

Les abonnements sont payables d'avance. Toutes les quittances d'abonnement ou d'annonces sont à souche et valables signées par M. BRUNELLIERE, directeur, ou par M. PITRAT aîné, imprimeur-gérant. Tous nos recouvrements se font par l'intermédiaire de la poste.

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

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

JURISPRUDENCE

CONSEIL D'ÉTAT. — SÉANCE DU 5 AOÛT 1887

COMMUNES. — DÉCOMPTE. — DISTRIBUTION D'EAU MAUVAISE EXÉCUTION DES TRAVAUX

Travaux destinés à l'élévation et à la distribution des eaux dans une commune, n'ayant pas procuré le volume d'eau que l'entrepreneur s'était engagé à fournir : entrepreneur déclaré responsable du préjudice en résultant pour la commune.

Malfaçons relevées à la charge de l'entrepreneur : réduction apportée au Architecte. Honoraires fixés par le Conseil d'état sous réserve d'un recours en garantie de la commune, contre cet architecte, dans le cas où celle-ci serait poursuivie.

Vu la requête... pour la commune de Beaumont-sur-Vin-geannec... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 juillet 1884, par lequel le Conseil de préfecture de la Côte-d'Or a condamné ladite commune à payer au sieur Dumont la somme de 14 466 fr. 62 pour travaux de terrassements et de maçonneries, au sieur Bollée la somme de 13 689 fr. 20 pour la construction de béliers hydrauliques, au sieur Collenot la somme 1784 fr. 46 et a rejeté l'appel en garantie formé par la commune contre les sieurs Bollée et Collenot; — Ce faisant, attendu que le Conseil municipal de Beaumont a adopté à la date du 10 mai 1887 un devis présenté par le sieur Collenot, architecte, relatif à un projet d'élévation et de distribution d'eau dans la commune; que les plans et devis ont été approuvés par le préfet de la Côte-d'Or à la date du 2 novembre 1878; après la négation et le vote par le Conseil municipal d'un emprunt de 11 000 francs destiné à parfaire les ressources disponibles de la commune; que la commune avait traité avec les propriétaires des terrains à occuper ou à traverser; que, le 22 janvier 1879, le maire a traité avec le sieur Bollée pour l'établissement de deux béliers hydrauliques moyennant 10 900 francs; et le 20 mars 1879 avec le sieur Dumont pour tous les travaux de terrassement et de maçonnerie moyennant un rabais de 1 pour 100 sur le montant du devis qui s'élevait à 13 377 fr. 57; que ces deux marchés ont été approuvés par l'autorité compétente; que, dès le 15 janvier 1879, le sieur Collenot, architecte et directeur des travaux, a apporté de sa propre autorité aux projets régulièrement approuvés des modifications qui, sans entraîner une augmentation notable de dépense, changeaient complètement les bases fondamentales des travaux; qu'il résulte d'une expertise à laquelle il a été procédé par arrêtés du Conseil de préfecture de la Côte-d'Or des 25 août et 27 novembre 1882 : en ce qui concerne les travaux des terrassements et maçonneries exécutés par le sieur Dumont, que le montant des malfaçons constatées s'élève à 71 fr. 91 et qu'il y a lieu de déduire cette somme du montant du décompte des travaux exécutés par le sieur Dumont, lequel décompte est ainsi de 14 425 fr. 41; 2^o en ce qui concerne les travaux exécutés par le sieur Bollée, que le sieur Bollée a rempli un rôle prépondérant dans la discussion et le choix du tracé des fontaines de Beaumont et, par suite, dans l'adoption du projet exécuté; qu'il résulte de l'examen sur place que le tracé présente des inconvénients graves, et qu'en réparation du dommage causé à la commune, il convient de réduire le décompte du sieur Bollée d'une somme de 4600 fr., ledit décompte s'élevant ainsi à 9089 fr. 20; 3^o en ce qui concerne la responsabilité du sieur Collenot, qu'il doit être déclaré responsable : 1^o du dommage causé à la commune de Beaumont par suite du manque de profondeur de tranchées de la conduite d'amènée à la traversée de la prairie, lequel dommage

peut être évalué à 300 francs; 2^o du dommage causé par suite du passage du tuyau d'ascension à fleur d'eau dans la traversée du ruisseau sous le lavoir, dommage estimé à 200 francs, dont la moitié incombe au sieur Collenot et l'autre moitié au sieur Bollée et qu'ainsi la commune n'est débitrice envers le sieur Collenot que d'une somme de 1109 fr. 33; que, dès lors, c'est à tort que le Conseil de préfecture a condamné la commune au paiement des sommes réclamées par les sieurs Collenot, Bollée et Dumont; et a condamné la commune au paiement des intérêts desdites sommes, ainsi qu'aux dépens et aux frais d'expertise, déduction d'une somme de 194 fr. 46 mise à la charge du sieur Collenot;

Vu la loi du 23 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne le sieur Dumont : — Considérant qu'il résulte de l'expertise, que si le décompte des travaux faits par le sieur Dumont s'élève à la somme de 14 497 fr. 32, on doit en retrancher celle de 71 fr. 91 à raison de quelques malfaçons relevées contre lui; qu'ainsi, le montant de son décompte doit rester définitivement fixé à 14 425 fr. 41.

En ce qui concerne le sieur Bollée : — Considérant que les experts ont de commun accord reconnu que les travaux exécutés par cet entrepreneur et dont ils ont fixé le montant à 13 689 fr. 20 n'ont pas procuré à la commune tout le volume d'eau qu'il s'était engagé à lui fournir; que, si cette insuffisance provient en grande partie de diverses modifications qu'il a fait apporter au projet primitif, l'approbation donnée à ces changements n'a pas eu pour effet de restreindre les obligations du sieur Bollée, et ne saurait le dégager de la responsabilité par lui encourue; qu'en conséquence il y a lieu d'adopter, pour la laisser à sa charge, l'évaluation du dommage éprouvé par la commune, telle qu'elle résulte du rapport d'experts, mais en la réduisant toutefois à 4500 francs, la somme de 200 francs partagée par le rapport entre l'entrepreneur et l'architecte représentant un élément de préjudice non suffisamment justifié;

En ce qui concerne le sieur Collenot : — Considérant que les honoraires de cet architecte ont été fixés à bon droit par les experts à 1509 fr. 33, somme à laquelle il convient de les maintenir, tant par suite de ce qui précède que du rejet d'une réduction de 300 francs proposée par le rapport à raison d'une aggravation de servitude du chef de laquelle aucune poursuite n'ayant encore été exercée contre la commune, il suffit de lui réserver, quant à présent, tous les droits à une action ultérieure en garantie contre le sieur Collenot... (Arrêté annulé.)

La commune paiera, sous réserve des acomptes précédemment versés, savoir : 1^o au sieur Dumont, 14 425 fr. 41; 2^o au sieur Bollée, 9189 fr. 20; 3^o au sieur Collenot, 1509 fr. 33. Surplus des conclusions de la commune rejeté. Frais d'expertise mis pour moitié à la charge de la commune, et pour le surplus à la charge du sieur Bollée. Les dépens exposés devant le Conseil d'État seront supportés un quart par le sieur Collenot, un quart par le sieur Dumont, et pour le surplus par le sieur Bollée.

LE GRAND CANAL MARITIME FRANÇAIS DU HAVRE ET DE MARSEILLE

Conférence faite à la Société des Sciences industrielles de Lyon
Par M. JULES DE DOUHER

II

Aussi grâce à eux, en ce qui touche notre projet, l'alimentation, qui exigera un cube moyen de 40 mètres par seconde, et qui, s'il n'existait pour l'assurer que l'écoulement par la Loire et ses affluents des eaux déversées sur le massif central, pourrait peut-être être considéré comme douteuse, est assurée non pas seulement par un moyen, mais par plusieurs dont chacun est suffisant pour résoudre la question.

Un réservoir sera établi dans la plaine du Forez à l'aide de la



construction sur un mode nouveau d'un barrage dans les gorges de la Loire à Pinay et de l'expropriation de quelques centaines d'hectares de très minime valeur. Sa contenance sera de 150 millions de mètres cubes d'eau. Le fleuve et la réserve contenue dans ce bassin suffiraient à eux seuls à l'alimentation, avec l'adjonction d'un autre réservoir construit dans la vallée de l'Azergues.

Un autre moyen tout aussi efficace est le suivant :

Le lac d'Annecy est situé à 443 mètres d'altitude, soit 143 mètres au-dessus du point de partage des eaux du canal; le fond de ce beau lac est encore placé à plus de 100 mètres au-dessus de ce point : sa superficie est de 2500 hectares; il contient 750 millions de mètres cubes d'eau. L'expropriation de quelques petites usines alimentées par le canal des Thioux permettra de disposer de ce beau réservoir dont les eaux viendront s'adjoindre à celles débitées par la Loire et par l'Azergues en permettant une dépense d'eau de plus de 100 mètres par seconde s'il en était besoin.

Il semble que tous les modes soient épuisés; il n'en est rien. Un troisième moyen tout aussi efficace peut à lui seul fournir toute l'eau nécessaire à l'alimentation. Dans les gorges de Cluses, au-dessus de cette localité, l'Arve, descendue du Chamonix, débite dans la saison chaude, celle précisément des basses eaux de la Loire, grâce à la fusion des glaciers de Chamonix, un cube de 160 mètres cubes; parfois même son débit atteint 700 mètres cubes. Un simple barrage à ce point à l'altitude de 480 mètres peut permettre d'amener les eaux de ce torrent et de les utiliser à l'alimentation du canal.

TRAVAUX D'ART

Aucun de ces travaux ne sera comparable comme difficultés au Mont-Cenis, au Gothard, et surtout au tunnel ou au pont projeté entre la France et l'Angleterre, aux tunnels du Simplon ou du Mont-Blanc.

Les tranchées les plus profondes n'excéderont pas 70 mètres; au canal de Corinthe elles atteignent 90 mètres, à Panama 134 mètres.

Les tunnels ont, il est vrai, une section inusitée $40^m \times 30^m$, non compris la crevette du canal, soit au total environ 1500 mètres superficiels; mais outre qu'un cintre de 30 mètres de portée est relativement facile, la dépense en maçonnerie nécessitée par la consolidation des pieds-droits sera, toute proportion gardée, assez faible eu égard aux puissants excavateurs qui pourront être utilisés et qui abaisseront dans de notables proportions le prix de la main-d'œuvre. De plus la faible épaisseur des terres, au-dessus du cintre (200 mètres pour le tunnel de l'Estaque, 450 mètres environ pour ceux d'Amplepuis et de Charbonnières), le peu d'inclinaison des pentes de la montagne ($0^m,05$ à $0^m,08$ par mètre) permettront l'attaque de ces grandes percées par des galeries et des puits ayant pour résultat une grande accélération dans la construction et une sensible réduction dans le coût des déblais.

Tous les autres travaux, ports, viaducs, ponts pivotants, levées, barrages sont un travail courant pour nos ingénieurs.

ECLUSES

Les écluses au nombre de 67 seront construites d'après les données les plus récentes de la science; elles seront doubles et accolées afin de permettre à la fois, s'il y a lieu, une économie dans la dépense et une accélération dans le passage. Celles proposées par M. Eiffel pour le Panama montrent quels progrès ont été accomplis; il n'est pas douteux qu'en présence des améliorations constantes qui seront apportées, l'éclusage pourra s'accomplir en une durée moyenne de 30 à 35 minutes.

PORTS MARITIMES

Des ports seront créés et aménagés : 1° en avant et en arrière

de chaque écluse; 2° pour le service de toutes les villes ou groupes d'usines importantes.

De plus des terrains seront réservés sur ces points pour l'extension des bassins futurs dont le besoin pourra être reconnu.

PASSAGE DES ROUTES ET DES VOIES FERRÉES

Les voies ferrées sont divisées en deux classes : la première comprend les lignes à grand trafic, dépassant une recette kilométrique de 40 000 francs, la deuxième à trafic restreint.

En général, surtout autour de Paris, le sol dominera le niveau du canal de 15 à 20 mètres; les voies ferrées à grand trafic seront remaniées de manière à accéder par des remblais en rampe de $0^m,008$ à $0^m,010$, dont la hauteur ne dépassera jamais 25 mètres au-dessus du sol, à des viaducs dont le tablier jeté à 40 mètres au-dessus du canal donnera la plus entière satisfaction à chacune des voies; il ne sera fait exception que pour les ponts de la Mulatière et d'Oullins qui seront pivotants; mais comme par suite de l'extension de la cité lyonnaise, la construction de gares à l'entrée de ces ponts sera indispensable, ils n'auront aucun inconvénient. Les lignes à trafic restreint passeront sur des ponts pivotants, il en sera de même des grandes routes de terre; des baes roulants assureront le service des chemins de grande communication ou vicinaux de grande importance.

Le service du pont de Mœrdick entre Anvers et Rotterdam, traversé journellement par plus de 300 trains est une preuve suffisante du fonctionnement régulier et normal de ces sortes de travaux.

