décembre 1884.

Art. 10. — Les constructions nouvelles, les reconstructions et les additions de constructions non réclamées ou déclarées après l'expiration du délai fixé par l'article précédent seront soumises à la contribution foncière, à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année qui suivra celle de leur achèvement.

Elles seront imposées au moyen de rôles particuliers, tant à la contribution foncière qu'à celle des portes et fenêtres, jusqu'à ce qu'elles aient été comprises dans les rôles généraux.

Leurs cotisations, tant en principal qu'en centimes additionnels, seront égales à celles que supporteront pour l'année en cours les immeubles de même nature et de même importance ; mais elles seront multipliées par le nombre d'années écoulées entre celle où les constructions nouvelles, les reconstructions et les additions de construction auront été achevées et celles où elles auront été découvertes, y compris cette dernière année, sans toutefois pouvoir être plus que quintuplées.

Elles viendront en accroissement des contingents des contributions personnelle-mobilière et des portes et fenêtres. Toutefois, le contingent de la contribution personnelle-mobilière ne sera augmenté qu'à partir de l'année où lesdites constructions, reconstructions et additions de construction seront comprises aux rôles généraux, sous réserve, lorsqu'il y aura lieu, des dispositions de l'article 2 de la loi du 4 août 1844.

Art. 11. — Le contrôleur des contributions directes, assisté du maire et des répartiteurs, assurera l'exécution des deux articles qui précèdent.

Art. 12. — Il continuera d'être perçu par addition au principal de la contribution foncière des propriétés bâties, un centime par franc, dont le produit sera affecté aux secours généraux et distribué entre les départements dans les cas d'incendie, inondation ou autres événements fortuits.

Art. 13. — Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions contraires à celles des articles 4 à 12 de la présente loi.

## A PROPOS DES TRAMWAYS

L'administration de la Compagnie des tramways semblait avoir compris la nécessité d'établir des stations, dans le centre de la

ville, pour éviter des arrêts en route, fréquents et répétés, qui occasionnent de très grandes pertes de temps par suite du véritable abus des voyageurs.

On annonçait cette réforme pour le 1<sup>er</sup> janvier 1893, mais rien n'a été décidé en vue de cette innovation.

Pourtant cette réforme s'impose, étant données les raisons qui militent en sa faveur.

Lorsqu'on voyage en tramway, on est frappé du nombre considérable de personnes qui préfèrent ne pas profiter d'un arrêt quelconque du véhicule, pour avoir le malin plaisir de provoquer un nouvel arrêt, dix pas plus loin, juste en face de leur demeure.

Cette manière de faire, qui tend à se généraliser de plus en plus, est aussi préjudiciable à la Compagnie qu'aux voyageurs sérieux.

Les chevaux usent rapidement leurs forces par ces continuels démarrages, et la durée des trajets s'augmente dans de très notables proportions.

Il devient absolument impossible de compter sur un tramway pour se trouver à temps, soit à la gare, soit à un rendez-vous à heure fixe.

Pour ma part, il m'est arrivé très souvent, lorsque je désirais prendre un train à Perrache, de me servir tout bonnement de mes jambes, presque toujours j'arrivais avant le *tram* dont j'aurais pu disposer.

On est arrivé à n'utiliser ce genre de locomotion que lorsqu'on a du temps devant soi, ou pour s'éviter un peu de fatigue. Jamais on n'en profite pour se transporter plus rapidement qu'avec les modestes moyens d'un vulgaire bipède.

D'où il résulte une perte réelle pour la Compagnie, laquelle ne possède pas le nombre de clients qu'elle pourrait avoir sans l'extrême lenteur de ses communications.

Elle devrait donc adopter une mesure que réclament tous les voyageurs sérieux et qui lui serait aussi profitable qu'à la masse de sa clientèle.

\* \* \*

A propos d'arrêts, je crois devoir signaler à la Compagnie des tramways un fait dont j'ai été souvent témoin, et qui expose à des vexations un certain nombre de personnes.

On sait qu'il existe une halte obligée à l'octroi pour toutes les lignes suburbaines.

Ce court stationnement se fait en dehors des barrières, à quelques mètres de la limite de la ville.

Or, il arrive quelquefois qu'une ménagère, revenant d'un marché central et devant se rendre sur nos boulevards extérieurs, ne peut justement pas faire arrêter son véhicule avant la station de l'octroi, force lui est, le plus souvent, d'accepter ce transport supplémentaire ; en effet, la faculté que possèdent les voyageurs de descendre où bon leur semble n'existe pas pour ce cas particulier, les conducteurs évitant presque toujours les arrêts trop près des barrières.

Comme la halte est au delà de l'octroi, la ménagère dont nous venons de citer l'exemple est obligée, pour revenir sur ses pas, de se conformer aux prescriptions de la douane et, si les préposés n'ont pas remarqué son arrivée de Lyon, ils lui font payer des droits sur ses provisions taxées, malgré ses vives protestations.

Ce cas, qui semble devoir se présenter rarement, est cependant plus fréquent qu'on ne le pense généralement.

Pour l'éviter, il serait très simple d'obliger les conducteurs à marquer un arrêt constant quelques dizaines de mètres avant l'octroi, pour tous les tramways venant de la Ville, et de chercher, au retour, à faire coïncider le point de stationnement avec l'endroit où les douaniers inspectent les voitures, pour les tramways se dirigeant vers Lyon.

De toutes façons on est conduit à envisager la nécessité de choisir convenablement des points d'arrêts obligés, et de s'astreindre au régime des stations au moins dans de l'intérieur de la Ville.

\*\*

Nous avons dit, dans un de nos précédents numéros, que la Compagnie des omnibus et tramways sollicitait du Conseil municipal quelques changements d'itinéraires.

Cette proposition a été discutée par nos édiles dans la séance du 6 février dernier.

Rappelons qu'il s'agissait du prolongement de la ligne de Monplaisir, de la scission à Bellecour de la ligne de Monplaisir-Vaise, de la suppression de la ligne du quai Jayr à la gare de Vaise, et du transport sur la place des Cordeliers du terminus de la ligne de Montchat.

Dans ses conclusions, le rapporteur, M. Lavigne, a prétendu que le raccordement en une seule ligne de celles de Vaise à Bellecour et de Bellecour à Vaise ayant été adopté par la Compagnie depuis 1889, il doit être considéré maintenant comme immuable et non plus comme un essai. Il a déclaré que l'intention de la Compagnie des tramways est de diminuer ses lignes pour augmenter ses voitures sur le réseau qui fait concurrence à la Compagnie des tramways et chemins de fer, et de gêner énormément cette dernière en installant aux Cordeliers le terminus de Montchat.

Il a terminé en invitant l'administration à s'entendre avec la Compagnie des omnibus et tramways : 1° pour le prolongement de la ligne de Monplaisir jusqu'à l'extrémité du cours Gambetta prolongé ; 2° pour faire établir, s'il y a lieu, aux endroits désignés par la pétition, une double voie ; 3° à user de la faculté de revision des tarifs, qui peut se faire tous les cinq ans, pour obtenir une diminution du prix des places, notamment au delà des octrois.

Ces conclusions ont été adoptées.

## LE NOUVEAU LYON

### GARE DE LA MOUCHE

*L'Express* publie, sous la signature de Gil Bert, un très intéressant article sur le nouveau Lyon. Nous trouvant en complète concordance d'idées avec notre confrère, nous nous empressons de reproduire cet article :

On va donc enfin s'occuper de ce pauvre quartier de la Mouche, si déshérité jusqu'à présent et où les usines avaient à peu près seules le droit de s'installer.

Un abattoir et une gare à la fois : il y a de quoi rendre fous de joie les malheureux contribuables qui, depuis si longtemps, payaient leurs impositions sans rien voir venir des embellissements auxquels ils se figuraient avoir droit comme les autres.

L'abattoir nécessite la gare : la gare fera construire l'abattoir ; les deux seront probablement la source d'embellissements de tous genres, et Lyon commencera à s'étendre le long des rives du Rhône, en aval de ce fleuve.

Beaucoup vont s'écrier que l'on fait tout pour la Guillotière et ils auront raison, mais en ce sens que l'on fait surtout pour l'instruction supérieure, que l'on achève de créer de toutes pièces un quartier des Écoles, un quartier Latin, et que c'est dans la Guillotière seulement qu'on a pu trouver la place suffisante pour élever tant de monuments sans avoir rien à démolir et personne à indemniser.

D'ailleurs, il n'est qu'un seul quartier qui ait le droit de se plaindre et avec raison, c'est celui de Vaise : il faudra bien qu'on lui accorde aussi satisfaction.

Quant à la Guillotière, elle n'aura obtenu justice que fort tard :

il a fallu nombre d'années avant de dissiper la jalousie irritante qui animait la ville de Lyon contre les anciennes villes rivales qui l'entouraient, villes très distinctes de la cité centrale et qui s'appelaient : Vaise, la Croix-Rousse et la Guillotière.

Chacune avait son autonomie, son conseil municipal, ses intérêts distincts : la Guillotière, spécialement, s'attirait les rancunes de la vieille ville. Nous en voyons la preuve dans les procès-verbaux des longues discussions qui eurent lieu jadis au sujet de l'installation d'une gare à la Guillotière.

Le 12 novembre 1845, le ministre des travaux publics, en suite des rapports des ingénieurs du département, des délibérations des Conseils municipaux de Lyon, Vaise, la Croix-Rousse et la Guillotière, de celle du Conseil général et de l'avis de la Chambre de commerce, arrêta :

« Le tracé du chemin de fer de Paris à Lyon, dans la traversée de cette dernière ville, se dirigera sur la rive droite de la Saône par Vaise, traversera en souterrain la montagne Saint-Irénée, franchira la Saône et arrivera sur le cours Napoléon, où il y aura une gare, l'autre étant à Vaise.

« Le chemin de fer de Lyon à Avignon aura deux points de départ, l'un à l'extrémité de la gare du cours Napoléon, l'autre sur la rive gauche du Rhône, près du pont de la Guillotière, soit en amont, soit en aval de ce pont : *il y aura une gare spéciale en ce dernier point.*

« La branche partant de l'extrémité de la gare du cours Napoléon franchira le Rhône et ira se raccorder, sur la rive gauche de ce fleuve, avec la branche aboutissant à la gare de la Guillotière. »

Déjà, à cette époque, certains de nos édiles prévoyaient les développements futurs des voies ferrées, mieux que M. Thiers.

Au Conseil général, un membre préconisait le tunnel sous la Croix-Rousse qui vient seulement d'être terminé ; il annonçait le rachat prochain des ponts à péage du Rhône ; par contre il voulait installer la gare de la Guillotière sur l'emplacement actuel de la Préfecture.

Les conseillers municipaux de la ville de Vaise se montraient, au contraire, plus arriérés. Ils estimaient qu'un tunnel sous la colline de Fourvière nuirait au mouvement commercial de Vaise en l'entraînant à Perrache, et ils réclamaient des solutions de continuité entre les voies ferrées, le chemin de fer de Paris ayant son terminus à Vaise, ceux de Marseille et de Saint-Étienne à Perrache, ceux de Genève et de Chambéry à la Guillotière.

