

LA PROVINCE

JOURNAL DES INTÉRÊTS PROVINCIAUX

Paraissant le mercredi

Abonnements : Un an, 5 fr.



BUREAUX

30, Rue de la République, 30
LYON

Annonces : De gré à gré

LA PROVINCE

A nos Lecteurs

Nous consacrons une grande partie du présent numéro à l'étude de deux affaires qui, au même titre, doivent appeler l'attention des capitalistes.

Nous voulons parler de la Société des glaciers de Moutoux et du nouveau chemin funiculaire de Lyon à la Croix-Rousse.

Pour cette dernière affaire, l'opinion est faite à Lyon; ce sera un placement de tout repos et l'enquête à laquelle nous nous sommes livrés depuis quelque temps ne nous laisse aucun doute à cet égard.

Quant aux glaciers de Moutoux, c'est là une de ces valeurs que tout portefeuille intelligent doit renfermer, soit pour améliorer la moyenne des revenus, soit pour les chances considérables de plus-value qu'elle offre.

Un titre de 400 francs, entièrement libéré, dont le revenu assuré varie entre 30 et 50 0/0, est un titre léger à porter.

La Société est constituée sans aucun apport, à un capital modique mais largement suffisant et la souscription a lieu dans des conditions absolues de sécurité.

C'est une occasion exceptionnelle offerte aux capitaux disponibles. C'est, en outre, une excellente valeur à mettre à la place de celles sans avenir qu'on peut avoir en portefeuille.

LA SITUATION

Rendre compte d'un marché qui n'existe plus qu'à l'état de souvenir serait assez difficile si la question des conventions avec les chemins de fer n'était pas là pour laisser croire que de sa solution dépend le retour à l'activité.

Nous disons, laisser croire, car pour tous ceux qui suivent le marché financier, si l'acceptation des conventions vient combler le déficit actuel, momentanément, et permettre d'éviter un emprunt qui risquerait fort d'être mal accueilli, il n'en est pas moins vrai que ce n'est que reculer les difficultés.

Les chemins de fer émanant du plan

Freycinet sont une arme électorale qu'il ne faut pas négliger; devant l'impossibilité de faire face aux dépenses par lui-même, l'Etat a cru devoir charger de ce soin les compagnies de chemins de fer, au prix de conventions qui n'engagent pas moins l'argent des contribuables dans de très grandes proportions.

Il est triste de songer que le budget ne peut s'équilibrer qu'au prix de ces conventions, en chargeant l'avenir; au moins conviendrait-il de ne pas les discuter à la hâte, à la veille des vacances; cela ressemblerait trop à la carte forcée.

Les vendeurs à découvert du Suez ont été de nouveau poursuivis, c'est ce qui a donné un certain ton aux dernières séances de la Bourse.

Gare aux acheteurs lorsque le portefeuille vendra, et il y arrivera forcément.

Comme toujours, le détenteur actuel attend qu'il y ait une baisse sérieuse pour vendre, malgré tout ce qu'on peut lui dire sur un titre très lourd et d'un revenu plus que modeste.

L'avenir est une bien belle chose, mais il est imprudent de trop l'espérer.

La liquidation de fin juin n'a pas été trop laborieuse; néanmoins l'argent s'est montré plus récalcitrant et ce n'est que grâce au peu d'importance des affaires que les reports ne se sont pas tendus.

Les rentes ont eu, malgré la légère reprise de ces derniers jours, un marché assez difficile.

Peu d'affaires et peu de confiance. C'est le cas de dire : Quand donc aurons-nous bonnes finances pour prouver que nous avons bonne politique, renversant ainsi les termes du baron Louis.

Rentes étrangères sans affaires.

Les Sociétés de crédit sont plutôt faibles et il ne peut guère en être autrement quand on voit un déport important sur la Banque de France; indiquer qu'il y a des

vendeurs de ce titre, à découvert, cela n'implique rien de bon.

