

LE RHÔNE

ABONNEMENTS

Lyon et départements... 40 fr.
Union postale..... 12 »

ORGANE DES INTÉRÊTS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX DE LA RÉGION LYONNAISE

PARAISANT TOUS LES DIMANCHES

ANNONCES

Annonces, la ligne..... 1 fr.
Réclames — 2 »
Chroniques diverses..... 5 »

Administration, Rédaction et Bureaux : Rue de la Charité, 4, au rez-de-chaussée, LYON. — Directeur : A. ASSERETO, ingénieur civil.

SOMMAIRE. — Causerie. — Crédit, Industrie et Travail. — Les Tramways de Lyon. — Loire. — Le Tunnel de Galibier. — Le projet de loi sur les mines. — Notre grande industrie à l'étranger. — L'acier en deux heures. — Vitesse remarquable d'un torpilleur. — Le voyage d'essai de la *Bourgogne*. — Emploi des résidus de glycérine pour prévenir l'incrustation des chaudières. — Extraction immédiate des huiles d'olives. — Les odeurs de Lyon.

CAUSERIE

Les affaires sont-elles donc trop animées en France, qu'il faille à chaque instant découvrir une surprise nouvelle pour enrayer et déconcerter le moindre élan ?

Tels sont les propos que tiennent, avec des variantes à l'infini, les personnes désintéressées de la politique, mais désireuses de travailler en paix et de contribuer à l'expansion du crédit public, en face de la mauvaise tendance, commune à tous les gouvernements, de suivre les mauvais exemples des gouvernements qui les ont précédés.

Ces réflexions viennent naturellement à l'esprit quand on analyse froidement la mauvaise besogne politique de cette semaine.

Mais à ceux qui n'attendent rien encore de l'action combinée du parlement actuel et du pouvoir exécutif, je viens dire : Ne vous découragez pas trop ; quelques années de mauvaise gestion et de mauvaises récoltes, une période de langueur dans le commerce et l'industrie, ne peuvent porter une grave atteinte à la richesse du plus riche et du plus économe pays du monde.

Les mœurs françaises, qui ont trait aux habitudes de grande économie, ne sont pas expulsées, par cela même qu'une famille qui les possède a disparu ; et sans vouloir engager ici, à propos de questions d'affaires, un débat philosophique sur une question sociale, permettez-moi néanmoins, cher lecteur, avec une véritable modération scientifique, de traiter devant vous la question si controversée de savoir s'il est toujours juste et toujours équitable de dire qu'une société est malade, quand souffrent quelques-uns des éléments qui la composent.

Comme le disait un grand ministre en Belgique, le contraire semble être, quelquefois, démontré par un ensemble de faits historiques.

L'histoire ne nous montre-t-elle pas des gouvernements éclairés, des aristocraties puissantes par l'intelligence, par le dévouement, qui ont transformé des nations barbares, sauvages, vénales en peuples civilisés ?

N'a-t-il pas suffi d'un grand homme pour faire des hordes presque barbares, des nations dont la civilisation le dispute aujourd'hui à celle des nations occidentales ?

Et en sens inverse, contre le gré des gouvernements les plus négligents, les plus incapables, les plus dépravés, contre le gré de toute une aristocratie ou de toute une bourgeoisie dissolues, des classes moyennes résolues, éclairées n'ont-elles pas su sauver des sociétés, les guérir de toutes leurs plaies morales et matérielles, les élever au premier rang ?

Quand on veut formuler une sentence générale, quand on veut prononcer de ces anathèmes ou de ces éloges généraux, c'est aux faits généraux qu'il faut prendre garde et non pas à quelques faits particuliers.

Dans nos sociétés démocratiques, ce à quoi il faut surtout prendre garde, c'est au sort du plus grand nombre (quelque ridicule que puisse paraître cette expression à de certains plaisants).

Si considérables que puissent être d'autres éléments, quelque bonne opinion que l'on ait d'eux et qu'ils aient d'eux-mêmes, c'est le plus grand nombre

qui fait le fond de la société moderne et c'est à lui qu'il faut songer quand on veut faire de la bonne sociologie.

C'est pour être équitable envers un état de choses qui pourrait être, certes, meilleur que je me suis imposé, devant tant de plaintes accumulées, de traiter, aujourd'hui, un des côtés de la soi-disant décadence dont nous sommes menacés : le côté industriel.