On a vu par l'arrêté ci-dessus qu'il ne fut pas tenu compte de cette protestation. Mais cet arrêté à son tour devait rester lettre morte, les diverses Compagnies de chemins de fer s'étant entendues entre elles pour relier toutes les voies et les établir avec le plus d'économie possible.

Aussi, firent-elles dresser, en 1850, par l'ingénieur en chef, M. Rolland de Revel, de nouveaux avant-projets qui ne tenaient aucun compte de ce qui avait été décidé par le ministre cinq années auparavant.

Ces divers avant-projets portaient sur les points suivants :

L'adoption d'une gare unique à Vaise pour la ligne de Paris à Lyon, ligne qui serait soudée à celles de Saint-Étienne et d'Avignon par un tunnel sous Fourvière, dit « chemin de ceinture » ; l'établissement d'une gare méridionale à Perrache ou à la Guillotière ; le choix de la rive gauche ou de la rive droite pour le parcours du chemin du Midi au sortir de Lyon.

Tout était de nouveau remis en question et il fallut recommencer la consultation des assemblées élues.

Les Commissions nommées se prononcèrent toutes, en grande majorité, pour le maintien de l'arrêté de 1845 ; mais, ni les Compagnies ni le ministre ne voulurent y revenir ; force fut donc bien de prendre de nouvelles résolutions.

Ce fut sur l'emplacement de la gare méridionale que portèrent toutes les discussions. La Chambre de commerce de Lyon et le Conseil municipal de la Guillotière se prononcèrent pour l'emplacement de la gare dans cette commune, en faisant valoir l'encombrement qui se produirait rapidement dans la presqu'île Perrache. Le Conseil municipal de Lyon vota naturellement pour Perrache.

Une Commission fut nommée pour trancher la question. Ses séances furent très intéressantes, et l'on peut se rendre compte, par les rapports, des deux courants d'opinion qui se faisaient jour.

Les uns prédisaient l'immense avenir de la Guillotière, son peuplement rapide, sa réunion prochaine à la ville de Lyon, le rachat des ponts à péage et la construction de nouveaux, la nécessité future du tunnel de la Croix-Rousse; les autres, plus retardataires, ne croyaient pas et ne souhaitaient pas la réunion des deux communes, et ils prétendaient qu'en favorisant l'essor de la Guillotière, c'était ruiner absolument Lyon.

Ce furent ces derniers, plus aveugles, mais soutenus par les Compagnies et par l'administration, qui l'emportèrent et décidèrent l'emplacement de Perrache, mais le préfet du Rhône déclara hautement que, dès que la population de la rive gauche, alors de 40.000 habitants, se serait augmentée dans de larges proportions, satisfaction lui serait donnée par la création d'une gare.

On sait ce qu'est devenue cette population, composée aujourd'hui de plus de 200.000 habitants. Une gare a bien été créée depuis pour elle, celle des Brotteaux; mais elle ne dessert qu'une faible partie des deux arrondissements et reste fort éloignée du centre de l'agglomération.

Le moment est venu, depuis longtemps, de tenir la parole du préfet de 1850 et de construire une gare à la Guillotière, non plus sur le premier emplacement proposé, au bord du Rhône, emplacement qui serait trop coûteux aujourd'hui, mais là où un raccordement est possible avec les lignes actuelles, à l'extrémité sud de l'avenue de Saxe.

La Compagnie P.-L.-M. a fini par céder au grand mouvement d'opinion publique qui s'est produit dans ce sens; elle a réduit ses prétentions à une somme fort minime pour le budget lyonnais, à 250.000 francs; le Conseil municipal n'hésitera pas et confondra dans un même vote l'abattoir et la gare de la Mouche.

\*  
\* \*

A propos de cette question si intéressante pour la population de la rive gauche, nous ne saurions mieux faire que de mettre sous les yeux de nos lecteurs la lettre que M. le Maire de Lyon adressait, le 28 janvier 1888, au Directeur de la Compagnie P.-L.-M.

Monsieur le Directeur,

Depuis plus de quinze ans, et à plusieurs reprises, le Conseil général du Rhône, le Conseil d'arrondissement et le Conseil municipal de Lyon, frappés de l'accroissement constant et rapide de la population lyonnaise dans les quartiers de la rive gauche du Rhône, ont émis le vœu de voir créer par la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., une station de voyageurs sur la grande ligne centrale de Lyon à Marseille et Paris, au point sud-est de la Ville, dit « La Mouche ».

De nombreuses pétitions des habitants, adressées aux corps élus, ont également réclamé cette création dont la nécessité ne saurait être aujourd'hui méconnue.

L'installation de cette gare de voyageurs, dont l'utilité, plus tard contestée, avait été reconnue dès 1853, s'impose absolument à l'heure présente, alors que la population à desservir atteint le chiffre considérable de 166.158 habitants.

Si l'on consulte les résultats fournis par les recensements successifs auxquels il a été procédé depuis 1856, on trouve les chiffres

suyants pour la population des 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> arrondissements de Lyon :

Année 1856.	. . . . .	71.833 habitants.
Année 1861.	. . . . .	87.706 —
Année 1866.	. . . . .	101.420 —
Année 1872.	. . . . .	112.598 —
Année 1876.	. . . . .	124.274 —
Année 1881.	. . . . .	145.584 —
Année 1886.	. . . . .	166.158 —

On remarque dans ce tableau une progression croissante très accentuée, surtout dans les deux dernières périodes quinquennales.

Ce mouvement, loin de se ralentir, ne peut aujourd'hui que s'affirmer encore davantage, de telle sorte que dans quelques années, la station de voyageurs de la Mouche, s'adressera aux besoins de 200.000 personnes pour la Ville de Lyon seulement.

Quant à l'argument tiré, pour constater l'opportunité de cette création, de la trop grande proximité de la gare de Perrache, il ne saurait être considéré comme sérieux. La distance qui séparerait la nouvelle station de la Mouche de ladite gare, sera de 1.300 mètres. Or, sur les nombreuses lignes de chemin de fer qui sillonnent la France et notamment sur le réseau de la Compagnie P.-L.-M., bien des gares ne sont distantes, suivant les circonstances locales, que d'un kilomètre, quelques-unes mêmes ne mesurent pas entre elles ce parcours.

Ces circonstances locales ne sont-elles pas à invoquer ici plus que partout ailleurs? La grande ligne de tramways des avenues de Noailles et de Saxe, cette voie médiane des quartiers dont il s'agit, ne sera-t-elle pas du plus grand secours pour desservir directement et sans perte de temps la gare de la Mouche, au plus grand avantage des voyageurs des 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> arrondissements, alors que toutes les difficultés se dressent devant eux quand ils veulent gagner la gare de Perrache, en traversant l'intérieur de la presqu'île?

L'importance de cette considération, dans l'espèce, ne saurait échapper à personne.

En ce qui concerne l'emplacement à affecter à la station si instamment demandée, l'examen des lieux démontre qu'il serait facile de le trouver à l'extrémité de l'avenue de Saxe à l'angle de l'avenue des Ponts et du chemin de Gerland, ou encore à la Croix-Barret.

Les objections premières de la Compagnie contre l'ouverture d'une gare de voyageurs à la Mouche et les raisons invoquées par les décisions ministérielles qui se sont prononcées contre cette installation ont incontestablement aujourd'hui perdu de leur valeur.

L'encombrement que cette création paraissait faire craindre sur ce point, n'est plus à redouter en raison de l'ouverture du tunnel de raccordement entre Collonges et Saint-Clair. Les marchandises venant du Midi et à diriger sur le Nord, emprunteront désormais cette nouvelle ligne, et la gare actuelle de la Mouche se trouvera, par suite, dégagée à son extrémité du côté de Paris, là où se trouve précisément le point désigné pour la station à créer.

J'ajoute que, depuis quelques années, le quartier de la Guillotière a reçu d'importantes modifications : *construction de la Faculté de médecine et des sciences, construction de la Préfecture, déclassement de l'ancienne enceinte fortifiée. De nouveaux établissements d'une grande importance, les Facultés de Droit et des Lettres, l'École de santé militaire sont appelés à y être élevés sous peu. Un grand abattoir va être créé à la Mouche.*

L'avenue de Saxe, entièrement ouverte, ainsi que je l'ai dit plus haut, détermine par sa ligne de tramways, un courant obligé vers

la gare dont il s'agit. Enfin, en y comprenant Villeurbanne, Bron et les autres communes voisines, ce sera bientôt une population de deux cent cinquante mille habitants qui sera appelée à alimenter le trafic de la gare nouvelle.

Ces éléments de succès ne peuvent être méconnus.

En conséquence, je viens vous prier, M. le Directeur, de vouloir bien décider la mise à l'étude de cette question, et faire connaître à la ville de Lyon les bases sur lesquelles une entente pourrait avoir lieu, soit au point de vue de la participation de la Ville dans les dépenses, soit à tout autre point de vue.

Agréé, Monsieur le Directeur. etc.

Le Maire de Lyon, D<sup>r</sup> GAILLETON.

## LES ABATTOIRS

Une des premières conséquences de l'établissement d'une gare à la Mouche sera de hâter la solution de la question des abattoirs.

Notre Conseil municipal devra s'occuper en même temps de ces deux importantes affaires qui, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, dépendent en quelque sorte l'une de l'autre.

Notre Municipalité devra donc prendre à bref délai une décision pour l'achat des terrains nécessaires à la construction des nouveaux abattoirs, et pour la création d'un marché aux bestiaux à la Mouche.

L'emplacement, désigné depuis longtemps, comporte les terrains situés au lieu dit « de Gerland » et la voirie est entrée en négociation avec les propriétaires intéressés.

Huit de ceux-ci se sont liés par un engagement valable compris entre le 31 mars et le 24 juin prochain. Il y a donc urgence pour le Conseil municipal de décider les acquisitions.

L'administration n'a pas pour cela négligé l'abattoir de Vaise et elle présente au Conseil un devis de travaux d'amélioration qui s'élève à 2.351.700 fr., pour le prolongement des rues des Tuileries et Saint-Pierre-de-Vaise.

Ces dépenses devront faire l'objet d'un emprunt, lequel, de même que celui relatif à la création de l'abattoir de la Mouche, sera gagé par le produit des taxes d'abatage.

## LE QUARTIER SAINT-JUST

### INSTALLATION D'UN BUREAU DE POSTES

Le 29 janvier dernier, M. Ravarin a fait, au Point-du-Jour, une très intéressante conférence sur les diverses améliorations qu'on pourrait apporter, à peu de frais, au quartier Saint-Just. Il a discuté particulièrement sur la nécessité de la création d'un bureau de poste.

L'utilité de cette création est évidente. Le bureau de poste le plus voisin est, en effet, à l'avenue de l'Archevêché, c'est-à-dire à 1 kil. 390 de Saint-Just, et la population qui est appelée à en bénéficier est évaluée à 12.095 habitants.

M. Ravarin a fait connaître les trois combinaisons qui peuvent être employées pour réaliser ce *desideratum*, si vivement réclamé par les habitants de la partie haute du 5<sup>e</sup> arrondissement.