DEVIS, TARIFS, TRAFIC ET PRODUITS

Le coût de la construction du grand canal maritime français, si l'on prend comme point de comparaison les études très complètes des différents projets de Paris port de mer et du canal des deux mers, peut être estimé, expropriations comprises, à 1 500 000 fr. par kilomètre, soit pour 1085 kilomètres 1624 millions. En augmentant le coût de 20 pour 100 pour écluses, réfection des voies ferrées, ponts pivotants et travaux de régie, on arrive à un chiffre de deux milliards, qui en ajoutant le coût d'un canal latéral au Rhône construit pour le transport des matériaux et la battellerie, celui des canaux d'irrigation, le matériel et l'imprévu peut être majoré à 2200 millions.

Le trafic international existant actuellement entre la Méditerranée et la Manche ou la mer du Nord dépasse annuellement un mouvement de 80 millions de tonnes; il s'effectue principalement par Gibraltar et les voies ferrées du Mont-Cenis, du Gothard, du Brenner et du Semmering; des renseignements contenus au rapport officiel de M. Renaud sur le canal des deux mers, il résulte que le seul transit du détroit de Gibraltar, dépasse 20 millions de tonnes par an.

La voie maritime à créer, coupant l'Europe continentale en deux parties, détournera certainement un tiers, sinon un demi de ce trafic grâce à la rapidité et au bas prix des transports qui pourront être établis d'après une classification en séries, variant de 0,005 à 2 centimes par tonne et par kilomètre, c'est-à-dire, du quart environ des tarifs réduits des voies ferrées. Dans ce cas une échelle décroissante de tarif analogue à celle établie pour le Suez aurait pour effet une réduction qui pourrait être fixée à la moitié des chiffres ci-dessus, et abaisserait le prix des transports à un minimum de 0,0025 par tonne et par kilomètre, soit 2 fr. 70 d'une mer à l'autre et à un maximum de 1 centime, soit 10 fr. 80 pour le même trajet. Ces perceptions augmentées des frais du transport, dont les tarifs, en raison de l'énorme profit recueilli par les navires en passage, seront fort minimes, ne s'élèveront pas en totalité à une moyenne de 0,015 par tonne. Elles auront certainement pour effet l'absorption des trois quarts au moins du trafic international et un prodigieux accroissement du commerce et de l'industrie française. Tout le trafic anglais dirigé sur Suez, soit plus

de 7 millions de tonnes par an, transitera par la nouvelle voie maritime, plus rapide, plus courte, plus sûre et plus économique que l'ancienne. En tenant compte de tous ces éléments, on peut hardiment compter sur un trafic dès le début de l'exploitation de plus de 40 millions de tonnes. Si l'on ajoute à cet énorme mouvement le cabotage intérieur de la France, considérablement développé par l'abaissement du prix des transports et le développement industriel et agricole qui sera la conséquence de la construction du canal et du chiffre de la population placée sur les rives ou aux abords, on ne trouvera pas exagéré d'admettre que, pour un trafic qui excédera d'après nous 50 millions de tonnes par an (le mouvement actuel du port de Paris malgré l'insuffisance de la Seine dépasse 5 300 000 tonnes) et avec une perception moyenne de 10 francs par tonne, les recettes puissent s'élever au moins à 500 millions de francs par an.

Les recettes actuelles du canal de Suez représentant 440 000 fr. par kilomètre; si l'on prenait cette moyenne comme point de comparaison on obtiendrait pour 1083 kilomètres le chiffre de 470 millions.

Les droits de circulation sur le creux des navires à raison de 0,001 par tonne et par kilomètre donneraient plus de 40 millions.

Ceux de stationnement dans les eaux du canal sur le tonnage brut des vaisseaux à 6 centimes par jour et par tonne, sur 1 million de tonnes seulement, représentent 22 millions.

Ceux d'entrepôts, à 1 centime par jour et par tonne, soit 3655 francs par an, sur 20 millions de tonnes, donnent une recette de 73 millions.

Ceux de manutention dans les ports, sur 20 millions de tonnes entreposées, représentent, à 1 franc pour embarquer et 1 franc pour débarquer, 40 millions.

Tous ces chefs réunis, et non compris le produit des irrigations, autorisent à penser que le total des recettes ne sera pas inférieur à 650 millions

Les frais d'exploitation du canal de Suez sont de 10 pour 100 des recettes, y compris l'entretien et le service des eaux. En portant à 20 pour 100 les frais d'exploitation du grand canal maritime français, soit 130 millions }
 en déduisant les intérêts à 5 0/0 du capital engagé, ci. 110 id. } 240 »
 on obtient un produit net de 410 millions
 à répartir à raison de 20 pour 100 aux fondateurs et de 80 pour 100 aux actionnaires.

Et pousserait-on le pessimisme jusqu'à abaisser les recettes au chiffre perçu par de simples voies ferrées, telles par exemple que celles de Paris à Erquelines, de Paris à Marseille ou du chemin de fer de Ceinture de Paris, perçues sur le seul trafic intérieur, le transit international sur Marseille, ayant été détourné par le Gothard et présentant cependant des moyennes dépassant 200 000 francs par kilomètre, qu'on obtiendrait encore avec les droits de stationnement, de circulation, d'entrepôts, de transbordement, même réduits de moitié sur les estimations qui précèdent, une recette haute de 304 millions laissant un profit net à répartir aux actionnaires, après prélèvement des frais d'exploitation et d'entretien, des intérêts du capital et des charges, de plus de 150 millions.

C'est dire que l'œuvre toute nationale que nous poursuivons sera la plus lucrative de toutes celles qui ont vu le jour, que les fondateurs y trouveront une fortune tout en méritant la reconnaissance du pays et que les actions futures d'une Société d'exploitation ne tarderont pas à avoir une valeur au moins double de celle acquise par le Suez.

DES TRAVAUX ET DE LEUR DURÉE

Ces considérations essentielles pour la démonstration de la vita-

lité de notre projet répondent victorieusement à une objection trop commune tirée de la crainte du manque de capitaux.

S'il fallait trouver de suite 2 milliards, les craintes seraient fondées, mais si l'on songe que les travaux pourront être effectués en dix ans et en deux périodes : la première comprenant l'ouverture des sections de Paris à la mer et de Lyon à la mer, la deuxième la réunion de Paris à Lyon, il ne se trouve personne pour oser affirmer que l'Épargne française qui de 1840 à 1885, en quarante-cinq ans, a fourni à nos chemins de fer 12 milliards, soit en moyenne 250 millions par an, sans compter les emprunts d'État et les capitaux fournis pour la construction des voies ferrées étrangères, ensemble dont le total dépasse 40 milliards entièrement tirées de l'épargne publique, ne saura pas donner 200 millions par an à une œuvre sûre, utile et lucrative.

Ainsi en présence des profits considérables à recueillir et de la situation des finances publiques qui ne permet pas à l'État de faire aucun sacrifice, la compagnie d'exécution demandera-t-elle la concession du canal sans garantie ni subvention d'aucune sorte.

AVANTAGES ECONOMIQUES DU CANAL

Dès le début de ma conférence j'ai eu le soin, Messieurs de vous prévenir que je n'examinerai sous ce titre que deux points :

A. L'accélération considérable dans les transports et la démonstration que la rapidité sera au moins égale à celle des voies ferrées. A cette démonstration j'ajouterai quelques considérations sommaires sur la nécessité où se trouveront les navires de tous pavillons à prendre cette nouvelle voie.

B. Les applications de la force hydraulique et la solution de la question si délicate de la construction des canaux d'irrigation dérivés du Rhône.

Sur le premier point :

En ce qui concerne le monopole du trafic international, le but principal poursuivi, et ce qui distingue entre toutes les propositions émises jusqu'à ce jour celle que je viens de vous exposer, repose sur le détournement au profit de la France du trafic international.

Aussi, vous avez pu le constater, ai-je porté tous mes efforts sur les moyens de nature à accélérer le trafic : réduction du parcours, abondance dans l'alimentation, profondeur et dimensions inusitées, abaissement du bief de partage, qui, je le crois, pourra encore après des études plus complètes être abaissé de 20 mètres et porté à 280 mètres seulement, entraînant ainsi une réduction du nombre des écluses; le tout en tenant compte toutefois d'une sage économie dans la réduction des frais de construction. Ce but sera complètement rempli. Tous les navires en provenance soit de la Manche ou des mers du Nord de l'Europe et en destination de la Méditerranée ou de l'océan Indien seront tributaires du canal. En effet les navires à voiles mettent actuellement environ trente jours pour se rendre soit à Malte, soit à Marseille; la voie maritime lui permettra d'effectuer ce trajet en seize jours pour Malte, en six à sept pour Marseille, tout en passant devant de grands ports où ils pourront faire escale.

L'économie réalisée de ce chef et qui peut être estimée pour un navire de 1000 tonnes de jauge d'au moins 400 francs par jour, représente une économie d'environ 8.000 francs, soit pour 500 tonnes, chargement maximum du navire, de 16 francs par tonne sur lesquels il prélèvera environ 10 francs pour droit de passage.

Cette faculté donnée au voilier contraindra donc les navires à vapeur à suivre la même voie; car si les navires de cette nature hésitaient à traverser la France, les voiliers dont l'importance dans la Méditerranée notamment est encore énorme, puisqu'en 1880 elle n'était pas moindre dans cette mer de 33 370, tueraient rapidement la marine à vapeur, celle à voile se trouvant en état,

grâce au passage, d'arriver sur un point quelconque d'une des mers du nord ou du sud, en un temps moitié moindre que celui employé par un vapeur s'obstinant à passer par Gibraltar, et à moins de frais.

Un vapeur de 1000 tonnes de jauge, marchant en beau temps, met actuellement environ treize jours d'Angleterre à Malte, quatorze jours du Havre à Marseille. Ses frais divers sont d'à peu près 1000 francs par jour, soit de 2 francs par tonne et par jour sur un chargement réel moyen de 500 tonnes. L'économie occasionnée par la traversée du canal sera d'au moins 16 francs par tonne, bénéfice égal à celui du voilier.

Déjà, on le voit, un profit de 6 francs net par tonne n'est pas à dédaigner; mais le résultat décisif et le plus considérable consiste surtout dans la faculté qu'ont voilier et vapeur d'effectuer dans une même période un double voyage et par conséquent de permettre à l'armateur non seulement de réaliser avec le même navire un double bénéfice, mais encore d'y ajouter le profit perçu sur le tonnage et de faire escale dans un grand nombre de ports où le fret pourra lui être assuré.

En ce qui touche la démonstration ayant trait à la rapidité des transports, les navires sont d'un tonnage moyen de 1000 tonnes, ils atteignent parfois des jauges de 4000 à 5000 tonnes et contiennent de 500 à 2000 tonnes de marchandises.

Un navire du plus fort tonnage transitera du Havre à Marseille en cent vingt heures, soit cinq jours, décomposées comme suit :

Battement pour le départ et imprévu de route. 8 heures

Trajet à 15 kilomètres à l'heure. 78 »

Passage des écluses. 40 »

Il serait, nous pouvons l'affirmer, à peu près impossible à une compagnie de chemins de fer de transporter et surtout de transborder une pareille quantité de marchandises dans un si bref délai. Et si l'on songe qu'il pourra se présenter simultanément à chaque embouchure du canal jusqu'à vingt et trente navires qui formés en trains, transiteront sans escale et représenteront plus de 30 000 tonnes de marchandises, nous mettons hardiment au défi quelque compagnie de chemin de fer que ce soit de faire en un délai si bref le transport et le transbordement de cet amoncellement de marchandises qui nécessiteraient plus de 5000 wagons.

Sur le deuxième point :

Je serai très court; il me suffira d'indiquer que par suite de la disposition qui pourra être donnée de Lyon à la mer aux barrages établis sur le Rhône pour maintenir le niveau des biefs, la presque totalité de la force développée par le fleuve pourra être réservée et employée au fur et à mesure des besoins.

La chute totale de Lyon à la Méditerranée est de 162 mètres; le cube du fleuve, après sa jonction avec la Saône, est d'après M. Élysée Reclus en moyenne de 900 mètres cubes par seconde; au-dessous d'Avignon il atteint en moyenne 2000 mètres. Il suffira de construire des barrages doubles, l'un submersible, édifié dans le lit du fleuve, maintiendra son niveau à la cote minimum indispensable au service de la voie maritime; l'autre latéral au fleuve et construit en maçonnerie sera établi de manière à pouvoir disposer, en arrière, des turbines qui recevront leur impulsion des chutes provoquées et réglées par des vannelles. Une canalisation amènera à la voie maritime les eaux qui auront produit leur travail mécanique; ces eaux, après avoir provoqué dans le canal un courant qui nettoiera la cuvette, seront restituées au Rhône en avant du barrage inférieur.

Tous les avantages que nous avons énumérés dans le cours de cette conférence, et dont tous vous comprendrez la portée, seront recueillis sans qu'il y ait lésion d'aucun intérêt. La Compagnie concessionnaire construira pendant la période de construction un canal latéral au Rhône destiné à ses transports et à ses déblais; ce

canal sera ensuite remis par elle et gratuitement à l'État qui en fera le classement dans son domaine. Le service actuel de la batellerie fluviale sera assuré par ce canal latéral; tous les canaux existant actuellement seront également respectés; de telle sorte que seules les marchandises qui y auront intérêt prendront le chemin de la voie maritime qui présentera des conditions de vitesse qui assureront sa supériorité.

Enfin les départements méridionaux pourront recevoir satisfaction par la construction faite par la future Compagnie des canaux d'irrigation depuis si longtemps réclamés.