En étudiant rapidement et succinctement cette question qui m'est plus familière, je chercherai des vérités encourageantes pour tous et pour moi-même, que l'industrie a victimé sans jamais décourager.

En 1872, la guerre avait causé des désastres qu'il fallait réparer, épuisé des approvisionnements qu'il fallait reconstituer, montré dans l'outillage des grandes nations des lacunes à combler, distrait des œuvres de la paix des forces qu'il fallait restituer à leur mission naturelle.

De grands besoins se révélèrent de toutes parts. On y voulut pourvoir de tous les côtés à la fois et de suite.

D'énormes quantités de houille, de fonte de fer, de machines furent demandées dans tous les pays et à bref délai.

Que devait-il résulter de là ?

Inévitablement une hausse de prix.

Les charbons, qui dans certains pays se paient aujourd'hui 10 franc, se payèrent alors 25 francs.

En même temps de nouveaux établissements se créaient.

Alléchés par les taux exagérés des profits, les capitaux affluaient vers ces industries ; les établissements anciens se transformaient, s'agrandissaient, augmentaient leurs forces.

La production était partout excitée.

Mais on ne peut pas avoir toujours la fièvre.

Au bout de quelques années, la société s'est, non pas arrêtée, non pas reposée, mais ralentie dans sa course.

Depuis lors, elle marche non plus d'un pas précipité, mais d'une allure régulièrement ralentie.

Elle travaille, elle pourrait travailler plus, mais ce n'est plus avec les mêmes profits.

La demande existe encore, on en convient, mais ce que l'on déplore c'est le taux des prix.

Nous sommes d'accord, on travaille sans grand profit.

Dans tous les pays et dans tous les temps, l'excès de la production sur la consommation a amené la baisse des prix ; dans tous les pays et dans tous les temps, le progrès de la consommation a fini par avoir raison de l'excès de la production.

C'est de la sorte que se sont résolues les crises antérieures.

Si l'on retourne de 40 ans en arrière, il n'est pas une industrie qui n'ait progressé d'au moins 300 pour cent.

Croit-on que cet énorme progrès, accompli en 40 ans, se soit uniformément réparti entre les quarante exercices, par une progression rigoureusement géométrique ?

Évidemment non, n'est-ce pas ?

Il y a eu de nombreuses et importantes fluctuations.

Il y a eu des exercices pendant lesquels se sont produites de vigoureuses poussées en avant, et d'autres pendant lesquels la consommation s'est ralentie.

Mais, en somme, c'est la consommation qui a mené la production de 1 à 3.

J'ai une confiance inébranlable dans cette force du progrès de la consommation.

La raison peut s'en déduire encore dans ce qui se passe, depuis 50 ans, quant au prix de la main-d'œuvre.

Je lisais, il y a quelque temps, le travail très intéressant d'un statisticien norvégien sur les services

comparés de la navigation à vapeur et de la navigation à voiles.

Il démontre qu'un navire à vapeur représente aujourd'hui, comme force de transports, quatre navires à voiles du même tonnage.

La pensée m'est alors venue de rechercher de combien d'ouvriers d'autrefois, l'ouvrier d'aujourd'hui est l'équivalent.

A la puissance productive native de l'ouvrier, nous avons grandement ajouté, en l'armant d'outils perfectionnés, d'outils pour tous les métiers, depuis la machine à perforer, dont on se sert au fond de la mine, jusqu'au métier à filer, à tisser, à coudre, à tricoter.

Nous avons donné à l'ouvrier des suppléants, beaucoup plus puissants que lui, dans les machines mues par la vapeur, par l'air comprimé, par l'eau sous pression.

Nous avons augmenté ses forces en mettant à sa disposition, comme agents auxiliaires, des actions chimiques ou physiques.

Ce n'est pas tout.

En même temps que nous accroissions la puissance productive de l'ouvrier, nous avons étendu de beaucoup la durée de son travail effectif, en éliminant les pertes de temps que subissaient les générations précédentes.

L'éclairage des usines par le gaz et par l'électricité a allongé de plus de 50 pour cent le temps pendant lequel l'ouvrier peut travailler en certaines saisons.

De même, les voies de communication rapides ont abrégé la durée des déplacements, en même temps que les transmissions rapides des commandes, des ordres, ont fait disparaître beaucoup de chômages, de retards, d'intervalles, entre l'achèvement d'un travail et la mise en train d'un autre travail.