1<sup>o</sup> On pourrait demander à l'État de créer une recette *composée*. Mais cette demande a peu de chance d'aboutir rapidement, la ville de Lyon ayant obtenu déjà, en 1892, le bureau succursale de la Préfecture. Il faudrait attendre longtemps encore pour que la demande puisse entrer en ligne dans le classement général;

2<sup>o</sup> Si la Ville ne veut pas attendre son tour, elle peut obtenir immédiatement le bureau sollicité en prenant vis-à-vis de l'État l'engagement de fournir le local, de faire face aux frais de pre-

mier établissement et de payer, chaque année, une somme de 18.885 francs, frais occasionnés pour le personnel de la recette composée. Cette combinaison aurait pour résultat d'imposer une dépense considérable à la Ville, et il est peu probable que le Conseil municipal, sollicité en ce moment pour l'ouverture d'un autre bureau à Monplaisir, consente à se gréver, de la sorte, d'une dépense dont la durée resterait d'ailleurs indéterminée;

3<sup>o</sup> La combinaison la plus pratique serait celle d'une recette *simple* municipale qui, semble-t-il, suffirait à assurer le service à Saint-Just et qui aurait l'avantage de n'imposer à la Ville qu'une dépense annuelle maxima de 9.335 francs environ (non compris les frais de local et de premier établissement). On pourrait tenter l'expérience, et réduire ainsi la dépense incombant au budget municipal, sous la réserve que, si les circonstances exigeaient ultérieurement la transformation du bureau en recette composée, la Ville prendrait à sa charge les nouveaux frais.

M. Fleury Ravarin recommande d'autant plus cette dernière combinaison que le projet de budget de 1894 prévoit la création de cinq bureaux de cette dernière catégorie à la charge de l'État. C'est là une innovation importante. La ville de Lyon pourrait, de suite, se mettre en ligne, et peut-être réussira-t-elle, au bout d'un temps très court, à transformer la recette simple, de municipale qu'elle serait au début, en recette d'État. Dès lors, elle n'aurait plus à supporter de ce chef aucune dépense.

L'assemblée a unanimement approuvé cette dernière combinaison, qui permettra de donner satisfaction à la population des quartiers du vieux Lyon, d'une façon immédiate et peu coûteuse; et elle a remercié l'honorable conseiller général de Vaise de son concours dans cette intéressante question.

## LE QUAI DE L'INDUSTRIE

Le 30 janvier dernier a eu lieu une importante réunion des riverains de la Saône pour entendre le Conseiller général de Vaise, M. Fleury Ravarin, au sujet de l'amélioration du quai de l'Industrie.

Un de nos confrères l'*Express* de Lyon, a donné un compte rendu détaillé de cette réunion.

« Le bureau a été constitué sous la présidence de M. Marcuit, maire de Saint-Rambert, avec MM. Thévenet, conseiller municipal, Chambeyron, industriel, comme assesseurs, et M. Perrot, comme secrétaire.

« M. Ravarin a fait connaître qu'à la suite d'un grand pétitionnement organisé en décembre 1891, et d'un vœu longuement motivé du Conseil général adopté, sur sa proposition, à la session d'avril dernier, le service de la navigation a étudié un projet *économique* de quai, répondant aux vœux des riverains.

« Ce projet comporte la construction, sur le territoire de Lyon, d'un quai insubmersible, avec perré maçonné et bas-port; sur Saint-Rambert, la simple rectification de la berge existante, par l'établissement d'une chaussée, sans revêtement ni parapet. La digue séparative de la gare d'eau serait rectifiée. Enfin pour assurer la défense du quartier de Vaise contre les inondations et achever le grand système de protection de Lyon inauguré en 1859, on couvrirait en partie le ruisseau de Rocheardon, et on relèverait par un remblai la rue des Mouches.

« Ce projet diffère complètement de ceux qui furent dressés en 1885 et en 1889. Tandis que le premier devait coûter 930.000 fr., le second 1.030.000 fr., la dépense tomberait maintenant à 265.000 fr. Si nos renseignements sont exacts, cette somme serait partagée pour moitié entre l'État, d'une part, et les communes intéressées, d'autre part. L'État aurait à supporter 132.500 fr., la ville de Lyon 125.000 fr., la commune de Saint-Rambert 7.500 fr.

L'heure paraît venue où le projet du quai va enfin entrer dans le domaine de la réalisation. Le Conseil général des ponts-et-chaussées a, en effet, donné son adhésion aux dispositions techniques. Il ne reste plus qu'à régler la question financière, et avant peu, il est à présumer que les conseils municipaux des communes intéressées seront appelés à se prononcer sur la participation qui leur reviendra dans la dépense. Il y a une très grande urgence à ce que leur décision ne tarde pas, afin que la part incombant à l'Etat puisse faire l'objet d'un crédit au budget de 1894 qui va être discuté, dans quelques mois, par les Chambres. C'est donc des conseils municipaux de Lyon et de Saint-Rambert que dépend uniquement, désormais, la prompte construction du quai.

« Après avoir remercié M. Fleury Ravarin de ses explications, M. Marcuit a proposé à l'assemblée un vœu tendant à ce que les conseils municipaux de Lyon et de Saint-Rambert mettent cette affaire à leur ordre du jour, dès qu'ils en seront saisis et votent le crédit nécessaire. L'assemblée s'est préparée après l'adoption de ce vœu, qui a été approuvé à l'unanimité, »

## LES CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES

### Les essais de la Compagnie des Chemins de fer du Nord

La Compagnie des Chemins de fer du Nord a entrepris une série d'intéressants essais en vue d'établir la locomotion électrique sur son réseau. D'après ce que nous croyons savoir, M. A. Sartiaux, l'ingénieur éminent qui dirige ces travaux, ne se propose pas, tout d'abord, de réaliser les vitesses de 120, 150 ou 200 kilomètres à l'heure qui sont l'idéal et le but final des recherches sur l'application de l'électricité au matériel des voies ferrées. Le programme des essais de la Compagnie du Nord est principalement d'obtenir une vitesse constante de 90 kilomètres à l'heure, par exemple, indépendante des accidents de terrain et cela en ne dépensant pas de puissance de traction inutile: ce serait déjà un beau résultat acquis au point de vue de la réduction du temps des parcours. Mais, en second lieu, il est fort intéressant et fort utile de se rendre compte de la façon dont se comporteront les machines dynamo-électriques employées dans ces conditions toutes différentes de celles où elles se trouvent dans les installations fixes.

C'est aux accumulateurs électriques, du type connu sous le nom de type Laurent-Gély, que la Compagnie du Nord a eu recours.

La locomotive électrique d'essai de la Compagnie du Nord est bien modeste: elle se compose tout simplement du bâti à trois essieux d'une ancienne locomotive à vapeur du type Mammoth arrivée à sa limite d'usure. Les roues de ce bâti ont 1 mètre 40 de diamètre.

Quatre machines dynamo-électriques motrices sont calées sur les essieux, à l'extérieur des roues, et leur anneau extérieur ou *inducteur* est suspendu au châssis par de forts ressorts destinés à neutraliser les trépidations. Chacune de ces machines développe normalement une force de 30 chevaux, qui peut être portée à 100 chevaux par machine au moment du coup de collier ou démarrage et à 60 chevaux lorsqu'il s'agit de gravir une rampe.

Nous n'avons pas à décrire ici les dispositions ingénieuses au moyen desquelles on obtient d'une façon simple et certaine ces variations de puissance impossibles à réaliser avec les machines à vapeur.

Les accumulateurs électriques, au nombre de 80 éléments, pèsent, avec les bacs qui les contiennent, leurs acides et leurs accessoires, 18.000 kilog. environ. Une batterie d'accumulateurs de ce genre permet de marcher sans interruption pendant 5 heures et de parcourir plus de 200 kilomètres.

La locomotive électrique se complète par un frein électrique puissant et par un sifflet également électrique dont l'étude est des

plus ingénieuses. Il est superflu de dire que la locomotive et le train qu'elle remorque sont éclairés par l'électricité.

Telles sont les bases des essais en cours par les soins de la Compagnie des Chemins de fer du Nord. Ces bases sont volontairement restreintes et l'on n'y trouvera pas les révélations sur les vitesses extrêmes auxquelles on pouvait s'attendre tout d'abord; mais il faut bien remarquer qu'il ne s'agit ici que d'essais menés avec d'autant plus de prudence que rien dans le passé n'instruit nos ingénieurs sur ce qui peut se produire dans les conditions où ils se trouvent placés.

### Etude de MM. H. BONNEAU et E. DESROZIERS, relative au réseau de Paris-Lyon-Méditerranée

MM. H. Bonneau, sous-chef de l'exploitation de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, et E. Desroziers, ingénieur civil des mines, ont envisagé le problème de la traction électrique des trains de chemins de fer sous son troisième aspect. Laissant de côté la production du courant électrique sur la locomotive même, comme l'a fait M. J.-J. Heilmann, écartant les accumulateurs électriques qu'ils considèrent comme trop lourds à traîner dans l'état actuel du progrès de ces appareils, ils pensent que, pour les lignes à nombreux express, le meilleur moyen pour envoyer le courant électrique à la locomotive consisterait à produire ce courant dans des usines fixes placées le long de la voie: les locomotives, munies de machines électriques voulues, le recueilleraient au moyen de frotteurs, de brosses, de balais ou de galets roulant sur les conducteurs chargés de transporter à distance la puissante force motrice.

Dans ce cas, par conséquent, la locomotive et les wagons qu'elle traîne ne porteraient que les machines dynamo-électriques motrices calées sur leurs essieux. Le courant pourrait être distribué par des files de vieux rails isolés électriquement du sol; il serait produit, soit par des machines à vapeur fixes établies dans des stations espacées le long de la ligne, soit par des machines hydrauliques, lorsqu'on se trouverait à proximité des chutes d'eau. Les anciennes locomotives à vapeur elles-mêmes — décadence et grandeur! — descendues de leurs châssis et immobilisées dans des usines, serviraient probablement, avec une grande économie, à faire tourner les machines dynamo-électriques productrices du courant.

Ce n'est point là une utopie. Pendant le siège de Paris, en 1870-71, ce sont les locomotives emprisonnées dans la ville qui ont servi, précisément de cette façon, à moudre le grain destiné à la fabrication du triste et héroïque pain du siège; on leur fera tout aussi bien moudre, dans les jours de paix et de progrès, de l'électricité.

Les accumulateurs électriques ne seraient pas d'ailleurs, entièrement condamnés dans ce système. De même que dans les stations d'éclairage électrique, ils serviraient de réserve pour assurer, en tout cas, la continuité et l'élasticité du service.

Ce système présente, comme les précédents, une traction beaucoup plus douce pour les voies: il permettrait de développer électriquement, à de très grandes vitesses, une puissance bien supérieure à celle des locomotives à vapeur de même poids. Sans presque modifier l'état des voies, on réaliserait aisément les vitesses constantes et régulières de 100 à 120 kilomètres à l'heure, supérieures de moitié aux vitesses moyennes actuelles de nos express, et l'on mettrait, tout d'abord, Paris à 9 heures de Marseille: puis viendraient, en consolidant les voies et en profitant de l'expérience acquise, les vitesses de 150 kilomètres à l'heure, que l'on peut, dès maintenant, envisager avec certitude pour l'avenir.

Telles sont les grandes lignes du projet tracé par MM. Bonneau et Desroziers.