Le Crédit Lyonnais reste à ses prix antérieurs.

Tout le monde apprécie la solidité de l'établissement en tant que maison de banque, mais le doublement du capital a fait tant de mal que les porteurs seraient bien heureux d'être un peu mieux édifiés sur la situation de la Société Foncière Lyonnaise.

La spéculation immobilière a été si exagérée, qu'un krach serait peut-être irréparable pour le Crédit Lyonnais.

La Banque Ottomane est plutôt faible, il y a là des ressources puissantes, malheureusement avec la Sublime-Porte on n'est jamais sûr de rien.

Le Crédit Foncier est bien tenu, néanmoins nous ne conseillerions pas de s'endormir sur ces prix, surtout si, comme on le prétend, le portefeuille est un peu trop chargé de rentes.

La Nouvelle Union ne semble pas être dans une situation bien brillante.

Son portefeuille-titre serait assez mal composé, et elle ne serait guère plus heureuse dans ses immobilisations immobilières.

L'indécision qui pèse sur le sort réservé aux conventions fait que les affaires en Chemins de fer sont sans entrain.

Le marché des assurances est toujours nul, il y a un triage sérieux à faire pour savoir profiter de la faiblesse actuelle pour ramasser certains titres.

SOCIÉTÉ DES GLACIÈRES DE MOUTOUX

Dans nos précédents numéros, nous avons étudié cette affaire au point de vue de la production.

Nous avons démontré que, favorisé par une situation naturelle, l'étang de Moutoux serait exceptionnellement exploitable.

La nature est un fournisseur fidèle; pour Moutoux, c'est un fournisseur régulier.

Seulement, dira-t-on peut-être, si les bénéfices, en temps normal, sont considérables, ces bénéfices seront-ils bien certains, seront-ils bien réguliers ?

Ne pourra-t-il pas arriver que, soit par l'extrême rigueur de la température, soit par son extrême douceur, la production de la glace étant considérable ou presque nulle, les bénéfices soient ou importants ou nuls aussi ?

Dans l'un et l'autre cas, les bénéfices seront toujours forts beaux, nous n'avons aucune difficulté à le démontrer.

Si l'hiver est rigoureux, la production de la glace sera considérable, cela est indiscutable.

Les industriels pourront alors s'approvisionner plus facilement et plus directement, cela est encore vrai, mais cette provision ne peut dépasser certaine limite et le moment de s'approvisionner de nouveau aux glaciers viendra vite, malgré tout.

A ce moment, les glaces de pays seront toujours absorbées, les glaces étrangères seules seront abandonnées, car il faut bien se rendre compte qu'on ne les demande que lorsqu'il est impossible de faire autrement, la fonte en route et les frais de transport constituant, pour ainsi dire, seuls le prix de la glace.

Si l'hiver est rigoureux, les glaciers pourront recevoir une réserve beaucoup plus importante. Or, si l'on vend le double à moitié prix, le bénéfice reste le même.

Si, au contraire, la température est clémente, la Société de Moutoux sera encore dans une situation excellente. En effet, quelle que soit la douceur de l'hiver, l'étang de Moutoux gèle toujours plusieurs fois, alors qu'ailleurs il n'y a aucune congélation.

La glace récoltée sera naturellement vendue à un prix beaucoup plus élevé, or le prix compensera largement la quantité. En un mot, le prix de vente est modifié suivant les hivers, mais s'il y a abondance, la quantité compense le bas prix, s'il y a rareté, le haut prix compense la quantité.

Dans tous les cas, les bénéfices seront considérables, car nous le répéterons encore, en comptant le prix moyen de la tonne prise aux glaciers, à 9 francs, c'est-à-dire à 5 francs au-dessous du minimum pratiqué depuis longtemps, les actionnaires recevront, intérêt compris, 46 0/0.

A ce chiffre de dividende, il convient d'ajouter les 15 % de réserve prélevée conformément à l'article 41 des statuts.

