L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No. 73. NOUVELLE-ORLEANS, LUNDI MATIN, 20 MARS 1893. 66ème Année

Entered at the Post Office at New Orleans, La. Second Class Matter.

NOUVELLE-ORLEANS
LUNDI, 20 MARS 1893.

Gaudet & Dennet,
Propriétaires Editeurs

TERMES DE CE JOUR.

Par Albert Pani au coin de l'avenue Napoléon et de la rue Thouphtoulas le contenu d'une grocerie, meubles de maison, cheval et voiture, etc.

Par le shérif, au local No 359 avenue Tulane, coin Claiborne, le contenu et installations d'un café et grocerie.

Par M. F. Michel, constable à son entrepôt No 1036 rue Magazine, un lot de meubles de ménage.

L'Exposition de 1900, en France.

Conformément avec la commission instituée au ministère du commerce, le conseil municipal de Paris étudie les divers projets formés pour l'Exposition de 1900. Le conseil a nommé plusieurs rapporteurs qui ont été chargés d'examiner, chacun, un des emplacements proposés. M. Alp. Humbert, par exemple, a fait en faveur du Champ de Mars un rapport très intéressant, mais un rapport de M. Hattat a l'avantage de résumer et d'étudier tour à tour toutes les propositions. Nous citerons donc, de préférence, ce rapport.

Tout d'abord M. Hattat écarte l'idée d'une installation au Champ de Mars. Voici la raison qu'il en donne :

Un inconvénient si non des moindres de l'Exposition de 1889, provenait de sa disposition en trois tronçons inégalement avantagés. Trocadéro, Champ de Mars et esplanade des Invalides. Les principales attractions étaient concentrées au Champ de Mars, celles du soir existaient plus principalement dans cette partie de l'Exposition. Les concessionnaires du Trocadéro et de l'esplanade des Invalides se sont trouvés, par ce fait dans une situation moins avantageuse que les concessionnaires du Champ de Mars, sous le rapport commercial.

On admet généralement qu'il sera fort difficile d'organiser une nouvelle exposition au Champ de Mars dans des conditions satisfaisantes. Il convient donc de rechercher un autre emplacement qui réunisse tous les avantages désirables.

Le choix de cet emplacement doit être déterminé autant qu'il réunit aussi complètement que possible les conditions suivantes, qui sont rigoureusement indispensables pour assurer le succès de l'Exposition de 1900.

Presque sur une surface d'une étendue suffisante pour qu'on puisse voir aux extensions prévues et à prévoir de l'Exposition projetée dite, sauvegarder les dégagements nécessaires à la circulation d'une masse de visiteurs qui sera très certainement beaucoup supérieure à celle de l'Exposition de 1889 et enfin, permettre d'englober tout l'ensemble dans une enceinte unique.

Être aussi rapproché que la raison pourra du centre de Paris et dans une situation qui facilite l'organisation moyens de transport intensifs, rapides et économiques, seuls modes de transport qui puissent, en facilitant l'accès de l'Exposition à la plus grande partie de la population en même temps, mettre un frein à l'avidité des loueurs de voitures qui seront obligés de modérer leurs exigences sous la rude épreuve de la présence de cette formidable concurrence.

Les surfaces réunies du Champ de Mars, du Trocadéro, de l'esplanade des Invalides et de la galerie du quai d'Orsay comprennent une superficie de quatre vingts hectares environ.

Mais comme le Trocadéro et les dispositions adoptées pour suite de la conformation du pourtour de l'Exposition ont inutilisé des espaces d'une certaine étendue qu'on peut considérer une superficie de cent vingt hectares comme pouvant suffire à l'exécution du programme.

Dans l'impossibilité de trouver un emplacement aussi vaste et qui soit tenant *entre nous* Ecce est dit le rapporteur, de le chercher *extra muros*.

Le bois de Boulogne dans les parties avoisinant Auteuil paraît offrir toutes les conditions désirées.

Trois emplacements sont proposés :

1° Emplacement à Bagatelle ;
2° Emplacement à Auteuil-Boulogne Issy ;
3° Emplacement d'Auteuil (champ de course)

Les rapporteur examine successivement les trois emplacements pour en montrer on les avantages ou les inconvénients.

D'abord il montre par très part des dépenses établissement à Bagatelle : il objecte que le bois de Boulogne dans les voisinages des fortifications, est très mal fréquenté ce serait exposer les étrangers à de sanglantes mésaventures. A ces considérations il ajoute les suivantes :

Les travaux de construction et d'aménagement de l'Exposition diminuent au moins trois années en moins. Bagatelle n'est accessible que par le bois de Boulogne, le boulevard Maillot la rue Jacques Dulud et l'avenue de Neuilly jusqu'à l'avenue de Madrid, cette dernière avenue. Par quelles voies seront dirigés les nombreux véhicules employés au transport des matériaux et à l'enlèvement des déblais.

Pas l'itinéraire du bois de Boulogne aux remblais.

Le boulevard Maillot sera déjà suffisamment encombré par les travaux de la voie ferrée qui empruntera le sant de-loup, qui sera nécessaire d'approfondir et d'élargir.

Il ne reste donc que l'avenue de Neuilly la rue Jacques Dulud et l'avenue de Maurice disponibles. Toute la circulation se concentrera dans l'avenue de Madrid et la rue Bugeaud qui en résultera de rendra promptement inutilisable pour ses habitants.

Après Bagatelle, M. Hattat étudie l'emplacement d'Auteuil-Boulogne-Issy, dont il ne veut à aucun prix.

A son avis, la future exposition devra être installée *au champ de courses d'Auteuil*.

M. Hattat trouve que cet emplacement réunit toutes les conditions voulues, et à tous les points de vue.

Il examine ensuite les moyens de transport :

La Compagnie de l'Ouest, dit il, doublerait la ligne d'Auteuil entre la porte Maillot et un raccordement avec la ligne de Boulogne à Versailles par Billancourt qui serait prolongée vers l'esplanade des Invalides, les rails emprunteraient par moitié et simplement les fossés des fortifications dans la traversée du bois de Boulogne, et l'on disposerait d'abri dans toute la longueur de l'Exposition, d'une gare obtiendrait une capacité d'exploitation inouïe, permettant l'embarquement des voyageurs publiques qui en pourraient le cas échéant, se caser 1,500 mètres de quai pour recevoir cinq ou six trains en chargement simultanément et partant simultanément à deux minutes ou deux minutes et demi d'intervalle seulement. Ces trains iraient ou les Invalides, soit sur la gare du Nord, soit sur des autres directes sur les diverses stations de la ceinture.

Cette disposition permettrait d'enlever, à certaines heures de la journée 100,000 *voyageurs par heure*.

Les bateaux pourraient disposer de deux immenses appontements au Point du-Jour et hors Paris à la suite des glacis des fortifications, relier à l'Exposition par deux petits tronçons de chemin de fer suivant, l'un le boulevard Exelmans (au bout duquel on a décidé de faire la station de la ligne de ceinture) l'autre le glacis des fortifications. Les tickets de correspondance donneraient droit à la correspondance et la consommation pourrait sans nul doute se faire sans charge.

Les omnibus et les tramways pourraient amener un service très puissant. Notamment un omnibus dont la concession a imposerait aux conscrits de quatre vingts hectares environ.

Mais comme le Trocadéro et les dispositions adoptées pour suite de la conformation du pourtour de l'Exposition ont inutilisé des espaces d'une certaine étendue