Voyons maintenant, ce qui se prépare en dehors de la France dans le même ordre d'idées.

### Le projet du Chemin de Fer électrique entre Vienne et Budapest

Dès l'an dernier, M. Kepes a présenté au Ministre du commerce une demande de concession préliminaire pour un chemin de fer à deux voies, à traction électrique, allant de Pesth à Presbourg. Le tracé serait parallèle à la ligne des chemins de fer de l'État et comporterait 38 stations jusqu'à la frontière hongroise.

Le système proposé est analogue à celui qu'envisagent MM. Bonneau et Desrozières, c'est-à-dire la locomotive électrique et ses wagons porteraient seulement des appareils électriques moteurs ; quant au courant électrique, produit dans des stations fixes espacées le long de la voie, il serait transporté par les rails eux-mêmes convenablement isolés.

La longueur du trajet est de 250 kilomètres qui seraient parcourus en une heure et demie pour commencer, soit à la vitesse de 168 kilomètres à l'heure, mais avec le désir et l'espérance de la porter bientôt à 200 kilomètres à l'heure.

Ce projet a été fort discuté en Autriche ; il en est résulté qu'en dehors des conditions financières que nous n'avons nullement à examiner ici, il est certainement réalisable. Certes, les expériences pratiques en apprendront plus en cette matière, que toutes les déductions théoriques ; mais il est déjà intéressant de constater que, dans une étude technique approfondie, on ne s'est point heurté à des difficultés insurmontables.

### TRAMWAY ÉLECTRIQUE CÔTIER

Un tramway électrique côtier d'un nouveau genre vient d'être proposé pour relier entre elles les deux villes de Brighton et de Rottingdean, séparées par un ruban de côtes de 5 kilomètres.

Le trajet du tramway doit suivre la falaise à un niveau compris entre celui de la marée haute et celui de la marée basse, de sorte que les rails seront immergés régulièrement pendant un certain nombre de trajets et parfois à une profondeur de 4 à 5 mètres d'eau.

Pour s'adapter à ces conditions, les caisses des voitures seront placées sur une plate-forme très élevée, encadrée dans un châssis en acier très solide et couvrant une surface de 7 mètres de large sur 12 mètres de long ; pour en assurer la stabilité, les rails auront un écartement de 7 mètres.

Pour donner aux passagers l'illusion d'un voyage en bateau, la plate-forme sera aménagée comme le pont d'un navire.

La durée du trajet sera de 12 minutes et le service ne sera interrompu que dans les cas de violentes tempêtes à marée haute.

### PROPOSITIONS FAITES A LA VILLE DE LYON POUR L'EXPLOITATION DU SERVICE DES EAUX

— SUITE —

#### QUALITÉ DE L'EAU

Nous en référant au rapport de la Commission spéciale des eaux, du 29 mars 1888, nous y trouvons : « Que l'eau obtenue dans les puits d'essais et dans les galeries creusées le long du Stand, est excellente comme limpidité, température et pureté au point de vue organique.

« C'est une véritable eau de source, dit le rapport ; le Rhône étant à une température de 7 degrés, l'eau de la galerie Saint-Clair à 13 degrés, celle de la fouille du Stand s'est maintenue à 15 degrés.

« On s'est trouvé en présence d'une nappe à température encore plus constante que celle de Saint-Clair. Cette eau sera suffisamment chaude en hiver et relativement fraîche en été. Son degré

hydrotimétrique est de 14°3, celui des eaux de Saint-Clair étant de 14°5 ; enfin, d'analyses faites par le service de la voirie et le Laboratoire municipal, il résulte que sa teneur en matières organiques est inférieure à celle des eaux de Saint-Clair. »

Puisqu'à quelques mètres du Rhône on obtient des eaux si favorables à l'alimentation, combien grandes seront ses propriétés hygiéniques, si nous prenons ces eaux à plusieurs centaines de mètres du courant du fleuve. Elles auront traversé un filtre considérable de plus de 10 kilomètres et se seront dégagées de toutes les impuretés qu'elles pouvaient contenir.

*Salubrité.* — Pour la salubrité, M. Saint-Lager dit dans son rapport : « D'après ce que nous savons de l'état de santé des habitants de cette plaine et de la nature des alluvions, nous croyons pouvoir regarder comme probable la salubrité des eaux qu'on recueillerait dans des galeries de filtration. »

La phrase du rapport de M. Saint-Lager serait autrement affirmative s'il avait eu connaissance, au moment où il écrivait ces lignes, des travaux hydrauliques exécutés par MM. Gillet Kœchlin et C<sup>ie</sup>, pour se procurer les eaux nécessaires à leurs usines.

Du reste, au point de vue de la salubrité, les eaux de cette nappe souterraine ne laissent rien à désirer, puisque l'Administration départementale y puise l'eau nécessaire à l'alimentation de l'Asile de Bron.

Les puits de l'Administration sont creusés au pied des Balmes viennoises et l'usine hydraulique qui en élève les eaux se trouve enclavée dans l'immense carré occupé par les usines de MM. Gillet Kœchlin et C<sup>ie</sup>.

On avait reconnu que les eaux étaient excellentes pour l'alimentation, car nos médecins aliénistes estiment à un haut degré la bonne qualité des eaux pour le traitement de leurs malades (Commission d'hygiène).

*Limpidité.* — Nous citons encore le rapport de M. Saint-Lager : « Pourvu que les parois des galeries soient étanches et qu'on les creuse à une distance d'au moins 30 mètres du fleuve, l'eau qu'elles fourniront aura la limpidité qu'on a le droit d'exiger. »

Nous dirons plus, les eaux des puits de Cusset, de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne ont une limpidité au moins comparable à celle des eaux de source. Avec une masse filtrante aussi considérable que celle que nous nous proposons d'utiliser, il n'est douteux pour personne que la limpidité des eaux fournies ne soit parfaite.

*Température.* — MM. Dumont et Fournet sont d'accord pour affirmer qu'une eau qui traverse une couche filtrante de quelques centaines de mètres, conserve une température uniforme. Cette stabilité dans la température est d'autant plus grande que les eaux traversent une couche filtrante plus considérable.

Ainsi ces eaux, qui auront traversé cette masse compacte d'alluvions, présentent tous les caractères et qualités exigées pour l'alimentation.

#### L'EAU A BON MARCHÉ

Dans un rapport, M. le Maire s'exprime ainsi : « L'hygiène publique commande de livrer l'eau au plus bas prix ; c'est une marchandise de première nécessité, aussi indispensable que le pain et la viande, c'est un élément aussi nécessaire que l'air ».

Tout le monde est de l'avis de M. le Maire, il faut donner l'eau en abondance et à bon marché, et il appartient à la Municipalité lyonnaise de prendre les mesures nécessaires pour remplir ces deux conditions, puisqu'elle est en possession des droits de la Compagnie concessionnaire.

Dans l'état actuel, la Ville ne peut disposer, tant pour ses services que pour les usages domestiques et industriels, que d'un vo-

lume d'eau restreint. La nécessité d'augmenter la quantité d'eau s'est tellement imposée, que l'Administration a fait étudier quels seraient les moyens les plus pratiques pour donner satisfaction aux habitants de Lyon.

Un projet, dit *Petit Projet*, a été élaboré et les sommes nécessaires à son exécution ont été inscrites au budget, puisque déjà les travaux pour l'amélioration du haut service sont commencés. Il s'agit maintenant de compléter le bas service et d'augmenter considérablement la quantité d'eau à fournir.

M. Domenget, ingénieur en chef des ponts et chaussées, demandait une fourniture capable de donner journellement 500 litres par habitant. La ville de Lyon serait alors au niveau des villes les mieux approvisionnées. Mais il y a dix ans que M. Domenget écrivait son rapport et la population lyonnaise n'atteignait pas 400.000 habitants; aujourd'hui elle dépasse 450.000 et elle augmente constamment.

La Société Lyonnaise des Forces Motrices du Rhône assurant une fourniture de 120.000 m<sup>3</sup> par jour, tout en s'engageant à l'augmenter si besoin est, permettrait de distribuer 266 litres par habitant au lieu de 111 litres actuellement distribués.

Le *Petit Projet* dont la Ville a commencé l'exécution comporte une dépense de 4.500.000 francs se décomposant ainsi :

Nouvelle Usine de la rive gauche . . . . .	1.200.000 fr.
Galeries de filtration de la rive gauche. . . . .	300.000
Nouveau réservoir de Crépieu et installation afférente. . . . .	630.000
Terrain et construction d'un réservoir à Bron. 2 conduites d'alimentation dudit réservoir, soit: 10.000 mètres à 60 fr. le mètre. . . . .	500.000
Conduites de distribution pour la Guillotière et les Brotteaux. . . . .	500.000
Imprévus, divers. . . . .	770.000
	4.500.000 fr.

Dans ce devis, la nouvelle canalisation de la Croix-Rousse, l'amélioration de la canalisation du bas service de la presqu'île et de la rive droite de la Saône, l'amélioration et l'extension de la canalisation de la Guillotière et des Brotteaux sont portées pour mémoire. Or, c'est par plusieurs millions que se chiffraient les dépenses de ces travaux, lesquelles doubleraient à peu près le devis du *Petit Projet*.

Ce sont des dépenses qui s'imposent de suite, car il ne suffira pas que l'exécution d'un nouveau projet mette de l'eau à la disposition de la Ville dans ses réservoirs, il faudra qu'elle puisse la distribuer.

Il est bien certain que, quel que soit le projet adopté, ces dépenses de canalisation resteront les mêmes; mais celui que nous soumettons à la Ville a le double avantage: 1° de ne demander aucun crédit nouveau, puisque les dépenses qu'il comporte sont celles qu'elle a déjà autorisées pour l'exécution du *Petit Projet*; 2° de lui faire même réaliser sur cette exécution une énorme économie, par la suppression de l'usine de la rive gauche, et par la réduction à 5.000 mètres, au lieu de 10.000, des conduites d'alimentation du réservoir de Bron.

C'est une économie de deux millions et demi de francs au moins que la Ville réalisera de ce chef, et elle pourra employer de suite aux travaux de canalisation les fonds que cette économie rendra disponibles.

Après l'exécution de notre projet, la Municipalité aura à étudier quel sera le meilleur mode de perception, et à examiner s'il ne serait pas plus populaire de faire participer les petits ménages, qui sont les plus intéressants, à des réductions de prix, par la création d'abonnements proportionnels aux loyers.

En résumé, la Ville, avec les dépenses déjà prévues, et en y

ajoutant seulement les frais de canalisation, diminués de l'économie de 2 millions et demi de francs que nous lui aurons fait réaliser, assurerait à bref délai un volume d'eau de 120.000 m<sup>3</sup>, et sa distribution immédiate; de plus, elle serait garantie pour l'avenir d'une quantité d'eau aussi considérable que l'exigeraient ses besoins en prévision de l'augmentation de la population et de son extension.

La Société Lyonnaise des Forces Motrices du Rhône prenant à sa charge tous les frais d'exploitation et d'entretien du matériel, la Ville n'aurait qu'à lui payer pour la fourniture des 120.000 m<sup>3</sup> par jour la somme de 720.000 francs.