Dans ce cas, ce serait une somme annuelle, de 31.500 fr., soit après 25 ans, en capitalisant seulement à 3 %, la somme énorme de 1.148.464 fr. 80, soit par action 574 fr. 23 à répartir à la liquidation.

Nous ne prélevons rien sur ces réserves pour les dépenses d'entretien, car en comptant sur un prix de vente aussi faible, il y aura forcément un excédent de produits plus que suffisant pour couvrir ces dépenses.

Ces résultats sont tellement beaux que nous avons été les premiers à les mettre en doute, mais après avoir retourné les chiffres dans tous les sens, après avoir prévu tous les cas, après avoir pris l'avis de gens compétents, nous avons dû reconnaître qu'un dividende de 30 à 50 % était normal et amplement justifié.

Nous n'avons rien à ajouter à des résultats aussi brillants, sinon que les actions de la Société des Glaciers de Moutoux constituent un placement hors ligne et de tout repos.

Il s'agit, en effet, d'une société ayant pour objet un produit entrant de plus en plus dans la consommation, c'est une garantie sérieuse de succès.

Ajoutons encore que les précédents sont là pour justifier amplement nos prévisions; on n'ignore pas, en effet, les résultats obtenus par une entreprise similaire.

Nous ne saurions donc trop conseiller à nos lecteurs de s'intéresser à cette affaire.

Bien des portefeuilles sont atteints par la dépréciation des valeurs, beaucoup même renferment des titres sans avenir, il y a là un arbitrage avantageux tout indiqué. (Voir à la quatrième page la notice sur les glaciers de Moutoux).

Des renseignements complémentaires, des explications verbales seront donnés à toute personne qui le désirerait, dans les Bureaux de l'Union Lyonnaise, rue de la République, 30.

DES VALEURS DE PLACEMENT

Le public est aujourd'hui fort embarrassé pour savoir ce qu'il faut faire des fonds dont il a la disponibilité.

A une confiance excessive, ridicule même, a succédé un sentiment tout à fait opposé, une méfiance absolue.

La conversion, ou plutôt la réduction de la rente est venue faire disparaître le peu de confiance qui restait encore attachée aux fonds publics.

L'obligation des chemins de fer a subi elle-même un contre-coup, soit de ce fait, soit précédemment de l'émission des obligations foncières.

La création des nouvelles lignes faisant l'objet des conventions entre l'Etat et les chemins de fer va donner lieu à la création d'un chiffre important d'obligations.

Sans doute, ces obligations sont admirablement gagées et il n'y a aucune crainte à avoir au sujet de la certitude du revenu, mais cette catégorie de titres va être bien chargée, c'est un danger pour la bonne tenue des cours à de certains moments.

Les rentes étrangères sollicitent aussi assez vivement les capitaux français et pendant quelques années la Turquie, l'Autriche, l'Italie et la Russie ont fait une large brèche à notre épargne.

Ce qui était un mal alors ne peut être un bien aujourd'hui. On ne saurait donc trop conseiller ce mode de placement.

Que reste-t-il donc à faire pour le capitaliste ?

Il lui reste à faire ce dont il n'aurait jamais dû se départir, à favoriser l'industrie nationale.

S'il n'avait pas cédé à la tentation de percevoir un gros revenu, l'argent engouffré dans les emprunts, dans les chemins turcs, dans les Honduras, Haïti et autres emprunts exotiques, son argent serait encore en France.

Aurait-il même été compromis dans des affaires industrielles, cet argent n'en serait pas moins resté en France, il aurait servi à rétribuer des ouvriers français, cela n'aurait-il pas mieux valu.

Le capitaliste n'en serait pas plus avancé il est vrai, mais la France compterait ces capitaux de plus, capitaux improductifs dans leur premier emploi, mais peut-être productifs dans le second.