CONCLUSION

Il ne m'a pas été possible en raison de l'abondance de la matière traitée de développer comme je l'eusse désiré le sujet que je viens de vous exposer; ses principales lignes ont cependant soulevé votre bienveillante attention. Vous avez pu constater qu'un de ses effets les plus remarquables est de faire de Lyon un des plus grands ports de commerce du monde.

Des hommes, partisans cependant du progrès, ont déjà opposé au projet que j'ai conçu un *veto* qui n'est que l'expression de leur opinion personnelle; ils l'ont traité de chimérique; partisans parfois d'œuvres identiques mais plus modestes, ils sont ennemis de toutes les grandes idées qui détournent les esprits de leurs propres conceptions; ils désirent un progrès lent, gradué, mais modeste. Je ne discuterai pas des sentiments qui, souvent bien qu'irraisonnés, émanent d'hommes de grande valeur et d'intelligence; je me contenterai d'observer que tout progrès, quel qu'il soit, heurte des idées admises, blesse de légitimes intérêts. Robert Stephenson, le grand ingénieur anglais, l'adversaire le plus acharné du canal de Suez, qui en songeant à ce qu'avait souffert son père, l'illustre inventeur de la locomotive, eût dû se montrer plus réservé, est le plus frappant exemple de ce que je viens d'énoncer. Il a été vaincu. La locomotive, le gaz, le bateau à vapeur ont été traités de chimères; aujourd'hui ils sont des faits. Arago, Thiers, Élie de Beaumont sont de frappants exemples de la partialité et de l'erreur où sont tombés de belles intelligences. Il était bien inutile à eux de jeter par des attaques irraisonnées et parfois d'une bonne foi douteuse contre les voies ferrées, une ombre sur leur talent.

En résumé le projet que je défends effraie à prime abord l'esprit peu habitué à d'aussi vastes conceptions; j'ai fait la preuve qu'il est réalisable, lucratif et ne coûtera rien à l'État.

Et si vous voulez bien, Messieurs, vous pénétrer de cette vérité qu'en présence de la lutte plus furieuse que jamais dans laquelle tous les peuples sont engagés, les moyens les plus énergiques doivent être employés sous peine d'une ruine complète et de désastres incalculables, que les Français seuls n'ont qu'à le vouloir pour prendre la suprématie sur tous leurs rivaux et que dans un pays libre il suffit d'une union de ces industriels, de ces commerçants lésés dans leurs intérêts les plus chers, pour réaliser d'une manière pratique la grande idée que je vous ai soumise, vous me prêterez aide et assistance.

Parmi les différents projets qui préoccupent l'opinion publique, le Paris port de mer peut provoquer, s'il se réalise dans les conditions préconisées par M. Bouquet de la Grye, la décadence de Lyon. Construit à voie étroite, sous l'impression d'idées dans lesquelles les raisons de réduction des dépenses ont prévalu, n'ayant en vue que d'unir Paris à la mer, il sacrifie la France à la capitale. Lyon ne peut plus espérer, après cette construction, voir passer sous ses murs une voie maritime internationale et son peu d'importance relative ne lui permettra pas de vaincre les résistances; sa décadence pourra devenir une ruine dans laquelle sera entraînée Saint-Étienne notre voisine, en cas d'exécution du canal des deux mers.

Les facilités que procureront cette dernière voie à l'apport des charbons étrangers et des minerais, l'abaissement des prix des transports, aideront Toulouse à créer des industries qui lutteront contre vous avec avantage et ajouteront à vos maux ceux inhérents à une concurrence soutenue dans des conditions réelles d'infériorité.

Vous ne pouvez, Messieurs, en présence de ces éventualités laisser mettre ces travaux aux enquêtes sans vous en préoccuper ; ils ne peuvent être exécutés sans votre contrôle.

Au lieu de les entraver, tout en les surveillant, vous exigerez à bon droit qu'il soit donné satisfaction à vos besoins, à vos aspirations. Paris comprendra combien le projet que je vous ai soumis est supérieur à tous ceux qui lui ont été présentés et se joindra à vous et à plus de trente départements intéressés à la réussite d'une œuvre essentiellement nationale, véritable revanche de la France qui donnera du travail et du pain à plus de trois cent mille ouvriers pendant plus de douze ans, ouvrant ainsi une ère de prospérité sans précédent.

Vous ferez ainsi, Messieurs, la preuve de la force des sentiments de patriotisme dont les Lyonnais sont animés, et, en vous mettant à la tête du « Lyon port de mer », vous démontrerez une fois de plus le sens droit et l'intelligence dont vous avez tant de fois fait la preuve, et vous laisserez pour l'histoire future un souvenir impérissable.

LES SALAIRES ET LE SALARIAT

Nous ne pouvons entrer dans la lutte, à propos des grèves qui désolent en ce moment la France ; ce n'est pas notre terrain. La liberté de l'offre et de la demande doit être libre et ne pas subir, à notre avis, l'influence d'un tiers.

Néanmoins nous pensons intéresser nos lecteurs en publiant *in extenso* le rapport si remarquable de M. Isaac, sur les salaires et le salariat, lu à la séance du 13 janvier 1888, de la Société d'économie politique de Lyon :

MESSIEURS,

Les questions qui touchent à la rémunération du travail ont de tout temps passionné les esprits. Depuis quatre ou cinq ans, il semble que l'intérêt s'en soit accru de certains efforts qui ont été faits (la plupart du temps dans un but politique, il faut bien le dire) pour étudier les remèdes qu'on pourrait apporter aux crises dont souffrait l'industrie. C'est ainsi qu'a été faite l'enquête extra-parlementaire de 1883, sur les entreprises où l'association des ouvriers entre eux ou avec les patrons était pratiquée. J'ai eu l'honneur, Messieurs, de vous parler de cette enquête dans une de nos précédentes sessions. Je vous ai fait voir les avantages qu'on pouvait retirer, dans certains cas, de ce qu'on appelle, un peu improprement, *la participation aux bénéfices*. Mais en même temps je vous ai dit le peu de chemin qu'avait fait, depuis 1848, l'organisation du travail par l'association ouvrière. Cette enquête a été reprise, deux ans après, beaucoup plus largement, avec plus d'autorité, parce qu'elle était faite non plus par des fonctionnaires, mais par des membres du Parlement. C'est l'enquête qu'on désigne sous le nom d'enquête des 44, à cause du nombre des membres de la Commission.

Les problèmes sociaux ne sont pas particuliers à notre pays. Vous vous souvenez tous de ce qui s'est passé en Belgique, il y a deux ans ; à la suite de ces événements, qui ont malheureusement été accompagnés de plus de violence et de plus de ruines que les faits analogues qui s'étaient produits en France, le Parlement belge a également ordonné une enquête sur l'organisation du travail. Dire que toutes ces enquêtes, tous ces travaux, nous promettent la solution de la question sociale, ce serait se faire une étrange illusion. Mais ils ont au moins pour résultat immédiat de procurer à la science économique des renseignements précieux pour le con-

trôle de ses doctrines et jusqu'à un certain point pour la rectification de ses méthodes.

L'Académie des sciences morales et politiques ne pouvait rester étrangère à ce mouvement. Elle mit au concours, pour le prix Rossi, la question de la main-d'œuvre et des salaires. Un très grand nombre de mémoires fut présenté. Celui de M. Émile Chevalier, maître de conférences à l'Institut national agronomique, a obtenu la première récompense : nous y ferons de nombreux emprunts.

C'est en parlant de ce volume à M. le Président que me vint l'idée de demander la mise à l'ordre du jour de la question des salaires.

Nous avons pensé que dans une ville comme la nôtre, où existent des entreprises si variées et si importantes, cette question devait produire au sein de notre Société des échanges de vues fort précieux à noter. J'ai accepté le soin de tracer les grandes lignes de cette discussion, en mettant sous vos yeux les idées auxquelles s'attachent particulièrement en ce moment les esprits.

Depuis trois ou quatre ans, il semble que la question se réduise à un duel à mort entre le salariat et l'association coopérative. Des esprits distingués, qui n'ignorent pas cependant les difficultés de l'association, ont conçu pour le salariat, qu'on croit son adversaire, des sentiments de mépris qui se manifestent à toute occasion. Je ne vous citerai en passant que M. Gidde, l'éminent professeur d'économie politique, qui, dans un discours prononcé à Lyon, il y a deux ans, au Congrès des Sociétés coopératives, a traité le salariat d'état inférieur, et n'a pas craint de laisser ses auditeurs, composés en très grande partie de salariés, sous l'impression de cette déclaration pessimiste.

Je pourrais vous citer aussi un ministre du commerce, M. Lockroy, qui, dans un discours aux Chambres syndicales du bâtiment, disait que « pour combler les abîmes que les régimes précédents ont creusés entre les classes, il fallait substituer au salariat un contrat nouveau ».

C'est, en effet, la thèse à la mode. C'est l'avènement du quatrième contrat. Le travail humain, dit-on, a d'abord vécu sous le régime de la servitude ; les progrès de la civilisation, l'intervention du christianisme, ont changé la servitude en servage : deuxième contrat ! De nouveaux progrès, l'émancipation des esprits, ont détruit le servage et ont institué le salariat : troisième contrat ! Il sera réservé au xx^e siècle de remplacer le salariat par l'association : voilà le quatrième contrat ! Seulement, on oublie que l'association n'est pas du tout une nouveauté, qu'elle a existé d'une certaine manière aux siècles précédents, sous forme de corporations, et que ses abus, ses lois étroites, ses réglementations, en avaient fait une organisation de travail absolument contraire à la liberté des individus et au génie inventif des esprits. Les associations qu'on rêve pour le xx^e siècle auraient assurément des constitutions plus démocratiques que les anciennes corporations ; mais, au fond, elles reviendraient au même ; ce serait l'emprisonnement du corps et de l'esprit, l'expérience s'en fait, du reste, constamment sous nos yeux. Elle a été faite avec une certaine solennité, en 1848. Elle a coûté 3 millions au Trésor. M. Thiers aurait voulu qu'on en donnât dix fois autant, et il pensait qu'à ce prix on aurait une expérience qui ne s'oublierait jamais. Je crois qu'il se trompait. L'esprit humain a une puissance d'illusion incomparable. Ainsi, au moment même où les coopérateurs ne manquent pas une occasion de dénigrer ce pauvre salariat, que font-ils ? Ils ont des ouvriers salariés, comme le plus réactionnaire des patrons, et ils ne leur donnent même pas une petite part dans les bénéfices, ce que font beaucoup de patrons. Voilà ce qui ressort des enquêtes dont nous parlions.

La plupart des sociétés coopératives emploient des salariés qui ne sont pas associés, et même les associés commencent par préle-

ver un salaire quotidien avant tout partage de bénéfices. Pourquoi cela ? Mais parce que le salaire est la seule forme possible de rétribution pour des gens qui doivent payer les produits à mesure qu'ils les consomment. C'est l'instrument rapide et, par ce fait, essentiellement pratique de l'échange des produits. Les associations s'en servent comme les patrons, et elles font bien. Mais, en s'en servant, elles le limitent au rôle d'*acompte*, attendant la fin de l'année pour le compléter par une distribution de bénéfices, s'il y en a. La plupart des ouvriers préfèrent que le règlement soit définitif. Ils demandent à échanger leur part de bénéfice éventuel contre la périodicité de la répartition, qui leur donne plus de sécurité dans la perception, plus de fixité dans la valeur, et enfin plus d'indépendance dans le choix des ateliers.

C'est la mise en action du proverbe : *Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras*. C'est encore l'application du même sentiment qui fait, dans le monde des petits rentiers, préférer les obligations des chemins de fer à leurs actions.

On comprend donc l'hostilité qu'ont rencontrée les tentatives de coopération chez des économistes rigoureux comme M. Cernuschi, qui disait « qu'attaquer la combinaison si simple, si naturelle, du salariat, c'était non pas proposer un progrès, mais retourner en arrière vers un état moins civilisé ».

Le salariat sait du reste se défendre tout seul par la richesse des combinaisons dont il est susceptible, et qui, sans le priver de ses avantages de certitude et de périodicité, lui servent, suivant une heureuse expression de M. Leroy-Beaulieu, de *condiment*, et relèvent l'intérêt que l'ouvrier porte à son ouvrage. Telles sont toutes les combinaisons du travail à la tâche, ce qu'on appelle le marchandage, qui permettent à certains ouvriers d'augmenter de 30 pour 100, et quelquefois plus, le produit de leurs journées. Telles sont les primes sur l'économie du combustible. Telles sont les primes d'ancienneté ou les formes variées de participation au bénéfice qui viennent, au bout de l'année, s'ajouter au gain annuel; qu'il s'agisse de gratifications distribuées en espèces, ou de sommes portées en compte à des fonds de retraite ou de prévoyance.