D'autre part tout en intéressant la Société des Forces Motrices au développement des abonnements, ceci dans les proportions et de la manière que les parties contractantes auront à convenir entre elles, la Ville réalisera un bénéfice qui lui permettra de faire face, soit à l'amortissement de la somme de 5 millions qu'elle aura dépensée, soit à l'annuité à payer à la Compagnie fermière actuelle, et elle pourra appliquer le surplus à la diminution des tarifs, diminution qui s'opérera progressivement.

C'est donc l'eau à bon marché et dans un avenir très prochain.

(A suivre.)

## NÉCROLOGIE

La sculpture française vient de perdre en Moreau-Vauthier un de ses maîtres les plus consciencieux et les plus goûtés du public.

Né en 1831, à Paris, d'un père qui tenait un commerce d'ivoire, il s'exerça tout d'abord sur l'ivoire et conquit une réputation de très bonne heure, par les morceaux achevés qu'il cisela dans cette jolie matière.

A l'Exposition de 1855, une médaille récompensait les premiers efforts de l'artiste; en 1857, il faisait sensation, avec le coffret de mariage qu'il venait d'exécuter pour la baronne de Rothschild; à l'Exposition de 1867, nouvelle médaille pour des travaux du même genre.

## AVIS & RENSEIGNEMENTS DIVERS

**L'Exposition de Lyon.** — Nous apprenons que le Gouvernement est actuellement saisi d'une demande tendant à ce que les locaux de l'Exposition internationale et coloniale de Lyon soient constitués en entrepôts réels de douanes, c'est-à-dire à ce que les produits d'origine étrangère qui seraient envoyés soient admis en France en franchise de droits.

Cette demande paraît devoir être accueillie.

— M. de Marçay, préfet en disponibilité, officier de la Légion d'honneur, est nommé commissaire général de l'Exposition internationale de Lyon qui doit avoir lieu en 1894.

**La ligne des tramways d'Oullins.** — La Compagnie des omnibus et tramways va transformer en traction électrique la traction à chevaux sur la ligne de Lyon à Oullins.

Six voitures motrices ou huit au maximum seront en service; certains jours même, il pourra y avoir une voiture remorquée par une voiture motrice.

**Surtaxes à l'octroi de Lyon.** — La distribution de la Chambre comprend le projet suivant, présenté par M. Tirard, ministre des finances :

Article premier. — Est autorisée à l'octroi de Lyon la perception, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1893 jusqu'au 31 décembre 1895 inclusivement, des surtaxes ci-après :

1° Deux francs quarante centimes par hectolitre sur les vins;

20 Dix-sept francs par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux de vie, esprits, liqueurs, fruits à l'eau-de-vie et absinthies.

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de 3 fr. 60 par hectolitre de vin et de 24 francs par hectolitre d'alcool pur reçus à titre de taxes principales.

Art. 2. — La municipalité est tenue de justifier chaque année, à la Préfecture, de l'emploi de ces surtaxes au paiement des dépenses spéciales en vue desquelles elles sont autorisées : amortissement des emprunts.

Un compte général de ce produit, tant en recette qu'en dépense, devra être présenté à l'expiration du délai fixé pour la perception par l'article premier de la présente loi.

## ADJUDICATIONS PROCHAINES D'IMMEUBLES

18 Février

Maison, 6, rue Childébert, angle rue Paradis, superficie 184 mètres. M. Guillermain, avoué, 19, rue Dubois, mise à prix 200.000 francs.

Maison, 9, petite rue des Gloriettes et rue de Nuits. M. Chapuis, avoué, rue de la République, 44, mise à prix 15.000 francs.

Fabrique de produits chimiques, 79, chemin de Vénissieux. M. Pidard, avoué, 91, rue de l'Hôtel-de-Ville, mise à prix 6.000 francs.

Terrain et hangars, chemin de Combe Blanche, superficie 5 400 mètres. M. Pidard, avoué, 91, rue de l'Hôtel-de-Ville, mise à prix 4.000 francs.

Maison et cour, 177, rue Paul-Bert, superficie 547 mètres. M. Sestier, avoué, 20, rue Longue, mise à prix 4.000 francs.

Constructions, 316, rue Vendôme. M. Sestier, avoué, 20, rue Longue, mise à prix 500 francs.

Verrerie de la Grosse Mouche, chemin de la Scaronne, superficie 2.343 mètres. M. Fonbonne, avoué, 21, rue Ferrandière, mise à prix 40.000 francs.

Maison et terrain, chemin des Verriers, superficie 2 083 mètres. M. Fonbonne, avoué, 21, rue Ferrandière, mise à prix 40.000 francs.

25 Février

Terrain et dépendances, 160, avenue des Ponts, superficie 1.193 mètres. M. Cuilleron, avoué, 2, place des Terreaux, mise à prix 10 000 francs.

Maison et dépendances, 160, avenue des Ponts, superficie 650 mètres. M. Cuilleron, avoué, 2, place des Terreaux, mise à prix 30.000 francs.

Propriété, 92, cours Vitton Prolongé, superficie 209 mètres. M. Anglés, avoué, 28, rue de la République, mise à prix 1.000 francs.

Maison et terrain, 44, rue de Marseille, superficie 200 mètres. M. Anglés, avoué, 28, rue de la République, mise à prix 20.000 francs.

Immeubles, 213, cours Lafayette prolongé. M. Pidard, avoué, 91, rue de l'Hôtel-de-Ville, mise à prix 2.000 francs.

Maison, hangar et terrain, 23, 27, rue des Docks, superficie, 1.163 mètres. M. Sestier, avoué, 20, rue Longue, mise à prix 10.000 francs.

1er Mars

Maison, 43, rue d'Avignon. M. Lestra notaire, 12, rue d'Algérie, mise à prix 120.000 francs.

4 Mars

Maison et cour, 131, rue Sébastien-Gryphe, superficie, 260 mètres. M. Peillon, avoué, 34, rue Mercière, mise à prix 50.000 francs.

## TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION

Cabinet de l'Architecte en Chef de la Ville de Lyon.

*Quai Claude-Bernard.* Faculté de Droit et des Lettres. Propr., la Ville de Lyon; entrepreneurs : maçonnerie, M. Grange, 1, rue Laurençin; pierre de taille, MM. Dubois et Véry, 3, rue des Docks; charpente, M. Faye, rue Rabelais; serrurerie, M. Grobon, rue Vauban; plâtrerie, M. Vellisson, rue Sébastien-Gryphe; menuiserie, M. Bruno, à Saint-Etienne; zinguerie, plomberie et couvertures, M. F. Boussat, 12, rue Passet.

Cabinet de M. BELLEMAIN, rue 148, rue de Vendôme

*Villeurbanne.* Construction d'atelier et usine; Propriétaire M. Leplant à Grés; entrepreneurs : maçonnerie, MM. Taton frères; charpente, M. Doublier. Aménagements intérieurs.

Cabinet de M. BISSUEL, 27, rue Puits-Saillot.

*Cours Lafayette, avenue de Saxe, rue Rabelais, rue de Vendôme.* Construction d'un groupe d'immeubles : 1<sup>er</sup> lot, propr., M. Gueulin; 2<sup>e</sup> lot, propr., MM. Danto et Vignon; 3<sup>e</sup> lot, propr., M. Richard; 4<sup>e</sup> lot, propr., M. Cabestan; 5<sup>e</sup> lot, propr., MM. Boudet oncle et neveu; 6<sup>e</sup> lot, propr., M. Cabestan; 7<sup>e</sup> lot, propr., M. Vermorel; 8<sup>e</sup> lot, propr., M. Paccard; 9<sup>e</sup> lot, propr., M. Nicolet; entrepreneurs : maçonnerie, MM. Boudet oncle et neveu, charpente, M. Cabestan; peinture et plâtrerie, M. Cabestan; menuiserie, M. Vermorel; ciment, M. Nicollet; serrurerie, M. Pacard. Distribution intérieure et ravalement.

*Rue Molière,* 10. Construction d'un immeuble. Propr., M. Guy, entrepreneur : maçonnerie, M. Tarneau. Aménagements.

*Cours de la Liberté,* 60. Construction d'un immeuble. Propr., MM. Quinty frères; entrepreneur : maçonnerie, M. Quinty. Rez-de-chaussée.

*Rue de l'Abondance.* Construction d'un atelier. Propr., M. Varichon; entrepreneur général, MM. Pautique frères, maçonnerie, Fondations.

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

*Rue d'Avignon.* Construction d'une maison de rapport. Propr., M. et M<sup>me</sup> Rivière, 128, avenue de Saxe; entrepreneurs : maçonnerie, M. Rivière; pierre de taille, M. Janin. Aménagements intérieurs.

*Rue Cuvier,* 33. Construction d'une maison de rapport. Propr., M. Jaussaud, 33, rue Cuvier; entrepreneurs : maçonnerie, M. Lauvergue; charpente, M. Bertrand; serrurerie, M. Poulmarch. Aménagements intérieurs.

Cabinet de M. CADET, 77, rue Ney.

Construction d'une maison et atelier. Propr., M. Charbonnier; entrepreneurs : maçonnerie, M. Leduc; charpente, M. Bonnaud; menuiserie, MM. Pansu et fils; serrurerie, M. Charbonnier; zingueur, MM. Delogé et Tournier. Distribution intérieure.

Cabinet de M. CHABANNES, 12, cours Morand.

*Cimetière de la Guillotière.* Construction d'un monument funéraire. Propriétaire, M. Duc; entrepreneur, M. Chenevay, sculpteur. En cours d'exécution.

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

*Château de Peyrus* (Drôme). Prop., M. Pruyas; entrepreneurs : M. Vial, maçonnerie, taille; M. Dumont, menuiserie, M. Japanet, peinture; M. Guttin, zinguerie; Molliard, serrurerie. Couverture.

Cabinet de M. A. COQUET, 289, avenue de Saxe.

*Angle de l'avenue de Saxe et de la rue saint Jacques.* Construction d'un groupe d'immeubles. Prop., MM. Chatanay, Guillermaz, Fournier; entrepreneurs : maçonnerie, M. Gouyon; menuiserie et charpente, M. Guillermaz; plâtrerie, M. Fournier; serrurerie, M. Euler. Couverture.

Cabinet de M. CUMIN, 19, rue d'Algérie.

*Rues Vaubecour, de Castries et de Condé.* Construction de maisons Propriétaires, MM. Bujon et Chol; entrepreneurs, MM. Bujon et Chol. Pierres de taille, MM. Gat et Cie, à Montalieu, Rez-de-chaussée.

*Rues Vaubecour, de Castries et de Condé.* Construction de maisons. Propr., MM. Marquis et Co; entrepreneurs : terrassements, M. Soly; maçonnerie, M. Fessetaud; pierre de taille, Société anonyme des carrières de Villebois. Fondations.

*Chemin de la Favorite.* Construction d'une villa. Propr., M. Berne; entrepreneurs : maçonnerie, M. Jouanaud; charpente M. Corcelle; serrurerie, M. Dorier. Restauration.

*Chemin des Mures* au Point-du-Jour. Construction d'une villa. Propriétaire, M. B...; entrepreneur, M. Jouanaud. Divisions intérieures.

Cabinet de M. CURIEUX, 16, rue des Remparts-d'Ainay.