L'industrie seule peut offrir aux capitaux des revenus certains, réguliers, le plus souvent à l'abri des tumultes politiques, et c'est l'industrie seule qui constitue la fortune d'un pays.

En ce qui nous concerne, nous pousserons toujours les capitaux vers l'industrie, et en faisant cela nous aurons la certitude d'apporter notre modeste concours au relèvement si désirable de notre patrie.

Ce ne sont pas là des paroles dictées par un chauvinisme mal entendu, mais bien notre conviction sincère, la France a assez montré

au dehors sa puissance financière, il serait grand temps qu'elle sût l'employer à ses propres richesses.

LES CHEMINS FUNICULAIRES

A LYON

Dans nos précédents numéros, nous avons promis une étude sur les projets présentés.

Vivement sollicités, vu la solution prochaine de cette question, nous ne retarderons pas davantage.

Nous nous trouvons en présence de deux projets qui, tous deux, sollicitent la préférence du vote de la municipalité.

Le projet Servoz : Il s'agit, ainsi que nous l'avons déjà dit, d'un tramway à vapeur partant de la rue des Feuillants.

La gare de départ serait un pavillon élevé de quatre mètres au-dessus du sol.

Le tramway traverse le jardin de l'ancien séminaire sur un pont en fer soutenu par des colonnes de façon à entraver le moins possible la circulation.

De là, il entre en tranchée dans la côte Saint-Sébastien et n'aurait qu'un tunnel de peu d'étendue avant d'arriver à la gare à établir rue Vaucanson.

Sans entrer dans les détails de la construction, il nous semble que ce projet ne remplit pas toutes les conditions que l'on est en droit d'exiger actuellement.

Et d'abord, au point de vue des facilités, que penser d'un pavillon, à une hauteur de quatre mètres, servant de gare de départ. Pour les personnes âgées, les infirmes, les porteurs d'un colis, il y aura certainement des inconvénients graves; en outre, les temps humides, les temps froids pourraient bien procurer aussi de nombreuses glissades qui ne tarderaient pas à amener de vives protestations.

D'autre part, impossibilité absolue de satisfaire au transport des marchandises lourdes ou encombrantes. Ce n'est pas quand la Croix-Rousse exige un mouvement de marchandises de plus en plus considérable qu'il conviendrait de ne pas utiliser les nouvelles voies.

Ce projet prétend réserver l'intégrité du jardin. Nous estimons, au contraire, que c'est le meilleur moyen de l'encombrer. Se figure-t-on ce pont métallique, en vibration continue par suite du passage des wagons, du haut duquel les regards indiscrets peuvent pénétrer jusque dans les maisons voisines. Nous doutons fort que les habitants du premier étage de la rue d'Alsace soient enchantés de ce voisinage.

Mais ces inconvénients constatés, il en reste un, autrement grave, vu les dangers qui peuvent en résulter.

Comment admettre la construction d'un tunnel nécessitant des tranchées ouvertes dans la côte Saint-Sébastien, voie déjà fort étroite et dont la circulation ne peut être encombrée ?

Il est à présumer que cela seul serait un obstacle sérieux à la réalisation de ce projet.

Il faut aussi tenir compte des exigences de l'administration militaire, au point de vue des facilités du service de l'hôpital des Collinettes.

Ce projet nous paraît donc difficilement acceptable, malgré la promesse d'un tarif réduit dont nous parlerons plus loin.

Le projet Chapon. — Ce projet s'impose tout d'abord par son ampleur et les facilités qu'il offre aux transports de toute nature quelle que soit leur importance.

Il s'agit d'un chemin souterrain de son point de départ à son point d'arrivée et qui grâce à sa double voie aboutissant à des paliers de plein-pied, offre au public un accès commode et des départs fréquents.

La ligne part immédiatement en tunnel, après avoir pris en encaissement dans le jardin la place de la Gare.