Les combinaisons varient à l'infini et n'infirmement pas la valeur du salaire; elles le complètent utilement, elles ne le remplacent pas. Leur demander plus serait s'exposer à des situations embarrassantes; car, enfin, on l'a dit souvent, et on l'a répété dans la fameuse enquête des 44 : sur 100 industriels, il y en a peut-être 10 qui gagnent de l'argent, 50 qui végètent, et 40 qui font faillite. Dans ce dernier cas, le salaire ne jouit-il pas d'un privilège? « On peut donc dire qu'il est, dans notre société si pleine de risques financiers et industriels, la combinaison la plus avantageuse pour l'ouvrier¹. »

Mais d'où lui vient sa mauvaise réputation aux yeux d'un si grand nombre? Serait-ce qu'il est généralement insuffisant pour faire face aux nécessités de l'existence? Serait-ce qu'il joue mal son rôle dans la répartition de la richesse, et qu'il laisse les ouvriers aux prises avec la misère et la faim, pendant que les capitalistes s'enrichissent dans une proportion immodérée? C'est ce qu'il convient d'examiner. Pour le faire, nous avons à notre disposition de nombreuses statistiques, les unes officielles, les autres d'ordre privé, et toutes nous permettront de constater que les salaires n'ont cessé d'aller en augmentant, depuis cinquante ans au moins, et, hâtons-nous de l'ajouter, pendant que le coût de la vie n'augmentait que dans une proportion inférieure.

Les statistiques les plus intéressantes sont assez fastidieuses à entendre, aussi ne permettez-vous de ne vous en citer que quelques-unes, et fort rapidement. Je vous donnerai des chiffres concernant les salaires agricoles, ceux des artisans, et ceux des ouvriers de la grande industrie.

Voici, pour les premiers, un tableau emprunté à M. Ritter, directeur de l'Institut national agronomique :

Les gages d'un maître valet, qui étaient de 200 francs dans la période décennale 1820-1830, avaient déjà doublé en 1860. En 1875, ils atteignaient 600 francs, et enfin 700 en 1884, soit une augmentation de 250 pour 100 pour une période d'une soixantaine d'années. La journée moyenne d'un ouvrier nourri était de 60 centimes en 1820, de 1 franc en 1850, de 1 fr. 80 en 1875, de 2 fr. 10 en 1884, ce qui représente bien aussi une hausse de 250 pour 100. Même augmentation pour l'ouvrier non nourri, qu'on pouvait encore ne payer que 2 francs de 1840 à 1860, ce qu'on ne paye pas aujourd'hui, moins de 3 fr. 50.

Un homme très connu, M. de Montalivet, s'est avisé d'écrire l'histoire d'un domaine paternel dans le département du Cher, et voici ce qu'il constate :

De 1820 à 1878, le revenu des propriétaires a doublé, à très peu près; mais les salaires se sont élevés dans une proportion bien plus forte.

Elle a été :

- Pour les bergères, de 160 pour 100;
- Pour les vachers, de 185 pour 100;
- Pour les bouviers, de 130 pour 100;
- Pour les laboureurs, de 223 pour 100;
- Pour les charretiers, de 100 pour 100;
- Pour les servantes, de 149 pour 100.

En Angleterre, les relevés de M. Jeaus, dans le *Journal de la Société de statistique*, permettent de constater que, de 1850 à 1878 seulement, les salaires agricoles se sont accrus de 46 pour 100.

Dans le Shropshire, l'augmentation, de 1862 à 1880, soit en dix-huit ans, a atteint pour certains travaux jusqu'à 90 pour 100.

En Allemagne, pendant les vingt dernières années, le gain de l'ouvrier agricole s'est accru de 50 à 100 pour 100. M. Maurice Bloch a reproduit déjà, en 1884, dans la *Revue des Deux Mondes*, un tableau du mouvement des salaires, présenté par le secrétaire général de la Société d'agriculture de la province de Prusse occidentale : on y constate que les laboureurs gagnent 72 pour 100 de plus qu'il y a vingt ans; les palefreniers, 118 pour 100; les servantes, 159 pour 100.

Même observation aux États-Unis : malgré l'augmentation constante de la population, on évalue la hausse à 40 pour 100 depuis cinquante ans.

L'Australie, qui est un pays pastoral et agricole, présente les mêmes particularités. La hausse a atteint à un moment des proportions invraisemblables, mais cela était dû à la découverte de l'or; les mines donnaient d'énormes profits, et les bras faisaient défaut; puis, avec la réduction des profits et l'affluence de nouveaux immigrants, les salaires ne tardèrent pas à fléchir. Malgré cet incident, l'ensemble des statistiques accuse une différence considérable; un berger, par exemple, nourri par son patron, se payait 450 francs en 1851, et 1300 francs en 1881. Le sort des bergers australiens est tout à fait digne d'envie. Un bon tondeur arrive à gagner des journées fabuleuses. En plus des rations très copieuses de viande, de farine, de sucre et de thé, il est payé 3/7 (4 fr. 30 par 20 toisons), et pour peu qu'il soit habile, il tond 80 moutons par jour, soit 17 fr. 20 pour une année moyenne, sans parler de celles où il force un peu le travail.

Passons maintenant aux salaires des artisans de la ville.

La statistique annuelle publiée, depuis 1883, un tableau contenant le taux des salaires de soixante et quelques professions,

La comparaison du salaire moyen ordinaire de l'ouvrier mâle non nourri, en 1853, 1871 et 1881, nous permet de constater la hausse suivante :

(A suivre.)

Enquêtes. — Une enquête a été ouverte sur le projet d'obtenir pour la ville de Lyon : 1° l'autorisation d'acquérir, soit à l'amiable, soit s'il y a lieu par voie d'expropriation les immeubles ou portions d'immeubles Monvenoux, situés rue Palais-Grillet, 4, et rue Grenette, 30, et sur l'immeuble Fournier, formant l'angle de ces deux rues; 2° de comprendre dans l'expropriation, par application du décret du 26 mars 1852, comme étant impropre à recevoir une construction salubre, une portion d'immeuble se trouvant en dehors du tracé de la rue Palais-Grillet.

A la même date, une enquête ayant pour objet le prolongement de la rue des Grandes-Terres jusqu'à la rue des Anges.

Le 22 août 1888, une enquête ayant pour objet les alignements modificatifs du chemin vicinal ordinaire n° 17, des Pins : 1° entre la rue Paul-Bert et le chemin de grande communication n° 29; 2° entre la maison Peyronnet et le chemin d'intérêt commun n° 45, et déclaré d'utilité publique, les travaux de redressement dudit chemin sur les terrains non bâtis ni clos de mur.

La tour Eiffel. — Une correspondance parisienne donne à ce propos des renseignements qui, s'ils sont exacts, doivent faire désirer, surtout dans un intérêt d'humanité, que l'on arrête les frais sans plus tarder :

« Nous l'avions prédit : dès qu'on eut fait paraître les premiers dessins de ce grand morceau de fer, dont la laideur n'a d'égale que l'inutilité, nous avons fait remarquer qu'il serait impossible de mener à bien, difficile même de mener jusqu'au bout, cette ridicule entreprise.

« Nous nous préoccupions surtout du sort des travailleurs, exposés à des hauteurs fantastiques sur des échafaudages branlants; nous nous demandions s'il n'arriverait pas nombre d'accidents, et si devant les périls à affronter, l'inanité du but à atteindre, les travailleurs de tous ordres ne se refuseraient pas à prêter leur concours à la réalisation de ce que M. Eiffel nomme son rêve et les Parisiens leur cauchemar.

« Nous ne nous étions pas trompés. Chaque jour, du haut des charpentes péniblement élevées, des ouvriers tombent sur le sol; chaque jour la construction de ce grand machin, qui doit mettre la France au premier rang des nations pour le mauvais goût et l'excentricité, fait une nouvelle victime et prive une famille de son chef.

« Las de se faire tuer pour élever un monument qui n'aura d'autre mérite que son poids et sa taille, — un mérite de femme-colosse, — les ouvriers de M. Eiffel se découragent, et il n'y aurait rien d'impossible à ce que la tour restât inachevée.

« C'était bien la peine que la Chambre votât 1 500 000 francs de subvention à l'expérience de M. Eiffel. »

Le béton. — Le béton triomphe pour les maçonneries, pour les fondations de machines, pour les constructions des mâles à la mer; c'est à lui que le grand constructeur Eiffel a recours pour remplir les caissons métalliques de ses écluses géantes de 11 mètres de chute au canal de Panama.

La bonne qualité du béton, en dehors du dosage exact des matières qui le composent, dépend de l'opération du malaxage auquel on le soumet et dont le résultat est d'envelopper chaque grain de sable, ou silice, d'une pellicule de chaux ou de ciment; le mélange est dès lors prêt à *prendre*, c'est-à-dire à cristalliser. La *mastication* et le *pilonage* interviennent ensuite pour opérer le rapprochement physique des matières et en assurer la liaison et la dureté. Cette dureté est telle que l'on a vu le béton résister mieux que l'acier aux coups foudroyants des redoutables obus chargés de mélinite et de roburite, et qu'une grande modification dans les principes de la fortification en est récemment résultée.

Pendant longtemps, le malaxage du béton s'est fait péniblement à la main; puis on a combiné d'ingénieuses machines, dont quelques-unes ont servi aux fondations de l'Exposition de 1889 au

Champ de Mars. Les premiers modèles de ces machines, avec une force de six à huit chevaux, fournissaient de 38 à 40 mètres cubes de bon béton en douze heures. C'est déjà là un bon résultat. Un inventeur spécialiste de mérite, M. Lion, vient d'aller plus loin encore et à fait fonctionner ses machines avec succès aux travaux de réfection du rallier du canal de Saint-Martin à Paris, en attendant qu'elles partent pour le canal de Panama ou pour quelque autre gros chantier. La quantité de béton produite a été, paraît-il, de 200 mètres cubes en dix heures de travail, soit plus de cinq fois ce que donnent les anciennes machines! Et cette bétonnière dévorante pourrait, dit-on, fournir le double : on ne suffisait pas à l'alimenter de sable et de ciment. La force motrice employée n'était cependant, comme dans les modèles ordinaires, que de six chevaux.

Si l'usage confirme ces expériences, une bétonnière de ce genre produirait à elle seule la quantité de béton péniblement effectuée par une équipe de plus de cent cinquante ouvriers : ce serait donc un outil puissant et économique de premier ordre pour les grands travaux.

Exploitation du gaz naturel en Amérique. — Il résulte, en effet, du rapport d'un ingénieur des mines, transmis en substance à notre ministre du commerce et de l'industrie par notre consulat général de New-York, que deux districts américains, ceux de Pittsburg et de Findlay, sont, à l'heure actuelle, pourvus de ce précieux facteur : le gaz naturel.

On obtient au moyen de sondes puissantes, de 12 à 14 centimètres de diamètre perforant le sol jusqu'à une profondeur de 400 à 450 mètres.

On fixe ensuite à l'orifice un tuyau en fer dans lequel s'engouffre le gaz, qui, par une pression considérable, de 430 à 458 livres par pouce carré, est projeté à de longues distances sur les points divers de consommation.

Ainsi l'importante ville de Pittsburg (100 000 habitants), connue par son marché aux jambons dans tous les États-Unis, tire le gaz naturel des puits situés à huit lieues de la ville.

Comme on le pense bien, les Américains du Nord, heureux possesseur de ce don inattendu, l'utilisent dans toutes ses applications : — comme éclairage, comme chauffage, comme calorique à l'usage des chaudières à vapeur, de fours à chaux, etc., etc.

Les services déjà rendus par le gaz naturel ont amené la prospérité sur les régions, encore trop rares où on l'a découvert. En dix-huit mois, dit le rapport, la ville de Findlay a vu tripler sa population et quintupler la valeur de la propriété foncière en même temps qu'elle voyait augmenter les ressources de son industrie.

Le gaz naturel provient de la décomposition des matières animales et végétales; il est en majeure partie composé de proto-carbure d'hydrogène, il est donc fort léger; sa pression d'ailleurs a été constatée à 950 livres par pouce carré, apportant un rendement de 15 millions de pieds cubes en vingt-quatre heures. Dans le district de Pittsburg il est inodore; dans celui de Findlay, il dégage une odeur accentuée d'œufs pourris.

Mais, qu'il soit fabriqué ou naturel, le gaz n'est pas considéré comme un parfum. On l'enferme hermétiquement, et l'on n'a de son odeur que le souvenir de l'analyse scientifique.

Après une telle victoire, les ingénieurs américains, aidés de puissantes compagnies, vont, on peut s'y attendre, interroger le sol et transformer les États-Unis en un vaste crible.

Peut-être avons nous sous les pieds, en Algérie comme dans la métropole, la même richesse. Peut-être ne s'agit-il que de capturer et de canaliser le grisou ?

A messieurs les géologues de répondre.

A vendre, en totalité ou par lots, vingt-cinq mille mètres de terrain d'un seul tènement, à proximité de la gare de Perrache, de Bellecour et des Facultés de Médecine et de Droit.

Belle vue, accès facile, très propice pour habitation d'hiver et d'été. — S'adresser à M. FERRY, rue Malesherbes, 46, Lyon.

REVUE FINANCIÈRE

Depuis la semaine dernière les événements qui se sont succédé ont, en somme, produit peu d'impression sur notre marché. On s'est contenté de piétiner sur place, ce qui, en définitive, a été assez salutaire.

La Bourse a paru se désintéresser de la triple élection du général Boulanger. Nous avons bien eu quelques jours de faiblesse, la visite de M. Crispi au prince de Bismarck est venue exciter un peu la verve des nouvellistes. Les uns l'escomptent en bien, les autres en mal, la vérité est que quant à présent personne ne sait rien. En ce moment, du reste, les spéculateurs se désintéressent presque complètement des affaires, tout le monde est en vacances et ce n'est pas avant trois semaines qu'on peut espérer voir les affaires reprendre un peu d'animation.