Construction d'une usine de teinture. Propr., M. Couturier, 16, rue des Remparts-d'Ainay; entrepreneur : maçonnerie, M. Vassivière fils. En construction.

Cabinet de M. DUBUISSON, 25, cours Lafayette.

*Pont-de-Chéry.* Construction d'une usine. Prop., M. Gindre-Duchavany; entrepreneur : M. Lafleur. Rez-de-chaussée.

*Rue Garibaldi,* 207 bis. Maison de rapport. Entrepreneur : maçonnerie, M. Thomas, maître maçon. Distribution intérieure.

Cabinet de MM. DUPIN frères, 10, rue de Marseille.

*Cours Charlemagne.* Construction d'une maison de rapport. Propr. M<sup>me</sup> veuve Vincendon; entrepreneurs généraux, MM. Leblanc et fils. Au niveau du sol.

*Rue du Milieu,* près le cours Lafayette. Construction de trois maisons ouvrières. Entrepreneurs généraux, MM. Leblanc et fils. Fsuilles en pleine masse.

*Péage de Roussillon* (Isère). Éclairage électrique. M. Bullion et Société anonyme des ateliers de Vevey concessionnaires

Cabinet de M. Louis FANTON, 101, rue Duguesclin.

*Rue de Marseille,* 77. Construction d'une maison. Prop., Société civile anonyme immobilière de la rue Béchevelin; entrepreneurs : maçonnerie, M. Durand; pierre de taille, M. Besson; charpente, M. Sage; menuiserie, M. Lombard et M. Rique; plâtrerie, peinture, M. Thibaud; serrurerie, M. Brizon. 1<sup>er</sup> étage.

*Boulevard de la Part-Dieu.* Construction d'une maison de rapport. Prop., M. Guille, boulevard de la Part-Dieu; entrepreneur, M. Durand. Distribution intérieure.

*Rue Paul-Bert.* Construction d'une maison de rapport. Propr. M. Phiband, rue Victor-Hugo; entrepreneur, M. Durand. Distribution intérieure.

*Rue de Crillon.* Construction de deux maisons de rapport. Propriétaire, la Société anonyme immobilière de la rue de Crillon. Terrassements.

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

*Rue Servient,* en face Préfecture. Construction d'une maison de rapport. Propriétaires, MM. Vial et Lombard frères, entrepreneurs, rue Crillon, 9; entrepreneurs, maçonnerie, MM. Bellat et Cie; tailleur de pierres blanches, M. Bonnaud; tailleur de pierres, Villebois, MM. Besson et Cie; pierre, la Grive, MM. Vernet et Berchet; serrurerie, M. Folliet; charpente, M. Faye. Distribution intérieure.

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

*Hôpital Saint-Joseph.* Entrepreneurs : maçonnerie, MM. Rouchon frères ; serrurerie, M. Traverse. Charpente, M. Dalouzy. Distribution intérieure. *Avenue de Saxe.* Continuation de l'église de l'Immaculée-Conception. Entrepreneur, M. Gouyon. Dôme.

## Cabinet de M. LAURENÇON, 13, place du Pont.

*Rue de Vendôme,* 168. Construction de deux maisons. Propr., M. Gigot, entrepreneur : M. Védrière. 5<sup>e</sup> étage.

*Rue de Bonnel et angle de la rue François-Garçin.* Propr., M. Frize père ; entrepreneur : M. Thomas Pierre. Travaux intérieurs.

*Place de Vénissieux.* Maison. Propr. M. Goursat, négociant à Vénissieux ; maître maçon, M. Simoneton jeune. Restauration et réfection.

*Rues de la Buire et Rize.* Construction d'une maison. Prop. M. Boulot ; entrepreneur, M. Fauché. Rez-de-chaussée.

## Cabinet de M. MALAVAL, 10, rue Franklin.

*Meyzieux.* Maison de santé. Propr. M. le docteur Courjon ; entrepreneurs : maçonnerie, M. Colliard ; menuiserie, M. Cicéron. Reconstruction et agrandissement.

*Givors.* Église. Propr. la Fabrique. Entrepreneurs : Maçonnerie, M. Védrière, charpente, MM. Vuillet et Brosse. Toiture.

*Chasse.* Église. Propr. la Fabrique ; entrepreneur général, M. Canton. Ravalement

*Puy-en-Velay.* Construction du château de la Bernarde. Propr., M. de Malaval ; entrepreneurs : maçonnerie, MM. Montagnon ; taille, M. Darbion ; charpente, MM. Vuillet et Brosse. En construction.

## Cabinet de M. MONCORGER, 1, rue Commandant-Dubois.

*Transformation de la maison d'arrêt de justice de Lyon,* 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> lot. Prop., département ; entrepreneurs : maçonnerie, M. Ch. Nann ; menuiserie, M. Pardon. En exécution.

*Lieu dit de Champagne* (5<sup>e</sup> arrondissement). Construction d'un hôtel des invalides du travail. Prop., la ville de Lyon ; entrepreneurs : maçonnerie, M. Nann ; charpente, M. Janin ; menuiserie, M. Martin ; plâtrerie, M. Sciaifle ; zinguerie, M. Audemard ; serrurerie, MM. Guer et Blanc. En exécution.

## Cabinet de M. MOREAU, 5, rue Servient.

*Rue Suchet,* 8. Construction d'une maison. Prop., M. Grosland, 45, rue de Grillon ; entrepreneur, M. Grosland. Rez-de-chaussée.

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

*Cours Vitton,* 134. Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Lagoutte, rue Molière, 157. Entrepreneur de maçonnerie, M. Chaize. Travaux intérieurs.

*Rue d'Enghien.* Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Chaize, cours Gambetta, 35. Entrepreneur, M. Chaize. Travaux intérieurs.

*Angle des rues d'Enghien et de Penhièvre.* Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Motto, rue Paul-Bert, 27. Entrepreneur, M. Chaize. Travaux intérieurs.

*Rue de Penhièvre.* Construction d'une maison de rapport. Propriétaire, M. Chaize, cours Gambetta, 35. Entrepreneur, M. Chaize. Travaux intérieurs.

*Rue Montbernard.* Maison, propriétaires MM. Giraud frères, 20, rue Duguesclin ; entrepreneur, M. Day. Toiture.

## Cabinet de M. RIPERT, 48, cours Morand.

*Cours Vitton,* 36. Construction d'une maison de rapport. Propr., M. Lagoutte, rue Molière, 157 ; entrepreneurs : maçonnerie, M. Chaize, pierre de taille, MM. Gat et Cie, de Montalieu. Ravalement.

*Rue Godefroy,* 20 bis. Construction d'une maison de rapport. Propr., M. Lagoutte, rue Molière, 157 ; entrepreneur : maçonnerie, M. Sautour, rue Bossuet. Aménagements intérieurs.

*Boulevard du Nord et rue Montbernard.* Hôtel ; propriétaire, M. Monnet ; entrepreneur général M. Pichon, rue Ney. Aménagements intérieurs.

*Saint-Andéol-le-Château (Rhône).* Construction d'une maison. Prop., Madame veuve Petit-Pierre ; entrepreneurs : MM. Condamin et Goy. Restauration.

*Rues Servient et Voltaive.* Construction d'une maison. Prop. M. Schmitt, cours Lafayette. Entrepreneur, M. Montagnon, maçonnerie. Foutilles.

## Cabinet de M. THOUBILLON, 25, cours de la Liberté.

*Rue Chevreul,* 19. Construction d'une maison. Propr., M. Lagoutte, rue Molière, 157 ; entrepreneur : maçonnerie, M. Ch. Nann. Distribution.

*Cours Vitton,* 38. Construction d'une maison. Propr., M. Lagoutte, 157, rue Molière ; entrepreneur : M. Nann, Pierre de taille, MM. Gat et Cie, de Montalieu. Distribution intérieure.

## BUREAUX D'INGÉNIEURS

## MM. BUFFAUD et TAVIAN, 27, rue de l'Hôtel-de-Ville.

*Passage Gay.* Construction d'une tour métallique. Propr. Société anonyme de la Tour de Fourvière ; entrepreneurs des maçonneries, MM. Paufigue frères, 33, rue de la Bourse. Foutilles.

## MM. PAUFIGUE frères, rue de la Bourse, 33.

*Impasse Saint-Polycarpe.* Installation de chaudières. Prop., M. Nicolas, apprêteur. En cours d'exécution.

## M. Georges AVERLY, 143, rue Garibaldi.

*Sainte-Foy.* Construction de machine et de chaudières. Propr. Société anonyme du Tramway électrique de Saint-Just à Sainte-Foy. Entrepreneurs, MM. Paufigue frères, 33, rue de la Bourse. En cours d'exécution.

1<sup>o</sup> Construction d'une usine de tissage, rue Saint-Pothin, 31, Croix-Rousse. Propr., MM. Gindre et Co à Lyon ; entrepreneurs : maçonnerie, MM. Chatoux jeune et Pétavit, 3, place Saint-Pothin ; charpente en fer, MM. Patiaud et Lagarde, boulevard de la Part-Dieu, Lyon, charpente en bois, M. Gouverne, à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or ; plâtrerie et peinture, M. Calmel, 8, rue de la Bourse ; directeur des travaux, M. Troullieur, architecte, rue Duguesclin, 109, Lyon ; 2<sup>o</sup> Construction d'usine, cours Lafayette prolongé, 87, angle de la rue Sainte-Marie ; maçonnerie, MM. Chatoux jeune et Pétavit, entrepreneur 3, place Saint-Pothin ; charpente, M. Henry, rue Jacquard, 44 ; serrurerie, M. Queyrel, cours Lafayette prolongé, 26 ; plâtrerie et peinture, M. Praly, rue de Lorraine, 8.

## RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

**Rhône.** — 6 février. — Hôtel de ville de Lyon. Service de l'artillerie. Direction d'artillerie de Lyon. Adjudication de combustibles en 6 lots Adjudicataires au prix de la tonne. — 1<sup>o</sup> lot. M. Antonin Vignon, place Carnot, 14, à Lyon, adjud. à 22 f. 87 p. 100. — 2<sup>o</sup> lot. M. Louis Charvet, 8, place Carnot, à Lyon, adjud. à 26 fr. 80 p. 100. — 3<sup>o</sup> lot. M. Joseph Biol, 20, rue de Roanne, à Saint-Etienne, adjud. à 23 fr. 75 p. 100. — 4<sup>o</sup> lot. M. Joseph Biol, adjud. à 38 fr. 90 p. 100. — 5<sup>o</sup> lot. M. Antonin Vignon, place Carnot, adjud. à 22 fr. 87 p. 100. — 6<sup>o</sup> lot. M. Joseph Biol, adjud. à 23 fr. 75 p. 100.

**Rhône.** — 7 février. — Hôtel de ville de Lyon. Service de l'artillerie. Direction de l'artillerie de Lyon. Adjudication des huiles, savons, graisses et déchets de coton. — 1<sup>o</sup> lot. Mont., 15,990 fr. M. André fils, 11, rue de la Tour des-Dames, à Paris, adjud. — 2<sup>o</sup> lot. Mont., 8.778 fr. Le précédent, adjud. — 3<sup>o</sup> lot. Mont., 9.940 fr. M. F. Faussemagne, 316, avenue de Saxe, à Lyon, adjud. — 4<sup>o</sup> lot. Mont., 3.513 fr. Le précédent, adjud. — 5<sup>o</sup> lot. Mont., 6.337 fr. 90. M. Maurice Bloch, 44, rue Centrale, à Lyon, adjud.