Qu'on se rassure, la place demandée n'est pas très grande et n'enlèvera rien aux promeneurs; d'ailleurs, à tout prendre, il vaut mieux un morceau de jardin aliéné, qu'un encombrement de colonnes et un pont le déparant tout entier.

Le tunnel après quelques mètres en ligne droite, pour gagner une certaine profondeur dans les terrains, prend alors une pente régulière qu'il conserve jusqu'à son point d'arrivée, à l'angle du boulevard de la Croix-Rousse et de la rue Vaucanson.

L'axe de cette ligne nous paraît admirablement choisi, en ce sens qu'il ne passe, dans tout son parcours, sous les fondations d'aucun immeuble et par cela même ne peut provoquer aucun effondrement.

A cet avantage, cette ligne réunit celui de la profondeur à laquelle elle est construite, ce qui vient augmenter la garantie contre toute éventualité fâcheuse.

En effet, sous la côte Saint-Sébastien, à la hauteur de l'hôpital des Collinettes, le tunnel est creusé en plein granit, à une profondeur de neuf mètres, à partir de sa clef de voûte au-dessous des fondations des immeubles.

Un peu plus haut, la profondeur est encore de 7^m au-dessous des fondations.

Le point le plus rapproché du sol est vers l'église Saint-Bernard, ce qui n'offre absolument aucun danger vu la profondeur des fondations de l'église et l'éloignement de la ligne, dont le point le plus rapproché est à 3 mètres de l'édifice.

Ajoutons que le tunnel traverse une couche de granit très dur servant de base aux fondations des immeubles voisins, aucun mouvement de terrain n'est donc à craindre.

Nous constatons dans le projet Chapon une ligne sérieuse, bien choisie et bien étudiée, ne touchant en rien à la circulation actuelle et joignant tous les avantages de la commodité aux conditions voulues de bonne construction.

Le projet n'oublie pas le bien-être du public, des wagons modèles permettront au voyageur de faire le parcours sans avoir à se raccrocher, pour ne pas tomber, aux montants intérieurs, lesdits wagons conservant la plate-forme horizontale.

Le service des lourds transports sera lui-même favorisé par la facilité de l'accès de la gare, tandis que pour arriver à la gare actuelle, rue Terme, les difficultés sont grandes et des chevaux de renfort absolument nécessaires.

Il n'y a donc pour nous aucun doute sur la préférence à accorder aux deux projets en présence.

Abordons maintenant la question sous une autre face, et parlons des tarifs.

Le projet Servoz laisse entendre qu'avec sa construction économique, il pourra abaisser le prix du transport à cinq centimes.

Ce prix n'a été formulé que ces derniers temps, lorsqu'on a senti que le terrain se dérobait.

En effet, nous avons sous les yeux une brochure spéciale au projet Servoz, où les prix étaient fixés ainsi :

Transport en	2 ^e classe	0f. 075
—	1 ^{re} —	0 15
Aller et retour en	1 ^{re} —	0 20

Pourquoi, aujourd'hui, n'est-il plus question que de cinq centimes, au lieu de sept et demi ? Parce que, répétons-le, les auteurs du projet pressentant les difficultés, voyant les chances d'autorisation s'égrenner une à une, espèrent, en faisant une promesse de cette nature, arriver à arracher un vote favorable.

Nous répondons à cette promesse par un ar-

gument, puisé dans la brochure même, à laquelle nous faisons allusion.

En parlant d'un projet émanant de la compagnie actuelle, l'auteur de cette brochure dit :

« La compagnie de la Croix-Rousse, si ce projet était adopté, baisserait-elle ses prix « une fois maîtresse de la situation. »

Nous répondons :

« La Compagnie qui obtiendrait l'adhésion « au projet Servoz maintiendrait-elle ses prix « une fois maîtresse de la situation ? »

Les tarifs primitifs peuvent être modifiés, cela est facile.

Il ne faut donc pas faire grand fond sur cet avantage promis.