Le 3 0/0 n'a pas faibli au-dessous de 83.50, ce qui est déjà un cours assez élevé; nous le laissons à 83.70 sans affaires. Le 4 1/2 vaut 105.15, l'amortissable 86.10. Ce sont des cours d'attente. Nous constatons dans notre revue précédente la hausse des sociétés de crédit; nous avons à constater aujourd'hui que le mouvement acquis a pu se maintenir à quelques francs près. Le Crédit Foncier est à 1355 sans affaires à terme, mais il faut constater qu'au comptant les portefeuilles ramassent ce titre; c'est une bonne opération, parce qu'il est bien évident que le cours à 140 fr. sera repris dans un délai très limité.

La Société générale maintient au comptant sa hausse à 47. Ce titre, dont on avait paru se désintéresser, doit regagner le pair assez promptement. Cette Société a eu depuis quelque temps d'heureuses participations à différentes émissions. La Banque de Paris vaut 800 francs. Nos grandes compagnies de chemins de fer voient leurs recettes s'améliorer. Parmi les fonds étrangers qui sont très fermes, nous avons à constater la faiblesse de l'Italien. Cette rente de 96.80 est tombée à 96.40. Le voyage de M. Crispi n'a pas été sans inquiéter les porteurs de titres.

Les valeurs minières, qui avaient été très brillantes la semaine dernière, ont subi la conséquence de réalisations. Le Rio Tinto est à 532.50, le Tharsis à 147.50 et la Société des métaux à 830.

Le comptant achète toujours même au-dessus de 400 fr. les obligations de nos grandes compagnies. Nous conseillons toujours à nos lecteurs l'achat des obligations des chemins de fer économiques. Le Suez est plus faible à 2195. Le retard dans la signature de la convention nationale en est la cause. Le Panama se maintient à 265. La clientèle de M. de Lesseps lui reste fidèle, et les versements se font très régulièrement sur les nouvelles obligations à lots.

DE LAVIGERIE, 22, place Vendôme, Paris.

DEMANDES EN AUTORISATION DE BATIR

LYON

Exhaussement, quai des Brotteaux et en retour, rue Bugeaud. M. Verzier, par M. Boiron, arch., 8, rue Constantine. — Démolition et exhaussement d'une maison sur cour, impasse Mas (non classé), par M. Gandy, rue Victor-Hugo, 40.

BANLIEUE

Bâtiment et mur de clôture, cours de Villeurbanne, 16. M. Dégrange, propr., place des Maisons-Neuves, à Villeurbanne. — Mur de clôture, chemin de la Guillotière, à Saint-Priest, et bâtiment chemin de la Vitriolerie à Saint-Fons. — M. Burelle, ingénieur-directeur de l'Union mutuelle des propriétaires lyonnais, société dont le siège est à Lyon, rue Gasparin, 20. — Maison, cours Lafayette, 216. M. Gossart, propr., rue d'Alsace, 86, par M. Cadet, architecte, rue Ney, 77. — Maison, chemin de Montchat, M. Richard, propr. y demeurant, par M. Masson, entrepr., chemin des Pins, 76. — Bâtiment, route de Villeurbanne, à Vénissieux. M. Ribaud, propr., chemin des Pins. — Bâtiment, chemin du Vivier. M. Aroud, propr., avenue des Ponts, 64. — Maison et mur de clôture, route de Villeurbanne, à Vénissieux. — M. Chosson, propr., route de Villeurbanne, à Vénissieux (près Parilly), par M. Moncey, maître maçon, route d'Heyrieux. — Bâtiment et portail, chemin du Repos. M. Berthezene, propr., avenue des Ponts-du-Midi, 56. — Bâtiment, chemin de Villion, à l'angle du chemin des Hérideaux. M. Merme, propr., rue Mercière, 4. — Hangar, Grande rue de Monplaisir. M. Valin, propr. y demeurant. — Exhaussement de maison, chemin de Choulaux, 97. M. Guttin, ferblantier, propr., rue Saint-Alexandre, 7, par M. Chambrateau, maître maçon, chemin de la Demi-Lune, 139. — Exhaussement de maison, rue de Saint-Cyr, 33. M. Dumord (Antoine), épicier, propr., rue de Saint-Cyr, 27, par Savanion frères, entrepreneurs, rue des Docks, 11. — Maison, avenue de l'Abattoir. M. Desgranges, rue Bichat, 23, propr., par M. Rivière, architecte, rue de la Barre, 6.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION

A LYON

2^e ARRONDISSEMENT. — Rue Grenette, 28. Démolition et construction. Propr., M. Mouvenoux, pharmacien; arch., M. Pascalon, 14, rue de la Bourse; entrepr., MM. Fessetaud père et fils, 81, rue de Vauban; charp., M. Débat, rue

Bellecombe, 55. Rez-de-chaussée. — Rue de la Barre, angle du quai de l'Hôpital. Hospices civils de Lyon. Démolitions. Entrepr., MM. Taton, frères, cours Gambetta, 72. Fouilles. — Place Perrache. Monument de la République. Propr., la Ville de Lyon; arch., M. Blavette, à Paris; entrepr., M. Day, 17, quai de la Guillotière. Fouilles. — Rue du Plat, angle de la rue Sala. Bâtiment. Propr., M. Cabestan, 88, rue de l'Hôtel-de-Ville; arch., MM. Groboz et Ribollet, 65, rue de la République; entrepr., MM. Taton frères, 60, cours Gambetta. Au 2^e étage.

3^e ARRONDISSEMENT. — Rue de Chartres, 123. Maison. Propr. M. Caron; arch., M. Guillotel, 77, cours Lafayette; entrepr., M. Faurichon, 283, cours Lafayette-prolongé. Fouilles. — Angle des rues Chevreuil et de Marseille. Maison. Propr., M. Bourne; arch. M. Moreau, 5, rue Servient; entrepr., M. Parot, 57, rue de Vendôme. Couvert. — Rue de la Lône, entre les rues des Asperges et Saint-Jérôme. Trois maisons. Propr., Société civile des logements économiques; arch., M. Germain, 1, avenue de l'Archevêché; entrepr., MM. Durel et Marchand, 36, rue Ferrandière. Couvert. — Rue de la Rize, 31. Propr., Société civile des logements économiques; arch., M. Germain, 1, avenue de l'Archevêché; entrepr., M. Duchez, 15, boulevard des Casernes. Au couvert. — Rue Paul-Bert, 93. Maison. Propr., M. Billiez; arch., M. Fanton, 15, place Morand; entrepr., MM. Taton frères, 72, cours Gambetta; charp., M. Despeyroux, 282, rue de Vendôme. Couvert. — Cours Gambetta, 84. Maison. Propr. et entrepr., M. Achard; arch., M. Guillotel, 77, cours Lafayette, fournisseur de la pierre planche, M. Lalive; charp., M. Helliard, 211, rue Boileau. Couvert. — Rue de la Méditerranée et quai de la Vitriolerie. Construction. Propr., M. Gille; arch., M. Bissuel, 27, place de la Comédie; entrepr., M. Grange, 1, rue Laurencin. Rez-de-chaussée. — Rue de la Thibaudière, angle de la rue d'Avignon. Construction. Propr., M. Dangleant; arch., M. Cadet, 77, rue Ney; entrepr., M. Ducelier, 15, rue des Culattes. Couvert. — Rue de Marseille, 75. Construction. Propr., M. Juthier arch., M. Rivière, 6, rue de la Barre; entrepr., M. Buchenaud, 51, rue Masséna. Au 3^e plancher. — Rue de Vendôme, 213. Construction. Propr., M. Rémy; arch., M. Berger, 20, rue des Remparts; entrepr., M. Montel, 11 et 13, cours Vitton. Au 4^e plancher. — Angle des rues de Bonnel et Créqui. Construction. Propr., M. Biolay; arch., M. Fanton, 15, place Morand; maître maçon, M. Gouyon, 56, cours de la Liberté. Rez-de-chaussée. — Rue Molière, 120. Construction. Propr., M. Lapalus; arch., M. Boyer, 85, cours Gambetta; maître maçon, M. Boucuret, 40, rue Ferrandière. Plancher des caves. — Rue Rabelais, 18. Construction. Propr., M. Landon; entrepr., M. Gigodot, 87, rue Pierre-Corneille. Rez-de-chaussée. — Rue de Marseille, 39. Maison en construction. Propr., M. Laurencin, 13, place du Pont; entrepr., M. Leduc, 15, rue de Béarn. Rez-de-chaussée. — Rue de la Buire. Construction. Propr., M^{me} veuve Rey; arch., MM. Gauthier et Sibut, 24, rue Centrale; entrepr., J. Vassivière, 15, place Morand; maître charpentier, M. Despeyroux, 259, rue de Vendôme. Couvert. — Rue Servient, 20. Construction. Propr. et arch., M. Moncorgé; entrepr., M. Gouyon, 26, cours de la Liberté. Plancher des caves. — Rue Parmentier. Maison. Propr., M. Billiet; arch., MM. Arguillère et Fraissenet, 28, quai de Jayr, entrepr., M. Malvétu, 63, rue des Maisonneuves. Plancher des caves. — Rue Voltaire, 50. Maison. Propr. et entrepr., M. Boudet, 33, rue Bugeaud; arch. M. Laurencin, 13, place du Pont. Fouilles. — Angle de la Grande rue de la Guillotière et avenue de Saxe. Maison. Propr. et entrepr., M. Chaize; arch., M. Porte, 18, rue Mulet. Fouilles. — Avenue de Saxe près la Grande rue de la Guillotière. Maison. Propr. et maître-charpentier, M. Pérus, arch., M. Moreau, 5, rue Servient, entrepr., M. Duras, 18, rue Paul-Bert. Au rez-de-chaussée. — Rue Molière, 116. Maison. Propr., M. Bony; entrepr., M. Gauvin, 8, rue des Deux-Cousins. Au rez-de-chaussée.

4^e ARRONDISSEMENT. — Rue du Nord de la Croix-Rousse et grande rue de Cuire. Hôpital d'isolement. Propr., administration civile des hospices de Lyon; arch., M. Pascalon, 14, rue du Gare; entrepr., M. Chatoux jeune, 3, place Saint-Pothin; charp., MM. Savariau frères, 26, quai de Jayr; fournisseurs de pierre blanche, MM. Barthélemy et Pomparat, 43, rue Montgolfier. Au 1^{er} plancher. — Rue Jean-Baptiste-Say. Construction. Propr. et entrepr., M. Nann; arch., M. Thoubillon, 32, rue de la République. Fouilles.

5^e ARRONDISSEMENT. — Quai Pierre-Seize. Trois maisons. Propr., ancienne Compagnie des Dombes; arch., M. Germain, 1, avenue de l'Archevêché; entrepr., MM. Durel et Marchand, 36, rue Ferrandière. Mansardes.

6^e ARRONDISSEMENT. — Angle de la rue Robert et rue Ney. Groupe de maisons. Propr. et entrepr., M. Lagrange; arch., M. De Champ, 12, place des Cordeliers. Rez-de-chaussée. — Rue Duquesne, angle de la rue Malesherbes. Deux maisons. Propr., M. Clermont père; arch., M. Clermont fils, 8, rue du Bât-d'Argent; entrepr., M. Ballet, 95, rue de la Part-Dieu. Au 5^e plancher. — Cours Lafayette, entre la rue Pierre-Corneille et l'avenue de Saxe. Maison. Propr. et entrepr., M. Day; arch., M. Porte, 18, rue Mulet. Mansardes. — Angle des rues Tronchet et Garibaldi. Construction. Propr., M. Lebœuf; maîtres maçons, MM. Andricux, frères, 6, rue Chaponay; maître charpentier, M. Moulin, 52, rue de Crillon. Au 1^{er} plancher. — Angle de la rue de Crillon et boulevard du Nord. Maison en construction. Propr., M. Rousseau; arch., M. Rostagnial, 179, avenue de Saxe; maître maçon, M. Bourdeix, 66, Grande-Rue-de-Cuire. Couvert. — Boulevard du Nord et rue Tronchet. Construction. Propr., M. Rousseau; arch., M. Roux, 6, rue Vaubecour; entrepr., M. Tarnaud, 19, rue de la Claire; maître charpentier, M. Molle, 31, rue Saint-Denis. Au 1^{er} étage. — Rue Montbernard, 1. Construction. Propr., MM. Pascal et Hortoles; arch. M. Duranson, 33, rue Puits-Gaillot; entrepr., M. Dumond, 22, quai de l'Hôpital. Fondations. — Rue de Créqui, 133. Maison sur cour. Propr., M. Musy; arch., M. Cadet, 77, rue Ney; terrassements, M. Demon, rue Louis-Blanc, 40. Fouilles. — Rue Bossuet, 4. Maison. Propr., M^{me} veuve

Gayetti; arch., R. Rivière, 6, rue de la Barre; charp., M. Moncorgé. Fondations. — Rue de Sully, 122. Maison. Propr., M. Roguin; entrepr., M. Boil, 55, rue Tronchet. Fouilles. — Avenue de Saxe, angle du cours Lafayette. Maison. Propr., M. Dubonis; arch., M. Rivière, 6, rue de la Barre; entrepr., M. Delarge, 28, rue des Remparts-d'Ainay. Fouilles. — Cours Lafayette, angle de la rue Pierre-Corneille. Maison. Propr., M. Roubellat; arch., M. Rivière, 6, rue de la Barre, entrepr., M. Lelarge, 28, rue des Remparts-d'Ainay. Fouilles.