Du manœuvre au capitaliste, tout le monde aujourd'hui fait beaucoup plus que l'on ne faisait autrefois, dans le même laps de temps, et tout le monde aussi consacre au travail plus de temps que l'on n'y consacrait autrefois.

On travaille en France partout, et beaucoup, dans toutes les parties du pays, dans toutes les situations sociales, dans tous les ordres d'idées ; et s'il est dans l'état actuel du peuple français un trait saillant, caractéristique et honoré, c'est le travail.

En même temps que se sont passés ces faits qui ont tant ajouté à la puissance productive de l'ouvrier, nous avons vu la population s'accroître et la durée de la vie augmenter dans tous les pays.

Toutes ces causes si puissantes réunies : l'augmentation de la durée moyenne de la vie, l'accroissement de la population, la réduction des pertes de temps, les progrès inouïs de la puissance productive, qui de 1872 à 1884 s'est doublée en chevaux vapeur, toutes ces causes ont multiplié, dans des proportions extrêmement considérables, la quantité de main-d'œuvre mise à la disposition de ceux qui font travailler.

Ce n'est plus ici par dix ou vingt fois, mais bien par cent fois qu'il faudrait calculer.

Quelle a été l'influence de cette énorme quantité de main-d'œuvre sur le taux des salaires ?

Les salaires ont-ils baissé ?

Mais non ; tous nous avons pu constater, et nous entendons dire constamment, que la main-d'œuvre manque, que l'on ne sait plus, à n'importe quel prix, se procurer, ici des ouvriers des champs, là des ouvriers d'ateliers et de métiers.

Et la moyenne de l'augmentation des salaires depuis 50 ans est évaluée, par les économistes les plus éclairés et les plus exacts, notamment par M. Paul Leroy-Beaulieu, à 80 pour cent.

Je ne nie pas qu'il y ait eu des périodes transitoires, des difficultés, des peines, parfois des souffrances, voire même des souffrances très vives comme celles qu'il nous est donné de voir en ce moment.

Je ne veux, pour le moment, que constater le fait général.

C'est qu'en somme, après quelque temps, la force de la consommation a eu raison du progrès de la production.

Dès lors, je me demande pourquoi il en serait autrement qu'autrefois et pourquoi il y aurait lieu de renverser tout le système économique passé, en disant, par exemple, avec l'ouvrier : supprimons la machine, elle vous fait concurrence; ou avec le producteur et le vendeur : vous souffrez, donc la société est malade.

Mais dans une société, il n'y a pas que des producteurs et des vendeurs.

Il y a aussi des acheteurs.

Quand une chose est vendue à bas prix, le marché, mauvais pour le vendeur, peut être bon pour l'acheteur.

L'un s'enrichit dans la même mesure que l'autre s'appauvrit.

Quel est le criterium d'une société bien portante ?

Est-ce lorsque tout y est cher, depuis le pain, le beurre et la viande, jusqu'au capital ?

Est-ce lorsque tout n'y est offert qu'en quantité fort au-dessous des demandes, et par conséquent des besoins ?

Soutenez-vous qu'un pays ne s'enrichit que lorsque le loyer de l'argent y est en hausse, et qu'il s'appauvrit dès qu'il est en baisse ?

Qu'un Etat est en voie de prospérité quand la rente est beaucoup en deça du pair, et en voie de décadence quand elle est au delà ?

Autant vaudrait prétendre que l'humanité s'est trompée en voyant dans l'abondance un bienfait et dans la disette un malheur.

Il ne faut donc point généraliser et conclure des souffrances de plusieurs et même de beaucoup, à une maladie générale.

Surtout il faut se dire que l'évolution à laquelle nous assistons, n'est pas plus sans précédents qu'elle sera sans suites.

L'offre et la demande, dont la relation règle le prix, sont rarement en équilibre.

Le moindre excès dans l'offre amène la baisse, comme le moindre excès dans la demande amène la hausse.

La production et la consommation se livrent un combat perpétuel.

Quand la production possible excède les besoins de la consommation, le prix descend.

Quand la consommation déborde la production possible, le prix monte.

C'est la loi de tous les temps et de tous les pays. A une période de baisse succède une période de hausse, à son tour suivie d'une période de baisse.

Que peuvent les gouvernements de pareille matière ?

Surtaxer les uns pour détaxer les autres ?

Grever les consommateurs pour subsidier les producteurs ?

C'est ce dont peu de gens aujourd'hui veulent dans les Chambres et Conseils de toutes sortes.

C'est une politique dont l'expérience a dégoûté plus d'un Français.