Lors de la conférence ayant trait au projet Chapon, un auditeur a fait observer, avec une logique qui n'admet pas de réplique, que les promesses importent peu, tenir et promettre font deux, dit le proverbe, que le meilleur moyen d'arriver à des tarifs réduits est d'autoriser une ligne, peu importe laquelle, pourvu que ce soit une Compagnie rivale de la Compagnie actuelle qui l'obtienne, la concurrence fera le reste.

Cela est parfaitement vrai, ce qu'il faut avant tout, c'est une compagnie nouvelle restant absolument indépendante de l'ancienne, c'est qu'il y ait, entre les deux sociétés, une concurrence de tarif favorable aux intérêts du public, dans la mesure de ce qui est possible et juste.

Donner à la Compagnie actuelle le droit de construire la nouvelle ligne, ce serait maintenir sans retour les prix actuels, ce serait accorder un véritable monopole.

Nous n'avons pas à insister sur ce sujet, le conseil municipal actuel, soucieux des intérêts généraux, ne pourrait, sans donner un démenti éclatant aux principes qu'il représente, accorder un pareil monopole, la question reste donc entière entre les deux autres projets.

Nous pouvons affirmer, que si le projet Chapon maintient en principe le prix de 10 centimes, des modifications pourraient y être apportées.

Nous avons voulu démontrer combien le projet Chapon mérite, à notre avis, la préférence de la municipalité, nous espérons avoir réussi.

Il nous resterait à examiner la question au point de vue financier, nous renvoyons nos lecteurs à notre prochain numéro.

TRIBUNE DES ASSURÉS

Lorsqu'on parle assurance au public, celui-ci sait fort bien pénétrer le sens du mot dont on frappe ses oreilles, ce mot portant avec lui sa propre définition.

Prendre une assurance, c'est acheter la certitude que la chose soumise à la garantie d'une Compagnie, sera aussitôt payée ou reconstituée, si elle vient à disparaître sous l'effet de causes prévues par les conventions signées.

Et nous ne craignons point d'être accusés d'hérésie, encore moins d'être brûlés en place de Grève, en déclarant que le mot assurance est toute une révélation pour ceux qui se mettent sous son égide, il a autant de valeur auprès d'eux que le Credo pour les catholiques.

S'il en était autrement, est-ce que les Compagnies auraient pu s'attacher un seul client ? Et si elles les comptent aujourd'hui par millions, c'est que le mot assurance, loin de perdre dans leur esprit, quoi que ce soit de sa signification en se répandant de tous côtés, n'a fait qu'accroître le sentiment de confiance dans la vertu de son palladium.

Mais, cette certitude que l'on achète est-elle bien celle que l'on a ambitionnée ? Nous ne voulons point, par plaisir, jeter une note discordante ; cependant, comme nous désirons parler toujours le langage de la vérité, nous sommes amenés, puisque la question est posée, à éclairer en passant nos lecteurs.

Il y a, en assurance, deux certitudes, selon le genre d'opération consenti, l'une absolue, mais l'autre seulement relative. L'assurance sur la vie comporte la première, celle contre l'incendie, la seconde.

Expliquons-nous tout de suite sur ce dernier point :

Une police incendie quelques soins du reste que l'on puisse apporter à sa rédaction, est sujette à des variations sans nombre, soit dans la quantité des marchandises soumises à la garantie de la Compagnie, soit dans la qualité, toutes choses qui peuvent sensiblement modifier l'état primitif du risque.

Le lendemain de la signature donnée par les deux parties, la situation peut être inopinément modifiée.

Qu'un incendie survienne sur ces entrefaites, et le règlement du sinistre, pour être opéré en toute équité, ne pourra évidemment avoir pour bases que celles établies la veille, tant pis si le négociant laisse sous les cendres une partie de son actif.

Il est vrai que tout assuré a le droit de signaler à son assureur les modifications survenues dans ses magasins, mais la mesure n'est pas toujours pratique.