## MISES EN ADJUDICATION

**Rhône.** — 22 février, 2 h. — Préfecture de Lyon. Remplacement du tablier suspendu du pont de Chazay-sur-Azergues par un tablier métallique à deux travées solidaires de 25 mètres 85 de portée chacune. Adjudication en deux lots. — 1<sup>o</sup> lot. Appropriation des culées et construction d'une pile. Montant des travaux, 5.660 f. 76. Somme à valoir pour imprévu, 739 fr. 24. Cautionnement, 190 fr. — 2<sup>o</sup> lot. Tablier métallique et superstructure du pont. Montant des travaux, 23.838 fr. 63. Somme à valoir pour imprévu, 1.211 fr. 37. Cautionnement, 770 fr.

Renseignements, pièces et devis à la préfecture.

**Rhône.** — 5 mars, 10 h. — Mairie de Juliéas. Construction d'une école de filles. Montant des travaux, 24.491 fr. 40.

Renseignements à la mairie.

**Rhône.** — 6 mars, 10 h. — Sous-préfecture de Villefranche. Travaux sur chemins vicinaux. Adjudication au rabais. — 1<sup>o</sup> lot. Chemin de grande communication n<sup>o</sup> 20. Construction et reconstruction d'un aqueduc égout dans la traverse du bourg de Vaux. Montant de la dépense prévue, 1.918 fr. 65. Somme à valoir pour imprévus, 85 fr. 35. — 2<sup>o</sup> lot. Ckemin d'intérêt commun n<sup>o</sup> 74. Travaux de terrassements, empiérement et établissement d'aqueducs en vue de la construction du chemin sur la commune de Charentay. Montant de la dépense prévue, 3.690 fr. 72. Somme à valoir pour imprévus, 309 fr. 28. Caut., 120 fr. — "Route départementale n<sup>o</sup> 15, de la Loire, et chemin de grande communication n<sup>o</sup> 15 bis, du Rhône. Reconstruction d'un pont sur la rivière de Reins, à Saint-Victor (Loire) ; remplacement du tablier en charpente par un tablier métallique, à deux travées solidaires, de 11 m. 255 de portée chacune. — 1<sup>o</sup> lot. Foutilles pour fondations, maçonneries, trottoirs et caniveaux, terrassements et empiérement de la chaussée, ainsi que les ouvrages provisoires pour l'établissement d'un passage et de deux ponts en charpente, afin de ne pas interrompre la circulation. Montant de la dépense prévue, 9.699 fr. 03. Somme à valoir pour imprévus, 1.300 fr. 97. Caut., 330 fr. — 2<sup>o</sup> lot. Comprenant la partie métallique, les vouutelettes, le béton et la chape sur le tablier du pont. Montant de la dépense prévue, 13.321 f. 07. Somme à valoir pour imprévus, 678 fr. 23. Caut., 450 fr.

Tout soumissionnaire devra déposer : 1<sup>o</sup> une soumission sur papier timbré ; 2<sup>o</sup> un certificat de capacité de moins de trois ans de date visé par l'agent-voyer en chef du département du Rhône huit jours avant l'adjudication constatant l'aptitude du soumissionnaire.

Renseignements à la sous-préfecture de Villefranche.

**Ain.** — 26 février, 2 h. — Mairie de Chaley. Etablissement de fontaines publiques. Montant des travaux, 7.961 fr. 11. Somme à valoir, 331 fr. 89. Caut., 550 fr.

Renseignements à la mairie.

**Ain.** — L'Union patriotique de l'Ain siègeant à Bourg met en adjudication au rabais la fabrication et la pose dans les 36 chefs-lieux de canton de 37 plaques commémoratives en souvenir des citoyens du département de l'Ain, morts pour la patrie, en 1870-1871. Mise à prix, 13.500 fr. Les 37 plaques achevées devront être rendues et mises en plaques dans les 36 cantons respectifs. La gravure dorée est comprise pour 4.017 fr. 64. Les plaques devront être en marbre noir fin de Dinant, gravées, dorées et sculptées d'une manière ornementale. Les encadrements seront en pierre blanche d'Enjoux ravalée de moulures. Les travaux payés au fur et à mesure de leur avancement jusqu'à concurrence de 9/10 devront être achevés le 1<sup>o</sup> octobre 1893.

Les soumissions devront être envoyées avant le 5 mars prochain au secrétaire de l'Union patriotique, 19, rue du Gouvernement, à Bourg, qui fournira tous les renseignements ainsi que chez l'architecte chargé de l'exécution, 15, boulevard Paul-Bert, à Bourg.

**Allier.** — 19 février, 3 h. — Mairie de Moneta-sur-Allier. Construction d'une école de filles. Montant des travaux, 13.332 fr. 75. Cautionnement, 660 fr.

Renseignements : 1<sup>o</sup> à la mairie ; 2<sup>o</sup> dans les bureaux de M. Tourteau, architecte à Moulins.

**Allier.** — 26 février, 10 h. Hôtel de ville de Montluçon. Construction de deux maisons d'école et de deux pavillons d'habitation. Montant total des travaux, 114.000 fr., y compris 3.986 fr. 28 pour divers et imprévus. Ces travaux sont divisés

en quatre lots. — 1<sup>er</sup> lot, Terrassements, maçonnerie, charpente et couverture. Mont., 67.121 fr. 39. — 2<sup>e</sup> lot, Menuiserie. Mont., 22.615 fr. 28. — 3<sup>e</sup> lot, Serrurerie. Mont., 8.345 fr. 62. — 4<sup>e</sup> lot, Plâtrerie, peinture, tenture, vitrerie. Mont., 11.931 fr. 43.

Renseignements, cahier des charges, clauses et conditions à la mairie, bureau des travaux.

**Allier.** — 26 février, midi. — Mairie de Maillet. Translation du cimetière. Montant des travaux, 4.974 fr. 70. Cautionnement, 300 fr.

Renseignements à la mairie.

**Allier.** — 28 février, 10 h. — Préfecture de Moulins. Service de la Loire, 2<sup>e</sup> section. Bail d'entretien des ouvrages de la Loire en 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898. — 1<sup>er</sup> lot. Partie comprise entre la partie amont du département de l'Allier et la borne kilométrique (rive gauche) sur une longueur totale de rives de 21 kil. 340. Dépense annuelle moyenne évaluée à 1.500 fr. Cautionnement provisoire et définitif, 400 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Partie comprise entre la borne kilométrique 40 (rive gauche) et l'origine amont du département de la Nièvre sur une longueur de rives de 63 kilom. 050. Dépense annuelle moyenne évaluée à 1.500 fr. Cautionnement provisoire et définitif, 400 fr.

Projets, pièces, clauses, conditions et renseignements : 1<sup>er</sup> dans les bureaux de la préfecture ; 2<sup>e</sup> de M. Roland de Ravel, ingénieur ordinaire à Roanne, place de l'Hôtel-de-Ville pour le 1<sup>er</sup> lot ; 3<sup>e</sup> de M. Clery, ingénieur ordinaire, à Nevers, rue des Lunonnets, pour le 2<sup>e</sup> lot.

**Haute-Loire.** — 25 février. — Ministère de la Guerre. Direction de Clermont-Ferrand. Place du Puy. Travaux des vidanges des bâtiments militaires pendant les années 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899. Prix annuel, 2.400 fr.

Renseignements au bureau du génie à Saint-Etienne.

**Loire.** — 20 février, 10 h. — Préfecture de Saint-Etienne. Travaux à la caserne de gendarmerie. Adjudication en deux lots. Mise à prix, 2.850 fr.

Renseignements urgents aux bureaux de la préfecture.

**Loire.** — 24 février, 2 h. — Préfecture de Saint-Etienne. Entretien des ouvrages de la Loire, 2<sup>e</sup> section, pendant les années 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898. Partie comprise entre le pont du chemin de fer à Roanne et la limite aval du département de la Loire sur une longueur totale de rives de 44 kilomètres. Montant annuel des travaux, 3.300 fr. Caut., 400 fr.

Renseignements : 1<sup>er</sup> dans les bureaux de la préfecture ; 2<sup>e</sup> dans ceux de M. Rolland de Ravel, ingénieur ordinaire, 10, place de l'Hôtel-de-Ville, à Roanne.

**Loire.** — 24 février, 10 h. — Sous-préfecture de Roanne. Entretien de chemins vicinaux. — 1<sup>er</sup> lot. Chemin de grande communication n° 8 de Saint-Germain-Laval à Marcigny. Fourniture et emploi de matériaux d'entretien entre 0,70 kilomètre et 16 kil. 330, sur une longueur de 16 kil. 110 sur les territoires d'Ambierle, Saint-Haon-le-Vieux, Saint-Haon-le-Châtel, Renaison, Saint-André et Saint-Alban pendant les années 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898. Montant total des travaux, 7.794 fr. Caut., 400 fr. — 2<sup>e</sup> lot. Chemin d'intérêt commun n° 51 d'Arcousat à Thizy. Fourniture et emploi de matériaux d'entretien dans la partie comprise entre la route départementale n° 8 aux Mures, à Perreux, et le bourg de Montagny, sur une longueur de 8.254 mètres, territoires de Perreux et Montagny pendant les années ci-dessus indiquées. Montant total des travaux, 7.200 fr. Caut., 400 fr.

Voir renseignements, devis, et estimation, et clauses, et conditions de l'adjudication dans les bureaux de M. l'agent-voyer d'arrondissement de Roanne.

**Saône-et-Loire.** — 24 février, 2 h. — Préfecture de Mâcon. Divers travaux de réparation aux bâtiments départementaux. Arrondissement d'Autun. 1<sup>er</sup> Réparations diverses à la sous-préfecture d'Autun. Mise à prix, 2.300 fr. Caut., 110 fr. — 2<sup>e</sup> Palais de justice d'Autun. Travaux de restauration. Mise à prix, 7.000 fr. Caut., 350 fr. — 3<sup>e</sup> Gendarmerie d'Autun. Réparations diverses. Mise à prix, 5.500 fr. Caut., 300 fr. — Arrondissement de Chalon. 4<sup>e</sup> Reconstruction de l'escalier extérieur et réparations aux clôtures de la sous-préfecture de Chalon. Mise à prix, 8.761 fr. Caut., 450 fr. — 5<sup>e</sup> Restauration du palais de justice de Chalon. Travaux de menuiserie et de serrurerie. Mise à prix, 2.850 fr. Caut., 150 fr. — 6<sup>e</sup> Palais de justice de Chalon. Travaux de maçonnerie, plâtrerie, peinture. Mise à prix, 15.650 fr. Caut., 800 fr. — 7<sup>e</sup> Répa-

ratons intérieures à la sous-préfecture de Chalon. Mise à prix, 4.000 fr. Caut., 200 fr. — Arrondissement de Mâcon. 8<sup>e</sup> Réparations diverses au palais de justice de Mâcon. Mise à prix, 4.100 fr. Caut., 200 fr. — 9<sup>e</sup> Réparations diverses et agrandissement du logement du gardien de la prison de Mâcon. Mise à prix, 7.000 fr. Caut., 350 fr. — 10<sup>e</sup> lot. Enduit, peinture et réparations diverses à la gendarmerie de Mâcon. Mise à prix, 4.500 fr. Caut., 250.