Non, d'une façon générale, il ne faut pas prendre dans la poche des uns pour mettre dans la poche des autres.

Il faut débarrasser le plus possible le jeu naturel et légal de l'offre et de la demande, des obstacles artificiels qui pourraient encore l'entraver, en engageant le législateur à tous les degrés, de moins faire d'interpellations politiques et plus d'affaires.

C'est ce que, pour notre compte, nous faisons dans la limite de nos moyens, et c'est ce que nous avons fait déjà, dans notre dernière causerie, en indiquant à nos édiles les 30 millions de travaux divers d'utilité publique que l'initiative privée s'offre à exécuter, sans retard, au plus grand profit de la population lyonnaise, réalisant ainsi une amélioration dans les conditions de l'existence générale, tout en donnant un aliment aux capitaux improductifs, de l'ouvrage aux nombreux ouvriers qui souffrent, et, à nos ateliers divers, des travaux qu'ils réclament. O. G.

CRÉDIT, INDUSTRIE et TRAVAIL

De toutes les sociétés en général qui prennent le nom pompeux de « Société de Crédit », j'en connais peu qui, dans la pratique des affaires, répondent au but indiqué par leur raison sociale.

Il faut admettre, en effet, que le Français — né ma-

lin — s'il veut réfléchir un peu ne me contredira pas, lorsque je lui dirai :

« Qu'une société de crédit est une société à laquelle le public fait crédit; mais qui, elle, ne fait crédit à personne. »

S'agit-il de déposer en ses mains des fonds en compte-courant, de souscrire dans ses bureaux aux émissions de Honduras, de Panama, de Cuba et autres, de recevoir, sous une forme quelconque, l'argent de tout le monde ? A la bonne heure !

Les caisses s'ouvrent toutes grandes. On profite des capitaux d'autrui.

Mais il faudrait être d'une naïveté rustique pour faire appel aux sociétés créées pour le développement du commerce et de l'industrie dans le but de lancer une affaire commerciale ou industrielle.

L'enseigne n'est, la plupart du temps, à la porte des maisons de Banque qu'une amère ironie.

Le développement du commerce et de l'industrie, le crédit au travail sont le but avoué. Mais le but réel c'est le maniement pur et simple de l'argent d'autrui.

On en retient partie par voie d'escompte, en dehors ou en dedans, commission, courtage, etc., et voilà tout.

Ce pollen constitue à peu près, à l'heure actuelle, le seul bénéfice des Banques.

Mais d'affaires effectivement réalisées, de productions sérieuses, point !

De grands travaux effectués, d'entreprises soutenues et menées à bonne fin au mieux des intérêts sociaux qui trouveraient dans leur accomplissement une rémunération légitime, pas l'ombre !

Aussi, les concessions de travaux publics tombent-elles aux mains de gens incompétents et c'est le cas de répéter le mot fameux :

« Il fallait un calculateur, ce fut un danseur qu'on choisit. »

On émettra, émettra des actions, obligations et emprunts exotiques et véreux. L'argent ira dans des contrées lointaines dont les ressources sont fort discutées. S'il y reste, tant pis.

Or les affaires manquent-elles en France ? Non, certes.

Toutefois, il faut les chercher et les concevoir d'abord; accomplir ensuite des travaux productifs et réaliser après les résultats capitalisés.

Mais, concevoir, chercher et produire sont trois qualités incompatibles avec l'organisation de nos sociétés financières.

L'Union générale, dira-t-on, a suivi ce système et elle a sombré...

Mais elle l'a exagéré. La majoration a tué ses affaires et la spéculation, la Société elle-même.

Law aussi avait été tué par son système imparfait; mais il n'avait pas moins deviné et démontré la puissance du crédit.

Le temps est passé où les sociétés financières pouvaient, avec les émissions et la manipulation des capitaux d'autrui, faire des bénéfices suffisants pour rémunérer leurs actionnaires. Elles sont trop nombreuses, leurs frais généraux trop considérables, et le public est devenu méfiant.

L'avenir appartient à celles qui, laissant les anciens errements, voudront prendre l'initiative des affaires sérieuses et ne point « traverser » seulement la question financière.

Que les Banques locales accueillent donc les nombreux projets dont la mise en exécution est réclamée par tous. Nous nous ferons un devoir de les leur indiquer et si elles les acceptent, après étude, elles pourront justifier leur titre jusqu'ici illusoire de Sociétés de crédit. X...