Outre que ces déclarations multipliées finiraient par fatiguer les Compagnies, elles auraient pour l'assuré le désavantage de nuire à la clarté de son assurance en le contraignant, chaque fois que le besoin serait, à une comptabilité ennuyeuse.

Et, en somme aussi, en aurait-il toujours le temps ? Ne peut-il pas être surpris, et sa surveillance mise un jour en défaut ?

La certitude, en matière d'assurance incendie, on le voit par ce léger aperçu, ne peut donc être que relative. Celui qui trouverait le moyen de la faire absolue, rendrait un service immense aux assurés d'abord, et aux Compagnies ensuite.

(A suivre.)

DES VALEURS DÉPRÉCIÉES

Moulins Abel Leblanc.

Ces actions émises à 750 francs, sous le patronage, indirect il est vrai, de l'Union générale, n'ont plus aujourd'hui qu'une valeur très minime.

L'exagération des apports a compromis cette affaire dès son début et nous doutons fort, aujourd'hui, que cette Société n'arrive pas bientôt à une liquidation.

Moulins de Corbeil

Emis par le Crédit général français à 750 francs, soit avec 250 francs de prime, cette affaire, encore plus que la précédente, a été compromise, au début, par une majoration excessive.

On parlait d'un revenu de 8 0/0 sur le prix de 750 francs, il a fallu en rabattre. Pour l'exercice 1882, il a été distribué 21 francs.

Pourra-t-on maintenir ce chiffre ? Rien de moins certain.

Le Gérant : CHALANDON.

ÉMISSION
DE 2,000 ACTIONS DE CENT FRANCS ENTIÈREMENT LIBÉRÉES
DE LA
SOCIÉTÉ DES GLACIÈRES DE MOUTOUX
ANONYME (EN FORMATION) AU CAPITAL DE 200,000 FRANCS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. **Melet**, propriétaire à Moutoux ;
Winckler, brasseur, à Lyon ;
Marthe, agent de la C^{ie} des Chemins de fer du
Nord, à Lyon ;

MM. **Bonnard**, ancien directeur du Crédit Lyonnais, à
Vienne (Isère) ;
Baudet, banquier, à Saint-Etienne (Loire).

Souscription ouverte le 2 Juillet

ON VERSE :

50 francs en souscrivant.

50 francs un mois après la constitution.

Les Bulletins de Souscription seront reçus à l'**UNION LYONNAISE**, à **LYON**, 30, rue de la République;

à **SAINT-ÉTIENNE**, 7, rue des Jardins.

Les fonds seront reçus ou encaissés par le **COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS** (Agence de Lyon,
rue Neuve, 23), qui en délivrera reçu aux souscripteurs et ne remettra les fonds à la Société qu'après sa constitution
définitive.

NOTICE

Cette affaire se présente dans de telles conditions de succès que nous nous bornerons à un court exposé.

La consommation de la glace, c'est un fait indiscutable, se développe de plus en plus. En effet, son emploi est considérable dans de nombreuses industries ; la brasserie, la conservation des denrées alimentaires, à elles seules, en utilisent d'énormes quantités. Aussi, malgré les approvisionnements demandés au Mont-Blanc, à la Norvège même, malgré la fabrication de la glace artificielle dont les produits sont d'ailleurs trop coûteux, les prix tendent-ils à s'élever constamment.

Ceci étant, la vente de la glace naturelle est donc assurée avec des bénéfices de plus en plus élevés.

Les conditions essentielles de réussite pour une exploitation de glace naturelle sont : *la qualité des eaux, la situation des glaciers.*

L'étang du Moutoux réunit d'une façon complète ces conditions.

Les eaux provenant de sources sont toujours d'une limpidité parfaite l'excédant se déversant d'une façon continue, la glace produite ne laisse donc rien à désirer.