Ponts Morand et Lafayette. — Les deux compagnies de Fives Lille et du Creuzot sont associées pour la construction des ponts Morand et Lafayette. M. Mortier est chargé par ces deux compagnies des travaux de maçonnerie. Fondations à l'air comprimé des piles.

RÉSULTATS DES ADJUDICATIONS

Ville de Lyon. — Un décret de M. le Président de la République, en date du 26 juin 1888, a approuvé la soumission présentée par les sieurs Gue et Blanc, en vue de l'exécution des travaux de serrurerie des constructions annexes aux services de physiologie et de zoologie de la Faculté des sciences.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 25 juin 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Gubiand, en vue de l'exécution des travaux de charpente et menuiserie des constructions annexes aux services de physiologie et de zoologie de la Faculté des sciences.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 26 juin 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Gayetti, en vue de l'exécution des travaux de plâtrerie, peinture et vitrerie des constructions annexes aux services de physiologie et de zoologie de la Faculté des sciences.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 26 juin 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Martin, en vue de l'exécution des travaux de fumisterie des constructions annexes aux services de physiologie et de zoologie de la Faculté des sciences.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 26 juin 1888, a approuvé la soumission présentée par les sieurs Gayet, Gautier et Cie, en vue de l'exécution des travaux de plomberie et zinguerie des constructions annexes aux services de physiologie et de zoologie de la Faculté des sciences.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 26 juin 1888, a approuvé la soumission présentée par la Compagnie du gaz de Lyon, en vue des travaux de branchements et installation d'appareils à gaz à exécuter dans les constructions annexes aux services de physiologie et de zoologie de la Faculté des sciences.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 2 juillet 1888 a approuvé la soumission présentée par le sieur Dumora, en vue de travaux de menuiserie et charpente à exécuter à l'immeuble Tissot, rue Nérard, 5.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 2 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Pertus, en vue des travaux de fumisterie à exécuter à l'immeuble Tissot, rue Nérard, 5.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 2 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Fournier, en vue des travaux de plâtrerie, peinture et vitrerie à exécuter à l'immeuble Tissot, rue Nérard, 5.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 2 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par les sieurs Fauvingue frères, en vue des travaux de maçonnerie à exécuter à l'immeuble Tissot, rue Nérard, 5.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 2 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Landrier, en vue des travaux de ferblanterie à exécuter à l'immeuble Tissot, rue Nérard, 5.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 2 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Dumora, en vue des travaux de serrurerie à exécuter à l'immeuble Tissot, rue Nérard, 5.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 9 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Fournier, en vue des travaux de plâtrerie, peinture, vitrerie et fumisterie à exécuter à l'immeuble communal, grande rue de Cuire, 69.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 9 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Landier, en vue des travaux d'installation des eaux et du gaz, à exécuter à l'immeuble communal, grande rue de Cuire, 69.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 9 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par le sieur Dumora, en vue des travaux de serrurerie à exécuter à l'immeuble communal, grande rue de Cuire, 69.

— Un décret de M. le Président de la République, en date du 9 juillet 1888, a approuvé la soumission présentée par les sieurs Fauvingue frères, en vue des travaux de maçonnerie à exécuter à l'immeuble communal, grande rue de Cuire, 69.

— Par décision en date du 11 juillet 1888, M. le Préfet du Rhône a approuvé la soumission présentée par les sieurs Weiller et Cie en vue de la fourniture de 1.000 kilos de fil de bronze siliceux télégraphique.

— Par décision en date du 11 juillet 1888, M. le Préfet du Rhône a approuvé la soumission présentée par le sieur Sabaté, en vue de la fourniture nécessaire au service horaire de la ville.

— Par décision en date du 11 juillet 1888, M. le Préfet du Rhône a approuvé la soumission présentée par le sieur Jacomin, en vue de la fourniture nécessaire au service horaire de la ville.

Rhône. — Le 25 juillet. — Préfecture. École normale primaire d'institutrices à Lyon. — 1^{er} lot. Roucin-Romain, place à la Ville de Lyon, adjud., à 19 fr. 75 p. 100. — 2^e lot. M. Jacomin, rue de l'Hôtel-de-Ville, 37, adjud., à 16 fr. 50 p. 100.

Rhône. — Le 25 juillet. — Préfecture. Hôtel de Préfecture à Lyon. — 1^{er} lot. M. Peillon, 14, rue de la Barre, adjud., à 11 p. 100. — 2^e lot. M. Diosse, 208, rue Garibaldi, adjud., à 22 p. 100.

Rhône. — Le 16 août. — Mairie de Fontaines-sur-Saône. Groupe scolaire. — 1^{er} lot. M. Michelon, Grande rue Saint-Clair, 155, adjud., à 27 p. 100. — 2^e lot. MM. Falco frères, Lyon-Vaise, adjud., à 10 p. 100.

Rhône. — Le 16 août. — Hôtel de ville de Lyon. Partage des rues. — 1^{er} lot. M. Duret (oncle), Chemin des Quatre-Maisons, 65, adjud., à 15 p. 100. — 2^e lot. M. Poitrenaud, rue du Tunnel, 21, adjud., à 14 p. 100. — 3^e lot. M. Rigaud, à Vertrieu (Isère), adjud., à 15 p. 100. — 4^e lot. M. Lenoble, président de la Société syndicale des ouvriers carriers de Saône-et-Loire, adjud., à 16 p. 100.

Rhône. — Le 16 août. — Hôtel de ville de Lyon. Construction d'égoûts. — 1^{er} lot.

M. Berger, rue Moissonnier, 4, adjud., à 26 p. 100. — 2^e lot. M. Védric, rue de Vendôme, 166, adjud., à 26 p. 100. — 3^e lot. M. Ferroud, Grande rue de Cuire, 7, adjud., à 28 p. 100. — 4^e lot. M. Tarnaud, rue de la Claire, 19, adjud., à 23 p. 100. — 5^e lot. M. Dufier, rue de Créqui, 215, adjud., à 28 p. 100.

Rhône. — Le 18 août. — Hôtel de ville de Lyon. Construction d'une serre dans la cour de l'amphithéâtre de la Faculté de médecine, quai Claude-Bernard. — 1^{er} lot. M. Leduc, rue de Béarn, 15, adjud., à 5 p. 100. — 2^e lot. M. Burnichon, à la Demi-Lune, adjud., à 31 fr. 50 p. 100. — 3^e lot. M. Calmel, rue de la Bourse, S, adjud., à 33 fr. 55 p. 100.

Rhône. — Le 18 août. — Mairie de Lyon. Abattoirs de Percache. Réparations diverses. — 1^{er} lot. Maçonnerie et pierre de taille. M. Durand, Grande rue de la Guillotière, 220, adjud., à 32 fr. 75 p. 100. — 2^e lot. Pavage. M. Moutin, avenue de Saxe, 296, adjud., à 6 p. 100. — 3^e lot. Charpente et menuiserie. M. Comte, adjud., à 26 fr. 65 p. 100. — 4^e lot. Serrurerie. M. Gayet, place Kléber, 3, adjud., à 37 fr. 26 p. 100. — 5^e lot. Plâtrerie et peinture. M. Thibaud, rue Victor-Hugo, 48, adjud., à 34 fr. 37 p. 100. — 6^e lot. Ferblanterie et plomberie. M. Béraud, quai de l'Hôpital, 3, adjud., à 35 p. 100.

Rhône. — Le 18 août. — Mairie de Lyon. Agrandissement de l'école de la rue Montgolfer. — 1^{er} lot. Maçonnerie et pierres de taille. Non adjugé. — 2^e lot. Charpente et menuiserie. M. Bonny, rue Béchevelin, 47, adjud., à 26 p. 100. — 3^e lot. Serrurerie. M. Gayet, place Kléber, 3, adjud., à 31 fr. 55 p. 100. — 4^e lot. Plâtrerie et peinture. M. Frize, rue Croix-Jordan, 24, adjud., à 30 fr. 10 p. 100. — 5^e lot. Ferblanterie et plomberie. M. Faure, rue de la Favorite, adjud., à 38 fr. 50 p. 100.

Rhône. — Le 23 août. — Hôtel de ville de Lyon. Etablissement d'une conduite de 0.108, branchée sur le haut service et destinée à alimenter le Grand Théâtre, l'Hôtel de ville et le Palais des arts. — 1^{er} lot. Fourniture de tuyaux en fonte. M. Rolland, liquidateur de la Compagnie des Fonderies et Forges de Terre-Noire, Lavoutte et Bessèges, adjud., à 3 p. 100. — 2^e lot. Fontainerie. M. Pétaviv, rue Godefroy, 3, adjud., à 11 fr. 05 p. 100.

Rhône. — Le 24 août. — Hôtel de ville de Lyon. Construction d'un égout du 3^e type, en béton, rue de la Tourette. Non adjugé.

Rhône. — Le 24 août. — Mairie de Lyon. Parc de la Tête-d'Or. Reconstruction du pont couvert. M. Bonny, rue Béchevelin, 47, adjud., à 23 p. 100.

Rhône. — Le 31 juillet. — Mairie d'Avenas. Construction d'une école mixte. Mont., 19.000 fr. M. Duquaire, à Villié-Morgon, adjud., à 17.30 p. 100.

Ain. — Le 18 juillet. — Mairie de Bourg. Construction d'un lavoir public à Bel-Air. Mont., 1.950 fr. M. Pierre Fondras, à Bourg, adjud., à 16 p. 100.

Ain. — Le 22 juillet. — Mairie de Boulogneux. Restauration de l'église. Mont., 10.250 fr. M. B.-V. Bernard, à Savigneux, adjud., à 14 p. 100.

Aisne. — Le 13 août. — Mairie de Laon. Fermeture des préaux couverts et gymnase au lycée national. Menuiserie, serrurerie et quincaillerie, 11.018 fr. 61. M. Gaudrille, à Laon, adjud., à 12 p. 100. Peinture et vitrerie, 1.757 fr. 51. M. Derocquigny, à Laon, adjud., à 4 p. 100.

Allier. — Le 29 juillet. — Mairie de Biozat. Construction d'un lavoir public. Mont., 1.544 fr. M. Denis Migeon, à Paray-sur-Brailles, adjud., à 12 p. 100.

Alpes-Maritimes. — Le 24 août. — Mairie de Daluis. Construction de l'église paroissiale. Mont., 9.000 fr. M. Joseph Jusbert, à Guillaume, adjud., à 12 p. 100.

MISES EN ADJUDICATION

Rhône. — Jeudi 6 septembre, 2 h. — Mairie de Lyon. Deuxième avis. Pont suspendu de la gare. Remplacement des poutrelles en bois par des poutrelles métalliques. Mont., 38.000 fr. Caut., 1.500 fr.

Renseignements à la mairie.

Rhône. — Mardi 11 septembre, 11 h. — Sous-préfecture. Service vicinal. — 1^{er} lot. Chemin de grande communication n° 9. Entretien et grosses réparations, pour 4 années, du 1^{er} janvier 1889 au 31 décembre 1892, entre la limite de Saint-Vincent et un point situé à 70 mètres au-delà du chemin d'intérêt commun n° 8, pour les 4 années. Mont., 13.836 fr. A val., 1.364 fr. Caut., 180. — 2^e lot. Chemin de grande communication n° 13. Entretien et grosses réparations, pour 4 années, du 1^{er} janvier 1889 au 31 décembre 1892, entre les limites, d'Amplepuis et Saint-Victor, pour les 4 années. Mont., 1.611. A val., 189 fr. — 3^e lot. Chemin d'intérêt commun n° 6. Entretien et grosses réparations, pour 4 années du 1^{er} janvier 1889 au 31 décembre 1892, entre le chemin de grande communication n° 5 bis à Cours, pour les 4 années. Mont., 5.500 fr. A val., 600 fr. — 4^e lot. Entretien et grosses réparations pour 4 années, du 1^{er} janvier 1889 au 31 décembre 1892, entre le chemin de grande communication n° 9 et la limite du département, pour les 4 années. Mont., 4.821 fr. A val., 379. — 5^e lot. Chemin d'intérêt commun n° 14. Entretien et grosses réparations, pour 4 années, du 1^{er} janvier 1889 au 31 décembre 1892, entre la limite de Thel et la limite du département, pour les 4 années. Mont., 6.014 fr. A val., 486 fr. — 6^e lot. Chemin d'intérêt commun n° 44. Entretien et grosses réparations, pour 4 années, du 1^{er} janvier 1889 au 31 décembre 1892, entre le chemin de grande communication n° 9 et la limite de Saint-Vincent, pour les 4 années. Mont., 2.503 fr. 20. A val., 106 fr. 80. — 7^e lot. Chemin d'intérêt commun n° 58. Entretien et grosses réparations, pour 4 années, du 1^{er} janvier 1889 au 31 décembre 1892, entre la limite de Saint-Vincent et le chemin de grande communication n° 8 bis, et entre ce chemin et la limite du département. Mont., 3.591 fr. 60. A val., 403 fr. 40.