LES TRAMWAYS DE LYON

Tous les économistes sérieux qui de près ou de loin se sont occupés du régime financier de notre réseau de chemins de fer d'intérêt général sont unanimes à reconnaître :

Que l'achèvement du réseau secondaire n'est dû qu'au fonctionnement de l'admirable système du déversoir inauguré dès longtemps par le regretté M. de Franqueville.

Avec une science profonde, basée sur l'attentive observation des faits, l'ancien directeur général des chemins de fer avait compris que le seul moyen d'assurer la desserte du capital engagé sur les lignes affluentes des grandes artères était de demander à celles-ci une partie des accroissements successifs de recettes.

Et c'est ainsi que par la quasi-fixité des dividendes, c'est-à-dire par la limitation du bénéfice des actionnaires, l'Etat a pu exiger la création d'une série de lignes considérées comme improductives, au moins pendant les dix premières années de leur exploitation.

Cela dit, voyons dans un autre ordre d'idées ce qui se passe à Lyon pour l'achèvement des tramways urbains et suburbains, achèvement sur les voies et

moyens duquel notre Conseil général aura à se prononcer dans sa prochaine session.

Et examinons si les prétentions exorbitantes de la Compagnie des tramways, fort sagement repoussées dans la séance du 14 mai dernier, peuvent avoir le moindre semblant de justification.

Sans revenir sur les péripéties légendaires qui ont retardé à Lyon la création des tramways, il nous suffira de rappeler :

Qu'un décret du 17 mai 1879 déclarait d'utilité l'établissement d'un réseau de voies ferrées dans la ville de Lyon et sa banlieue et approuvait la rétrocession faite par la Ville à la Compagnie des travaux et transports, devenue plus tard la Compagnie des omnibus et tramways.

La longueur totale du réseau, dont nos lecteurs connaissent la description, est de 43 kil. 105^m.

Les dépenses de construction, matériel roulant compris, atteignent la somme de 8 millions 887 mille fr., soit 206,181 fr. par kilom.

Or, malgré l'évidente majoration (3 millions au moins) de ces chiffres, il arrive aujourd'hui que la Compagnie réalise des bénéfices considérables, puisqu'elle dessert régulièrement son capital obligations et que ses actions ont été conduites au taux fort respectable de 610 fr.

C'est-à-dire que, prélèvement fait de toutes charges quelconques de l'exploitation, elle peut desservir à 5 0/0 l'an un capital d'environ 10 millions qui doit faire retour à l'Etat en 1921, sous la réserve du paiement du matériel roulant.

Et comme on ne saurait disconvenir que le jour où la traction mécanique sera enfin employée, les recettes nettes augmenteront de plus de moitié, il s'en suit qu'à l'expiration de la concession l'Etat entrera en possession gratuite d'un revenu annuel d'au moins 500 mille francs.

Dans ces conditions, ne serait-ce pas le cas d'appliquer le fonctionnement du déversoir si heureusement utilisé jadis pour nos chemins de fer et d'imposer à la Compagnie tous les prolongements ou embranchements à voie normale dont l'utilité serait reconnue.

Au nombre de ceux-ci figurent en première ligne :

Lyon à Pierre-Bénite, estimation :	250.000 fr.
La Mulatière à Brignais id.	400.000
Vaise à Saint-Rambert id.	225.000
Les Brotteaux-Charpennes id.	125.000
Lyon-St-Fons (par la route n° 7) id.	500.000
Total.....	1.500.000 fr.

Ces lignes peuvent toutes être considérées comme ayant leur existence assurée et pouvant desservir à 6 0/0 l'an, prélèvement fait des frais d'exploitation, le capital d'un million et demi nécessaire à leur établissement.

Et dans le cas où la recette nette annuelle n'atteindrait pas le chiffre de 90 mille francs, nécessaire à l'amortissement du capital en 35 ans (matériel déduit bien entendu), n'est-il pas évident :

Que la Compagnie trouverait une compensation naturelle à un déficit quelconque, soit dans les bénéfices qu'elle réalise sur le réseau actuel même avec un système d'exploitation bien imparfait, soit avec l'augmentation de recettes que ces affluents ou prolongements ne manqueraient pas de lui apporter.

La Compagnie s'est efforcée de faire entendre que ces avantages étaient illusoire et que, pour qu'elle puisse construire le réseau suburbain ci-dessus décrit, il fallait proroger sa concession de trente-cinq ans, c'est-à-dire lui accorder une durée de soixante-dix ans tant sur l'ancien que sur le nouveau réseau.