Comme situation, l'étang du Moutoux est à une altitude de près de 700 mètres et gèle régulièrement plusieurs fois, même dans les hivers les moins rigoureux (*trois fois pendant le dernier hiver 1882-1883*).

D'une superficie de 30 hectares, une seule congélation minime de 0^m25 d'épaisseur suffit pour assurer une récolte de près de 70,000 tonnes. En ne comptant pour les hivers éléments que deux congélations, on arriverait

donc à une récolte totale de près de 140,000 tonnes.

Les glaciers du Moutoux seront construites pour abriter 60,000 tonnes ; elles seront reliées directement au P.-L.-M. par une voie ferrée de 1,280 mètres, construite par la Société. Les expéditions seront donc faites avec rapidité et économie.

Il ne nous reste plus à examiner l'affaire qu'au point de vue des résultats financiers.

Nous avons démontré que la récolte des glaces dépasserait 100,000 tonnes.

Comme base d'estimation, nous admettrons une récolte de 60,000 tonnes seulement ; tenant compte d'une fonte exagérée, en glaciers de 20,000 tonnes, il restera 40,000 tonnes pour la vente.

En estimant à 1 fr. 50 par tonne les frais nécessités par la récolte de la glace, le total, pour 60,000 tonnes récoltées, serait donc de 90.000 fr.

Comptant, en outre, pour les frais généraux, la somme plus que suffisante de 60.000 »

les dépenses s'élèveraient donc en tout à 150.000 »

Il est facile de se rendre compte que ce chiffre est de beaucoup supérieur aux dépenses réelles.

Les 40,000 tonnes ne se vendraient-elles que 6 fr. la tonne, prise aux glaciers, on aurait un produit total de . . . 240.000 fr.

En déduisant les frais. . . 150.000 »

il resterait. 90,000 »

A déduire, en outre, intérêts)
6 0/0 aux intérêts 12.000)
15 0/0 aux réserves 13.500)

Resterait net. 61.500 »

40 0/0 des bénéfices nets formant le divi-

dende réservé aux actionnaires, il y aurait à distribuer : 25,800 fr., soit 12 fr. 90 par action, ce qui, avec l'intérêt, porterait le dividende total à 18 fr. 90, soit. . . 18,90 0/0

Vendues 7 fr. les 40,000 tonnes produiraient

un dividende total de	25,70 0/0
— 8 — — — de.	32,50 0/0
— 9 — — — de.	39,30 0/0
— 10 — — — de.	46,10 0/0
— 11 — — — de.	52,90 0/0
— 12 — — — de.	59,70 0/0

De pareils résultats se passent de commentaires.

Nous nous arrêtons au chiffre de 12 fr. la tonne, prise aux glaciers, chiffre qui est de 2 ou 3 fr. au-dessous du prix minimum atteint ces dernières années, exceptant, bien entendu, les prix pratiqués pour les ventes faites au moment de la récolte.

Ces ventes, au moment de la récolte, nous ne les comptons pas dans nos calculs ; nous ne tenons pas compte non plus des ventes faites directement à la consommation, lesquelles, cependant, augmenteraient considérablement les bénéfices.

En effet, la glace s'est vendue jusqu'à 115 fr. la tonne ; actuellement, elle se paye à Lyon 50 fr. Comme on le voit, il y a une marge importante entre ce dernier prix et ceux sur lesquels nous basons nos calculs.

En dehors des résultats ci-dessus, ce qui assure le succès de la Société des Glacières de Moutoux, c'est que l'affaire est constituée à un capital modique et sans aucune majoration ; le fondateur se réservant simplement une participation dans les bénéfices.

Nous ferons remarquer que les titres étant entièrement libérés, les porteurs n'encourent aucune responsabilité et que, de plus, la souscription se fait dans des conditions absolues de sécurité.

Des Notices sont à la disposition du Public dans les Bureaux de l'**UNION LYONNAISE** à Lyon et à St-Étienne