COURS DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE

NATURE DE LA PROPRIÉTÉ	SITUATION DE LA PROPRIÉTÉ	prix du		date de	
		surface	total		
		m. carré	la vent		
		m. q.	fr.	fr.	
Maison et cour, 18, quai Fulchiron, et 3, rue des Prêtres . . . . .		500	725	» 362.500	28 jan.
Terrain clos de murs, 9, rue de la Reconnaissance . . . . .		878	4 55	4.000	—
Maison et cour, 15, grande rue de la Mulatière . . . . .		300	10 16	3.050	—
Maison, 27, rue Marc-Antoine-Petit . . . . .		»	»	5.850	—
Constructions et terrain, 46, rue de la Madeleine et rue des Trois-Pierres . . . . .		1.830	19 29	35.300	—
Maison, 27, grande rue de Caluire . . . . .		»	»	17.400	—
Maison, cour et jardin, 44, route de Vienne . . . . .		1.250	12 08	15.100	—
Maison, 57, route de Vienne . . . . .		376	51 33	19.300	—
Maison, cour et jardin, 5, rue Denfert-Rochereau . . . . .		180	22 22	7.600	4 févr.
Maison, 130, rue Garibaldi . . . . .		»	»	12.100	—
Maison et petit bâtiment, 154, rue de Trion . . . . .		430	92 78	39.900	—
Maison, 135, avenue de Saxe, et 23, cours Lafayette . . . . .		336	1.148 76	417.000	—
Propriété, 23, cours Eugénie . . . . .		563	10 65	6.000	—
Maison, 84, quai Ferrache . . . . .		191	9 55	1.825	—
Terrain à bâtir, rue des Fantasques . . . . .		309	9 78	3.025	—
Maison, jardin clos de murs, 26, rue de la Fraternité (Charpennes) . . . . .		227	19 60	4.450	—
Maison et terrain, chemin des Peupliers, à Vassieu . . . . .		4.000	1 95	7.825	—
Maison et cour, 8, rue Tavernier . . . . .		270	15 03	42.100	11 fév.
Maison, 3, rue de la Bombarde, et 2, rue Sainte-Croix . . . . .		»	»	71.100	—
Propriété dite la Reine des Prés, 2, rue Saint-Gervais (Monplaisir) . . . . .		2.354	10 28	24.200	—
Terrain à bâtir, rue de l'Abondance . . . . .		»	»	26.500	—

Nous apprenons que la fabrication de meubles d'art de M. DUFIN sera continuée par M. HENRI BONJOUR, propriétaire des grands magasins d'ameublement du *Colosse de Rhodes*, qui s'est rendu acquéreur de tous les éléments composant les ateliers de M. Dufin. C'est une bonne nouvelle pour notre ville, car il eût été regrettable de voir disparaître tous ces éléments de meubles artistiques.

Le Propriétaire-Gérant : ALEXANDRE REY.

Lyon. — Imp. PITRAT, A. Rey successeur, 4, rue Gentil. — 5946

FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

**ARDOISES** pour toitures, dalles, urinoirs, tablettes, tableaux, etc. Entrepôt, J. GUICHARD Fils, seul représentant de la Commission des Ardoisières d'Angers, chemin de Serin, 5, LYON.

**MONTCHANIN** (Grande tuilerie de), 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. — P. BOUCHE, seul représentant à Lyon.

**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, 35. 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.

**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.

BOIS DE CONSTRUCTION, SCIAGES & PARQUETS

**POYET (J.-A.),** à Saint-Bonnet-le-Château (Loire). Fourniture de charpente expédiées sur commande à Messieurs les entrepreneurs et charpentiers. Fabrique spéciale de lames de parquets en pin. Sciage de toutes dimensions.

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

PRODUITS CERAMIQUES

**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.

**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 Sièges inodores, Panneaux et Carreaux en faïence, etc. Succursale à Saint-Etienne, rue de Roanne, 22.

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

CIMENTS, CHAUX, PLÂTRE, CARRELAGES

**PONCET (G), A. FERBEUF** Successeur, quai de Vaise 37 38, Lyon, entrepositaire des ciments de Vassy et de Grenoble, chaux hydraulique Portland. Entreprise spéciale des travaux hydrauliques de revêtement et d'ornementation. Carrelages en tous genres, entrepôts de carreaux mosaïques de la maison GARRIT-ROUX de Marseille

**SINGLY (P. DE) & C<sup>ie</sup>** Tuyaux en tôle et Bitume à joints précis pour conduites de Gaz et d'Eau, Tuyaux galvanisés, B. S. G. D. G. pour irrigations, submersions des vignes. Chauffage. Tuyaux noirs ou galvanisés pour cheminées, conduites de Turbines, etc Petite chaudronnerie. Siège social Paris, 136, rue d'Allemagne. Succursale et usine à Lyon 287, cours Gambetta Directeur, J.-E. GAILLIARD, ingénieur des arts et Manufactures.

**VERCHÈRE (J.)** Ardoises de toutes provenances Tuiles vernies et autres. Bureau : 114, quai Pierre-Scize en face la passerelle Saint-Vincent). Entrepôts et boîte, 15, rue Juiverie.

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

ABAT-JOUR

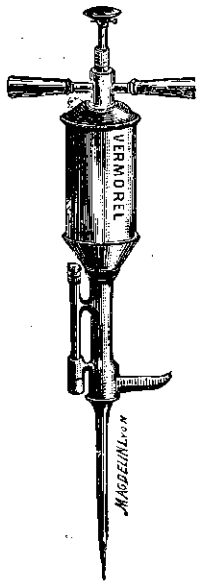
**ABAT-JOUR A ROULEAU & A POULIE AUTOMATIQUE,** Avec cables en fils de fer galvanisés inoxydables remplaçant les cordes en chanvre. A. MICHEL, rue Cuvier, 27, à Lyon.

SONNERIES ÉLECTRIQUES

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TÉLÉPHONES,** Agence régionale de Lyon, 31, rue de l'Hôtel-de-Ville, Lyon, Vente et Installation de sonneries électriques, téléphones domestiques, porte-voix, etc., câbles pour lumière électrique, appareils téléphoniques admis dans les réseaux de l'État depuis 80 francs. Exposition et essai de tous nos types d'appareils.

**COMPAGNIE CONTINENTALE ÉDISON** — Eclairage électrique Transport de force. Electrolyse. AGENCE DE LYON, 68, rue de l'Hôtel-de-Ville.

**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.



**V. VERMOREL**

à VILLEFRANCHE (Rhône)

Sulfure de carbone

**PALS INJECTEURS**

PERFECTIONNÉS

Matériel de sulfurages complet

**ALAMBICS**

NOUVEAU SYSTÈME

TARIF FRANCO

TRAVAUX DE VITRERIE EN TOUS  
GENRES  
Pour la Ville et le Dehors

**Maison GUITTA Fils**

FATOU-GUITTA Succ<sup>r</sup>

Rue de Savoie, 12, et place des Célestins, 2

GROS VERRES A VITRES DÉTAIL

Verres du Nord, Verres de Couleurs  
Tuiles en Verre, Dalles pour sous sol, Verres  
striés et losanges de Saint-Gobain  
Verres anglais et Vitraux d'appartement

A Vendre ou à Louer

A Villefranche, (Rhône)

**UNE GRANDE USINE**

avec force motrice à vapeur, pouvant être utilisée à  
toute espèce d'industrie.

S'y adresser à M. Glaudius Clerc. 5 f.

EXPERTISES  
Bâtiments, Mobiliers, Marchandises

PAR SUITE D'INCENDIE

**J. BERNELIN**

Architecte-expert près les Tribunaux

308, Avenue de Saxe, 308

CABINET DE MIDI A 3 HEURES

**ABAT-JOUR & STORES**

EN TOUS GENRES

**A. MICHEL**

27, rue Cuvier

—+—

Ancienne Maison

**Chabanon**

FONDÉE EN 1845

FURNITURES

ET

Réparations

Cabinet de 3 h. à 5 h. **JULES BUFFAUD** Cabinet de 3 h. à 5 h.

INGÉNIEUR DES ARTS ET MANUFACTURES — AIX (76-79)

LYON — 27, Rue de l'Hôtel-de-Ville, 27. — LYON

**ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.** — Installations particulières. — Stations centrales. — Dynamos multi-polaires système *Desroziers* — Machines à vapeur à grande vitesse pour accouplements directs. — Courants continus. — Courants alternatifs.

**ASCENSEURS HYDRAULIQUES.** — Ascenseurs pour hôtels et maisons particulières. — Montecharges économiques pour usines. — Etudes d'appareils hydrauliques. — Transmission de force par l'eau sous pression. — Accumulateurs.

**POMPES A VAPEUR WORTINGTON** pour alimentation des chaudières. — Service d'usine et d'incendie. — Pompes de pression pour accumulateurs. — Pompes de mines. — Condenseurs indépendants. — Pompes élévatoires pour service de ville. — Etudes d'installation et de distributions d'eau.

**COMPTEURS D'EAU SCHMID** construits spécialement pour contrôler l'alimentation des générateurs.

**APPAREILS POUR CHAUDIÈRES.** — Appareils de sûreté. — Indicateurs magnétiques. — Clapets automatiques. — Robinetterie d'eau et de vapeur. — Injecteurs à vapeur d'échappement.

**CHAUFFAGE ET VENTILATION** pour usines, hôpitaux, écoles, théâtres, etc.

**VENTILATEUR BLACKMAN.** — Ventilateur à grand débit pour ventilation et séchage. — Application industrielles.

Études, Projets, Installations d'usines, Brevets

CABINET DE 3 HEURES A 5 HEURES

HUILES MINÉRALES A GRAISSER

MARQUE

**VAPORINE**

DÉPOSÉE

Huile spéciale pour Cylindre à Vapeur

ET

Mouvement de Machines, Moteurs à gaz  
Transmission, etc.

**H. CLAUDY & C<sup>IE</sup>**

LYON.—Rue Cuvier, 87,—LYON

ENTREPOTS: DUNKERQUE, LE HAVRE  
MARSEILLE ET ANVERS

**GRÈS LYONNAIS**

FABRICATION SPÉCIALE DE

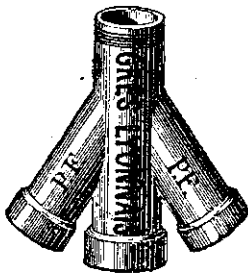
TUYAUX EN GRÈS VITRIFIÉ

POUR

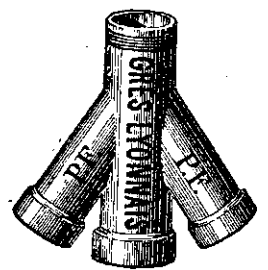
CONDUITES D'EAU ET D'ACIDE, ÉGOUTS, COLONNES DE FOSSES

**PROST FRÈRES**

16, quai de Bondy. — LYON



MARQUE DÉPOSÉE



MARQUE DÉPOSÉE

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