Le Conseil général a résisté, et il a, selon nous, fort prudemment agi.

Il fera de même dans sa prochaine session et si la Compagnie persiste dans ses prétentions, on devra faire appel à d'autres concessionnaires. Mais ceux-ci auront droit à une durée de concession d'au moins soixante-dix ans, puisqu'ils n'auraient point, pour faire face à un amortissement rapide en trente-cinq ans, l'accroissement des recettes de l'ancien réseau, dont la Compagnie voudrait s'emparer sans compensation aucune.

Aussitôt cette importante question tranchée, il y aura lieu de s'occuper de l'établissement de tramways économiques sur les directions de la ville ou de la banlieue non desservies jusqu'à ce jour ou n'étant point comprises dans les cinq lignes plus haut décrites.

La ligne du pont Morand à Saint-Fons est déjà concédée depuis le pont de la Guillotière. Son prolongement jusqu'au Parc peut être considéré comme indispensable.

Les embranchements de cette ligne sur le cimetière de la Guillotière et sur la gare de Perrache pourront être concédés à la même société.

Les nouveaux tramways à voie étroite de Lyon à Bron entreront certainement dans la période d'exécution à la fin de l'année.

Le projet du pont d'Ecully à la Demi-Lune est en ce moment soumis à l'examen de MM. les ingénieurs de l'Etat.

Enfin, les tramways à voie étroite destinés à remplacer le service si défectueux des cars-Ripert, ont déjà fait l'objet d'une demande de concession, que le Conseil municipal ne tardera sans doute pas à examiner.

Toutes ces solutions prises, on pourra dire alors que la ville de Lyon a son réseau de voies de communication à peu près complet.

Le monopole de la Compagnie des tramways se trouvera réduit à de sages limites, et l'on arrivera bientôt à un système parfait d'exploitation, qui ne peut sortir que d'une concurrence, encouragée dans les proportions que nous venons d'indiquer.

LOIRE

Samedi dernier, a eu lieu à la Chambre de commerce de Saint-Etienne une importante réunion de fabricants et de négociants à propos de la constitution d'un grand syndicat français pour l'extrême Orient.

Toutes les branches du commerce et de l'industrie : métallurgie, constructions mécaniques, entreprises de transports, armurerie, quincaillerie, coutellerie, verrerie, tissus, velours, rubans, cotonnades, etc., y étaient représentées.

MM. Audiffred et Crozet-Fourneyron, députés de la Loire, qui assistaient à la séance, ont assuré les organisateurs de cet œuvre éminemment patriotique et dont le besoin se faisait vivement sentir, de leur appui le plus absolu ainsi que celui de leurs collègues de la région auprès des pouvoirs publics, lorsque le moment serait venu d'y avoir recours.

LE TUNNEL DU GALIBIER

On nous écrit de Saint-Jean-de-Maurienne :

« La commission d'enquête chargée par le Préfet de donner son avis sur l'opportunité de la construction d'un tunnel sous le col du Galibier pour le service du chemin de communication de Lautaret à St-Michel, s'est réunie mardi dernier à la sous-préfecture de Saint-Jean-de-Maurienne, sous la présidence de M. Grand, agent-voyer.

A l'unanimité, la commission a été d'avis que cette voie était de toute nécessité pour relier les départements de la Savoie et des Hautes-Alpes, et a émis le vœu que ce tunnel à double voie soit percé à partir du plan de Lachat et construit de façon qu'il puisse servir au passage d'une voie ferrée qui, dans peu de temps, doit relier Briançon à Saint-Michel. »

LE PROJET DE LOI SUR LES MINES

Voici, dit le Temps, quelques détails sur les principales innovations que renferme ce projet :

Tout d'abord, le projet supprime absolument l'arbitraire administratif en matière de concession de mines. Il proclame le principe que la mine appartient à l'inventeur et, en conséquence, il donne un droit de priorité à celui qui l'a découverte, tandis que la législation actuelle attribue la préférence au possesseur de la surface du sol.

Le projet modifie sensiblement le système des redevances à l'Etat. Actuellement, les concessionnaires de mines payent à l'Etat un droit composé de deux parties, l'une fixe, l'autre variable.

La partie fixe est de 10 centimes par hectare ; la partie variable est de 5 0/0 du produit net.