Rhône. — Mercredi 12 septembre, 2 h. — Préfecture. Rechargement de la route nationale n° 83. — 1^{er} lot. Rechargement entre les bornes 1 k. 8 et 4 k. 3. — Mont., 20.811 fr. 25. A val., 4.188 fr. 75. Tot., 25.000 fr. Caut., 600 fr. — 2^e lot. Rechargement entre les bornes 4 k. 3 et 6 k. 3. Mont., 16.715 fr. A val., 3.285 fr. Tot., 20.000 fr. Caut., 500 fr.

Renseignements à la préfecture et dans les bureaux de M. Antonn, ingénieur des ponts et chaussées, 7, place de l'Helvétie, à Lyon.

Rhône. — Samedi 22 septembre, 2 h. — Mairie de Lyon. Création d'un orphelinat, rue des Missionnaires. Six lots. Mont., environ, 157.000 fr.

Renseignements à la mairie, bureau des travaux de la Ville.

Rhône. — Samedi 22 septembre, 2 h. — Mairie de Lyon. Agrandissement de l'école de la rue Montgolfer. Maçonnerie et pierres de tailles. Mont., 11.000 fr. Caut., 1.000 fr.

Renseignements à la mairie, bureau des travaux de la Ville.

Ain. — Dimanche 9 septembre, 10 h. — Mairie d'Ornans. Appropriation de l'école de filles. Mont., 2.280 fr.

Renseignements à la mairie.

Saône-et-Loire. — Vendredi 7 septembre, 11 h. — Construction d'un égout route Nationale n° 80. Mont., 1.350 fr.

Renseignements à la mairie.

Allier. — Dimanche 9 septembre, midi. — Mairie de Chareil-Cintrat. Construction

d'un mur de clôture avec grille en fer, et de deux celliers. Mont., 1.300 fr.
Renseignements à la mairie.

Alpes-Maritimes. — *Lundi 1^{er} octobre.* — Mairie de Cannes. Construction d'un abattoir et d'égouts.
Renseignements à la mairie.

Aude. — *Dimanche 9 septembre,* 2 h. — Mairie Pexiora. Travaux sur le chemin vicinal ordinaire n° 17. Mont., 1.140 fr. 63. A val., 359 fr. 37. Total 1.500 fr. Les certificats de capacité seront visés huit jours au moins avant l'adjudication par l'agent-voyer d'arrondissement, à Castelnaudary.
Renseignements à la mairie.

Aveyron. — *Dimanche 23 septembre,* 8 h. — Presbytère de La Capelle-Farelle à Alrance. Assainissement et réparations. Mont., 5.244 fr. 15. Caut., 400 fr.
Renseignements au presbytère ou chez M. Lacombe Charles, architecte, boulevard d'Estourmel, à Rodez.

Cantal. — *Lundi 10 septembre,* 2 h. — Mairie d'Aurillac. Baraquements pour le logement de deux bataillons. — 1^{er} lot. Terrassements et maçonnerie, 50.777 fr. 12. Caut., 2.000 fr. — 2^e lot. Charpente en bois et menuiserie, 78.311 fr. 88. Caut., 3.100 fr. — 3^e lot. Couverture, zinguerie et plomberie 21.110 fr. 61. Caut., 850 fr. — 4^e lot. Plâtrerie, peinture et vitrerie, 24.057 fr. 42. Caut., 950 fr. — 5^e lot. Serrurerie, ferronnerie et fontes, 4.413 fr. 64. Caut., 100. A val., 1.329 fr. 33. Tot., 180.000 fr.
Renseignements à la mairie.

Pas-de-Calais. — *Samedi 15 septembre,* 3 h. — Préfecture. Canal de Lens. Construction d'une passerelle pour piétons entre Lens et Avion (partie métallique).
Renseignements à la préfecture.

Bouches-du-Rhône. — *Mercredi 12 septembre,* 2 h. — Mairie de Marseille. Génie. Construction de la batterie de Mont-Rose et du chemin d'accès en 1888 et suivants jusqu'à l'achèvement des travaux.
Renseignements dans le bureau du génie, rue Fongate, 17, à Marseille.

Bouches-du-Rhône. — *Samedi 15 septembre,* 2 h. — Asile public d'aliénés de Marseille. Construction d'un bâtiment d'administration et de trois bâtiments pour logements de fonctionnaires.
Renseignements au secrétariat de l'asile.

Hérault. — *Dimanche 13 septembre,* 2 h. — Mairie de Saint-Mathieu-de-Trévières. Etablissement d'une conduite d'eau et d'un réservoir. Mont., 3.955 fr.
Renseignements à la mairie.

Jura. — *Jeuvi 6 septembre,* 2 h. — Préfecture. Travaux communaux. — 1^{er} lot. Vers-sous-Seillères. Construction de fontaines et d'un lavoir couvert, 13.999 fr. 09. — 2^e lot. Réparations aux bâtiments communaux 9.105 fr. 08. — 3^e lot. Desnes. Réparations à la maison d'école, 2.899 fr. 71. — 4^e lot. Arinthod. Etablissement d'une conduite d'eau, 1.343 fr. 07. — 5^e lot. Arinthod. Construction d'un bassin de fontaine à Négita, 408 fr. 30.
Renseignements à la préfecture.

Meurthe-et-Moselle. — *Mardi 11 septembre,* 1 h. 1/2. — Mairie de Toul. Génie. Fourniture de fil de fer, ronce artificielle et piquets. Fil de fer, 110.000 kil. environ (2 lots). Ronce artificielle, 470.000 m. environ (2 lots). Piquets en fer, 140.000 m. environ (2 lots). Transport et mise en place des piquets ci-dessus (3 lots).
Renseignements dans les bureaux du génie, à Toul.

Nord. — *Samedi 8 septembre,* 2 h. 1/2. — Préfecture. Port de Dunkerque. Construction du bâtiment de la machinerie des formes de radoub. Travaux à l'entreprise, 140.000 fr. Dépenses en régie et somme à valoir, 35.000 fr. Total, 175.000 fr. Caut., 4.300 fr.
Renseignements : 1^o dans les bureaux de la préfecture (2^e division); 2^o dans les bureaux de M. Dardenne, ingénieur ordinaire, 5, rue du Ponceau.

Puy-de-Dôme. — *Samedi 8 septembre,* 2 h. — Sous-préfecture de Riom. Construction d'une école mixte au hameau des Grosliers (commune de Châtelguyon). Fourniture et déblais, 138 fr. 66. Maçonnerie, 6.423 fr. 91. Charpente, 1.081 fr. 92. Menuiserie, 1.474 fr. 03. Serrurerie et plomberie, 653 fr. 15. Peinture et vitrerie, 749 fr. A val., 900 fr. Tot., 11.410 fr. 67.
Renseignements à la sous-préfecture.

Vendée. — *Mercredi 19 septembre,* 2 h. — Chemins de fer de l'Etat à La Roche-sur-Yon. Travaux divers. Mise en place de poteaux kilométriques et confection et pose de rateliers kilométriques sur les anciennes lignes nantaises, 4.431 fr. Caut., 150 fr.
Renseignements au bureau de l'ingénieur de la voie et des bâtiments, boulevard de l'Ouest, à La Roche-sur-Yon.

Algérie. — *Dimanche 16 septembre,* 2 h. — Mairie de Michelet. Chemin vicinal ordinaire n° 1. Construction de 5 aqueducs et de 2 dalots, de Michelet à Dra-el-Mizan, sur 3.342 m., à 5 k. de Michelet, commune mixte de Djurjura. Mont., 5.175 fr. 28. A val., 824 fr. 72. Tot., 6.000 fr. Caut., 300 fr.
Renseignements à la mairie de Michelet.

Orléansville. — *Dernier délai 30 septembre.* — Mairie d'Orléansville. Concession, pour 30 ans, de l'éclairage électrique de la ville et de son alimentation en eau potable, moyennant une subvention à déterminer.
Renseignements à la mairie.

Guettar-el-Aiech. — *Dimanche 16 septembre,* 2 h. — Mairie de Guettar-el-Aiech. Réparations à la conduite d'eau existante et adjonction d'une nouvelle conduite. Mont., 15.818 fr. 57. A val., 3.131 fr. 43. Tot., 19.000 fr.
Renseignements à la mairie et dans les bureaux de M. Souleyre, ingénieur à Constantine, rue Rohault-de-Fleury.

Dar-el-Bey. — *Mardi 9 octobre,* 10 h. — Ministère des travaux publics à Tunis. Routes de Tunis au Kef et du Kef à Souk-el-Arba.
Renseignements au ministère des travaux publics à Tunis.

FOURNITURES
MINISTÈRE DE LA MARINE

Toulon. — *Mercredi 11 septembre.* — Verres à vitres. Caut., prov., 150 fr., déf., 300 fr. 600.000 litres vin rouge pour journalier, non logé en 6 lots égaux. Dép., 950 fr. Caut., 1.900 fr. par lot.

Rochefort. — *Jeuvi 13 septembre.* — Soudure d'étain. Blanc de cernuse. Sacs à charbon. Noyer en plateaux.

Seine. — *Mardi 11 septembre,* 1 h. 1/2. — Mairie de Vincennes. Artillerie. Fourniture de 150.000 sacs à terre en toile sulfatée, en trois lots de 50.000 chacun.
Les demandes d'admission à soumissionner, accompagnées des pièces exigées par les art. 4 et 5 du cahier des charges, devront être remises au colonel directeur d'artillerie, à Vincennes, le 5 septembre au plus tard.
Cahiers des charges dans les bureaux de la direction d'artillerie de Vincennes et dans les bureaux de la place de Paris (avenue de Saxe, 2).
Le cahiers des charges sera envoyé aux négociants qui en feront la demande par lettre affranchie à M. le directeur d'artillerie à Vincennes.

Seine. — *Samedi 15 septembre,* 2 h. — Mairie de Puteaux. Artillerie. Atelier de construction de Puteaux. Fourniture de 100.000 kil. plomb pur en saumon (1 lot) et de 500.000 kil. plomb antimonié en saumons (1 lot.)
Renseignements à la mairie.

COURS DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

EN GROS ET LIVRABLES SUR LES PORTS OU DANS LES ENTREPÔTS
DE LA PLACE DE LYON

NATURE DES MATÉRIAUX	PRIX SUIVANT LA QUALITÉ		
	10 Août	17 Août	24 Août
BOIS			
Chêne de Bourgogne le mètre cube	90	à	120
Sapin de la Saône —	48	»	56
Sapin du Rhône —	44	»	52
PIERRES			
CARRIÈRES DU HAUT-RHÔNE (VILLEBOIS)			
Allèges —	42	»	45
Pierre de taille brute —	45	»	50
Plafonds et marches d'escalier, taille comprise, le mètre carré	25	»	28
Moellons bruts —	6 50	»	7 50
CARRIÈRES DU MONT-D'OR (SAINT-FORTUNAT)			
Allèges le mètre cube	35	»	38
Jambages et couverts de portes et croisées, taille comprise le mètre courant	5	»	5 50
Plafonds et marches d'escalier, taille comprise, le mètre carré	16	»	18
Moellons bruts de Couzon le mètre cube	5 25	»	6
MÉTAUX			
Fer en barres, au coke, 1 ^{re} classe les 100 kil	14 50	14	14
Fonte de 2 ^e fusion —	200	195	200
Cuivre en lingots Chili affiné —	215	210	210
Cuivre rouge en feuilles —	195	175	180
Cuivre jaune —	243	245	240
Étain Banca —	235	235	230
Étain Billiton —	41	38	36
Plomb doux, 1 ^{re} fusion —	46	40	39
Plomb ouvré, tuyaux et feuilles —	45	42	42
Zinc refondu, 2 ^e fusion —	62	56	56
Zinc laminé en feuilles Vieille-Montagne —	61	55	55
Zinc — autres marques —	41	50	55
Acide oléique (Oléine) —	62	56	56
HUILES (Droits d'accise en sus)			
Huile de lin les 100 kil	61	65	70
— de colza brute indigène —	65	69	72
— — épurée id. —	108	102	108
Acide stéarique (Stéarine) —	24	22	22
DROGUERIE			
Alun épuré les 100 kil	18	17	17
— ordinaire —	90	87	87
Essence de térébenthine —	25	25	17
Sel de soude 80 degrés —	125	100	100
SPRITUEUX (En entrepôt)			
Esprit 3 6 Béziers à 86 degrés l'hectol.	95	90	90
— de marc —	56	51 50	51 50
— Nord fin à 93 degrés —	58	53	53
— — extra-fin —	75	55	55
— de grains —	50	45	45
— mauvais goût —			

Étude de M^e BALLOFFET, avoué, à Lyon, rues des Augustins, 13

VENTE JUDICIAIRE

En l'audience des criées du Tribunal civil de Lyon, du Samedi 15 septembre 1888, à midi

D E S

ARDOISIÈRES de la CHAMBRE (Savoie)

En quatre lots. — Total des Mises à prix : 20.005 fr.

Gisement ardoisier considérable, exploitation très facile à ciel ouvert, à 1500 mètres de la gare; belle route. Excellentes ardoises pour toiture, carrelages, etc. Usine avec chute d'eau abondante d'une force de trente à trente-cinq chevaux, utilisable pour une autre industrie. Il y a une scierie avec un outillage complet : **Châssis, Briquet, Polissoirs, Rabotteuse, Perceuse**, etc.
Pour renseignements, s'adresser à M^e BALLOFFET, avoué, à M. CYRILLE DALOZ, pharmacien, liquidateur, 21, rue d'Algérie, à Lyon, et au Greffe du Tribunal civil de Lyon pour voir le cahier des charges.