Le projet augmente la partie fixe et diminue la partie variable. La partie fixe est fixée à 3 0/0 du produit net. La partie variable est graduée suivant une progression croissante, en raison de la surface de la mine. La redevance est de 10 centimes par hectare pour les superficies de 1 à 100 hectares ; au delà, elle s'élève à 1, 2, 3 fr., etc., suivant l'étendue de la surface de la mine.

L'objet de ces dispositions est d'éviter le trop grand développement des mines en surface, et, par suite, de multiplier les sièges d'exploitation.

Des dispositions ont été introduites dans le projet, pour créer des cas de déchéance qui n'étaient pas prévus par la législation actuelle.

Ainsi, le projet ajoute aux cas de déchéance déjà existants celui de non-paiement de travaux imposés par l'Etat et celui de non-exploitation ou d'abandon des mines.

Enfin, un article nouveau porte que, lorsque l'exploitation se trouve suspendue ou diminuée sans cause reconnue légitime, l'Etat peut poursuivre la déchéance.

Des modifications assez nombreuses sont apportées également à la procédure des instances en déchéance. Le délai actuel de cinq mois est réduit à deux mois.

En outre, la Compagnie dont la déchéance a été prononcée ne peut pas se présenter à la nouvelle adjudication.

Le projet consacre le principe de l'arbitrage pour le règlement des conflits entre les Compagnies et les ouvriers. Il contient, en effet, une disposition par laquelle les ingénieurs de l'Etat sont autorisés, en cas d'arbitres légalement choisis, à fournir à ceux-ci tous les renseignements qui leur seront demandés.

Ajoutons que des dispositions transitoires assurent l'application des règles nouvelles posées par le projet aux concessions actuelles.

NOTRE GRANDE INDUSTRIE A L'ÉTRANGER

Exemple à suivre

On ne cesse de crier que notre industrie va toujours périssant ; qu'elle ne peut lutter contre la concurrence étrangère ; que les traités de commerce doivent être modifiés dans le sens de la protection.

Nous ne savons trop ce qu'il y a de vrai dans ces doléances ; ce dont nous sommes certain, c'est que si nos industriels imitaient M. Decauville, le créateur des chemins de fer portatifs, en faisant montre d'initiative et en invitant tous les étrangers à venir se rendre compte par eux-mêmes de l'utilité et des avantages de son système, il est certain que notre exportation d'objets fabriqués s'en trouverait bien.

Les visites aux ateliers de M. Decauville à Petit-Bourg ont lieu les mardis et vendredis et tout récemment on enregistrait le dix millième visiteur, qui était S. E. le général Nazare Aga, ambassadeur de Perse.

Vendredi dernier les ateliers Decauville recevaient la visite de cinq princes indous : Harold R. King, Sahid Ali Khan, Mohammed Raouf, Mohammed Ahmed et Stanied Ali Khan.

Ces augustes visiteurs ont été très intéressés par différentes expériences faites sous leurs yeux et par les explications qui leur étaient données.

Nul doute que ces étrangers, arrivés dans leur pays, n'engagent leurs sujets à employer les chemins de fer portatifs et n'en usent eux-mêmes pour leurs différents services.

Extraction immédiate des huiles d'olives

Une méthode nouvelle d'extraction des huiles d'olives, imaginée par M. Masson et en ce moment en essai à Lyon, paraît devoir se substituer aux méthodes anciennes pratiquées par le meuleton, l'échaudage de la pâte, les presses et les scourtins, les recenses, l'épuisement par le sulfure de carbone.

Le nouvel appareil, dit la *Chronique industrielle*, broie et presse en même temps, épuisant presque complètement le marc, donnant une huile toute de première qualité et dépourvue de saveur désagréable.

Les olives sont broyées et réduites en pâte ; celle-ci est pressée successivement, en couche mince et sous forme d'un large ruban, par trois pressions successives effectuées au moyen de cylindres. La première pression est de 200 kilog. par centimètre carré ; la deuxième de 300 kilog., la troisième et dernière de 500 kilog., alors que par aucune presse on ne peut dépasser 60 kilog. sans déchirer les cabas ou scourtins.

La pâte, prise entre deux larges sangles filtrantes verticales, interposées elles-mêmes entre les cylindres presseurs dont la pression peut varier à volonté, subit donc en couche mince une pression presque dix fois plus forte que celle qu'on peut lui donner par les presses agissant sur des masses qui n'ont pas moins de 1 m. 20 de haut avec un diamètre de 50 à 80 centimètres.