L'Imprimeur-Gérant. PITRAT AINÉ

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

FOURNISSEURS DE LA CONSTRUCTION

PRODUITS CERAMIQUES

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

CIMENTES, CHAUX, PLATRE, BITUME & PAVÉS

PONCET, (C.) quai Pierre-Seize, 60, Lyon. Avenue Denfert-Rochereau, 10, Saint-Etienne. Entrepôt et magasin de ciments de Vassy et de Grenoble, Chaux hydraulique Portland. Entreprise spéciale des travaux hydrauliques de revêtement et d'ornementation. Carrelages en tous genres. — Entrepôt de carreaux mosaïque de la Maison GUSLER et BEMBER de Marseille.

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

SERRA-REYMOND, marchand de Pavés épines, étetés et roulés à Champagne, par Saint-Didier-au-Mont-Or (Rhône).

JUTÉ, GAY ET Cie, rue de Marseille, 64, seuls concessionnaires de la vente des ciments Vicat, pour Lyon et la banlieue, Portland de Peiloux, du Valbonnais, Verlieu-le-Grand et de Pochet de Saint-Rambert. Ciments de Grenoble, chaux lourdes et de Bourgoin, Trept, du Teil et autres provenances, Briques, tuiles et lattes. Albâtres, plâtres de Paris, de Savoie et de Bourgogne. — Expéditions France et étranger.

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.

TRAVAUX RUSTIQUES, TREILLAGES

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

CHAUFFAGE, VENTILATION & FORGES

FOURNEAUX ET CALORIFERES. — **POUMEYROL**, constructeur, cours Lafayette, 29, Lyon.

ARDOISES, TUILES, BRIQUES, POTERIE & SABLE

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

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

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.

GRANDE TUILERIE DU RHONE. — THOMÉ, ARMANET et C^o, à Sainte-Foy-l'Argentière (Rhône). Bureaux à Lyon, 8, rue Sala. Tuiles et produits céramiques de toute espèce. Tuiles de montagne, brevetées.

PEINTURE & PLATRIERIE

FAVRE FRÈRES, quai de Serin, 50, 51, 52. — Lyon. — Fabrique de plâtre, entrepôt général des tuileries de Bourgogne, chaux hydrauliques et ciments. — Tuiles en verre. — Châssis en fonte, vitres, Carreaux de Verdun. — Bois de chauffage.

CARRIÈRES, MINES

AUGUSTE BELLON, à Valence, rue Gallet, 7. Décorations de Parcs et Jardins, Rocallages et Aquariums.

GAZ & ÉCLAIRAGE PUBLIC

B. PABIOU, 22, quai de Vaise, Lyon. — Entreprises de Fontainerie, Pompes. Installation des Eaux et du Gaz.

TAILLE DE PIERRES, SCULPTURE & DÉCORATION

J. PRAT, 28, avenue de Romans, à Valence. Taille de pierres et sculpture. Colonnes polies, etc. Exploitation des carrières de Chomérac et de Crussol. Monuments funéraires.

J. GUICHERD ET C^o, maîtres carriers, tailleurs de pierres, à Trept (Isère).

PIERRE DE TOURNUS, blanche, demi-dure **P. JEAUGEON FRÈRES**, entrepreneurs et M^o de pierres, à TOURNUS (Saône-et-Loire). Exploitation de Carrières. — Fourniture spéciale de *Pierres Taillées* pour Bâtimens, Travaux d'art, etc., sur tous dessins et appareils. — Pierre fine pour sculpture et marbrerie. — Approvisionnements permettant de livrer Brute ou Taillée en toutes saisons.

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

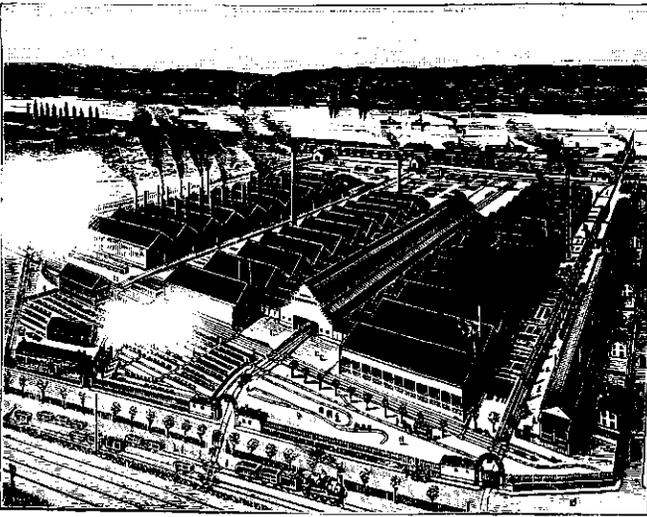
PIERRE DE VILLEBOIS. — DÉFIE TOUTE CONCURRENCE. — Grande Société des tailleurs de pierres de Villebois (Ain). Fourniture de pierres de tailles en tous genres à des prix très réduits. Prompte livraison, taillage irréprochable et premier choix de pierres. Le directeur-gérant, LOUIS FROQUET

PIERRES DE TAILLE DE VILLEBOIS ET TREPT. — Pierres diverses pour travaux d'art. **DEKRIK** jeune, 12, place des Cordeliers, Lyon. — Pierres de machines, Piliers pour barrières, Tombes, Plafond de caveaux, Façades, Balcons, Escaliers, Limons, etc., exécutés sur plans. — Chantier, bas port du Pont Lafayette.

MONUMENTS FUNERAIRES

ROYBIN. — Taille de pierres et Marbrerie, rue de Marseille, 84.

CHEMINS DE FER DECAUVILLE
 Construits par les ATELIERS DECAUVILLE Aîné & Co, a PETIT-BOURG (S.-et-O.)
LES PLUS GRANDS ATELIERS DU MONDE
 Pour les Chemins de fer Portatifs

<p>5400 CLIENTS EN 11 ANS EN ONT ACHETÉ POUR 46 MILLIONS de francs</p> <p>PUISSANCE 750 ouvriers 420 machines-outils</p> <p>LOCATION AVEC FACILITÉ D'ACHAT Le Locataire devient Propriétaire au moyen d'une location mensuelle très modérée</p>		<p>35 MÉDAILLES D'OR ET TOUTS LES 1^{er} PRIX (23) DEPUIS QU'ILS EXISTENT</p> <p>PRODUCTION 3000 waggonnets 150 kilomètres de voie par mois</p> <p>POUR ALLER aux ATELIERS DE PETIT BOURG de Paris, prendre à la gare de Lyon le train de 11 h. 20 Pour Corbeil un tramway spécial attend</p> <p>LES VISITEURS les mardi et ven- dredi à l'arrivée de ce train; ou centre à Paris par l'express de 4 h. 38.</p>
--	--	---

VUE GÉNÉRALE DES NOUVEAUX ATELIERS DECAUVILLE AINÉ
 Au bord de la Seine entre les gares de Petit-Bourg et de Corbeil.
ENVOI GRATIS ET FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ CONTENANT 250 GRAVURES

Representant à Lyon : F. AULANIER, 4, rue Saint-Joseph

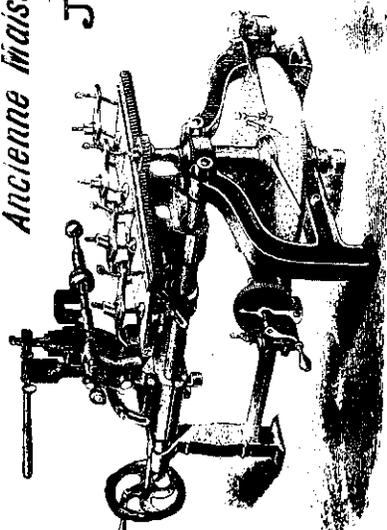
A VENDRE une jolie propriété, située à La Tour-de-Salvagny (Rhône)
 S'adresser à M^o MESSIMY, notaire, rue de la République, à Lyon

Ancienne maison MOULTON-CHARREL

J.-B. MOULTON
 MODELEUR-MÉCANICIEN
 135, rue Molière, 135
 EN FACE DU PONT DE L'HÔTEL-DIEU

Construction pour la Mécanique et le Bâti-
 ment. — Agence de Méiers de Soierie et
 d'Apprêteur. — Entretien d'usine pour Pein-
 tures en bois. — Travaux d'art et d'invention
 à échelle réduite. — Construction de Bluterie,
 Aspirateurs et Moulin complet.

Plat-forme de grande précision pour tailler
 les Engrenages droits, cônes, inclinés et cré-
 mailières, soit fonte, fer, acier, bronze et bois.
 Tout ce qui concerne le modelage et la
 menuiserie à des prix très modérés.





TUYAU

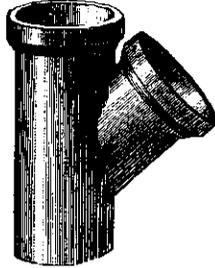
TUYAUX

EN

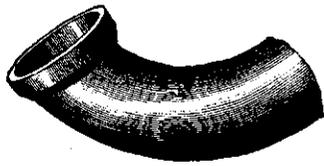
GRÈS

VERNISSÉS INALTÉRABLES

Résistant aux plus hautes Pressions et aux Acides, pour Conduites d'eau et d'acide, Égouts, Descentes de Cabinets, etc.



CULOTTE SIMPLE



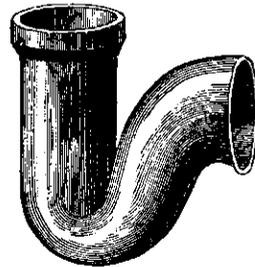
COUDE

FAVRE FRÈRES

50, 51, 52, quai de Serin

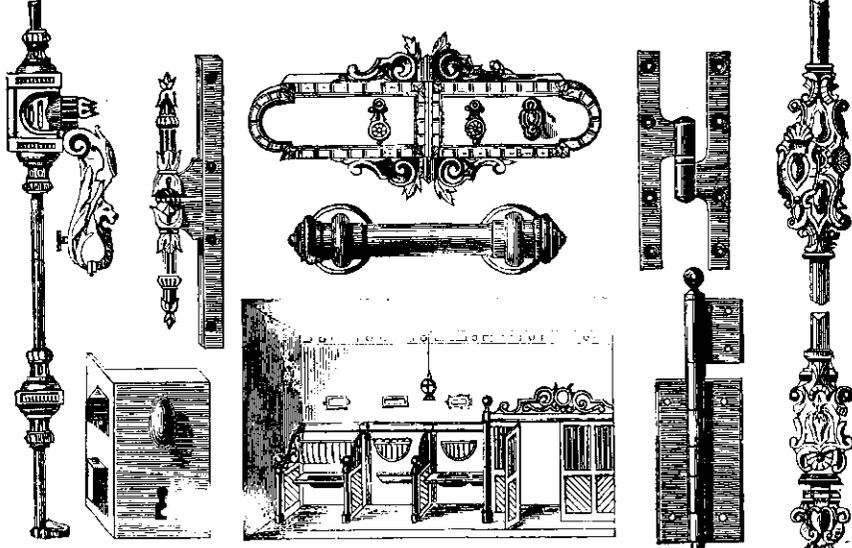
LYON

Envoi sur Demande du Catalogue illustré



SIPHON

CORCELLET, BERNARD & Co — LYON



CORCELLET, BERNARD & Co — LYON



Ancienne Maison **JACQUON**

J. PILLON

BEAU-FRÈRE ET SUCCESEUR
55, Grande-Rue-de-la-Guillotière
ANGLE DE LA RUE SÉBASTIEN-GRUYÈRE, CI-DEVANT DE CHABROL. 14
LYON

<p>MAÇONNERIE</p> <p>Sceaux, Bayards, Bennes</p> <p>Pelles, Oiseaux, etc.</p>	<p>PLATRIERIE</p> <p>Marchepieds, Échelles</p> <p>Échelles doubles.</p>
---	---

MATÉRIEL COMPLET POUR ENTREPRENEURS

PAPIERS PEINTS

PAPIERS PEINTS

GRAND DÉTAIL DE PAPIERS PEINTS

MAISON + P. MARTIN

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

REPRODUCTION DE TOUS LES GENRES DE DÉCORATIONS

CRETONNES ASSORTIES AUX ÉTOFFES

CHOIX CONSIDÉRABLE ET TRÈS VARIÉ DANS TOUS LES PRIX

ENVOI FRANCO DE COLLECTIONS D'ÉCHANTILLONS

LA

REVUE DU LYONNAIS

LA LIVRAISON 2 FRANCS

ON S'ABONNE A LYON

Chez M. MOUGIN-RUSAND, rue Stella, 5

LIBRAIRIE EUGÈNE BIGOT

22, rue de la Tour-d'Auvergne, Paris

Dictionnaire d'Art Ornemental

PAR MECHIN

Détails et Ensembles d'architecture, de sculpture de décoration, se classant par ordre alphabétique et par styles. Très facile à consulter.

120 planches par année

Une livraison de 10 planches par mois. — Prix de l'abonnement annuel : **17 fr.**