Le nouveau procédé élabore, avec une force de trois chevaux, 75 kilog. d'olives, rend 28 à 30 kilog. d'huile par 100 kilog. d'olives et économise, sur les cabas, les locaux, la main-d'œuvre, 60 à 65 pour cent.

L'ACIER EN DEUX HEURES

Dans une de ses dernières éditions, la *Gazette commerciale de Pittsburgh* rend compte d'une invention destinée à révolutionner le monde métallurgique. Notre confrère américain constate que des expériences récentes ont été entreprises avec un plein succès pour fabriquer directement de l'acier au moyen de minerais. Les expériences qui ont été faites dans le plus grand laminoir de la cité ont été tenues aussi secrètes que possible. Maintenant qu'elles ont été couronnées de succès, un certain nombre d'échantillons d'acier fabriqué au moyen du procédé nouveau ont été répandus sur la place.

Les méthodes actuellement en usage pour la production de l'acier exigent d'abord la fusion préalable du minerai dans un haut-fourneau ; la fonte produite doit ensuite être décarburée soit par l'opération du puddlage soit par le procédé Bessemer, etc. Il est ensuite nécessaire d'ajouter à ce produit une quantité déterminée de carbone sous forme de spiegel ou fer romanganèse pour avoir de l'acier. Pour obtenir ce résultat, il faut des installations coûteuses, une grande quantité de matières premières, soit environ 4 tonnes pour 1 de métal produit, et il faut de plus dépenser une grande somme de main-d'œuvre.

Avec le nouveau procédé qui a été expérimenté avec succès, les opérations sont beaucoup plus simples : le minerai est broyé à 20 0/0 de graphite provenant de Rhode Island, une substance qui jusqu'ici n'avait aucune valeur commerciale. C'est une matière trèsréfractaire et quand elle fut découverte on croyait que c'était de l'antracite. Mais l'expert qui examina la substance nouvelle fit dire aux habitants de l'île que lorsque la fin du monde serait arrivée, ils pouvaient se fatter qu'ils seraient brûlés les derniers.

Le mélange de minerai et de graphite est ensuite placé dans un four de fusion ordinaire et réduit à basse température en une masse spongieuse, le phosphore et les autres impuretés étant éliminées dans le laitier. En deux heures, la masse est prête à être retirée. L'ouvrier n'a qu'à attendre que la masse prenne corps ; il en fait ensuite des loupes qu'il retire ; ce sont des masses spongieuses que l'on passe aux squeezeurs et aux marteaux cingleurs. Aucune autre opération n'est nécessaire, et comme résultat on obtient de l'acier de la meilleure qualité.

On a montré des spécimens de la matière spongieuse que l'on avait martelée en lames de canifs très fines. On prétend que lorsque, sous l'action des marteaux cingleurs, ces masses spongieuses auront été transformées en blooms qui valent maintenant 40 dollars la tonne, on produira ces mêmes lingots au prix de la fonte. Les inventeurs du procédé nouveau ne doutent nullement du succès et sont persuadés qu'ils ont enfin trouvé le procédé idéal de la fabrication de l'acier.

Vitesse remarquable d'un torpilleur

Un nouveau torpilleur, récemment construit à Londres par MM. Yarrow et C^o, a réalisé, dit la *Chronique industrielle*, la vitesse de 24,027 nœuds à l'heure.

On sait que le nœud correspond au mille marin de 60 au degré, soit 1852 mètres en nombres ronds.

Cette vitesse, de plus de 44 kilom. à l'heure, est certainement la plus grande qui ait été atteinte sur l'eau.

Le voyage d'essai de la "Bourgogne"

Le nouveau grand paquebot, la *Bourgogne*, a effectué, comme voyage d'essai, la traversée de Toulon à Alger. Elle s'est effectuée vingt-deux heures vingt-deux minutes. C'est le trajet le plus rapide qui ait été fait jusqu'à ce jour entre la France et l'Algérie. Il représente plus de dix-huit nœuds à l'heure.

Ce paquebot va se rendre directement d'Alger au Havre, où il va inaugurer son service sur le Havre.

Emploi des résidus de glycérine pour prévenir l'incrustation des chaudières.

D'après le compte-rendu de l'assemblée polytechnique de Berlin qui a eu lieu le 3 novembre, les résidus de glycérine précipitent la chaux des eaux calcaires sous forme de limon. M. Darmstadt a employé ce moyen depuis des années pour une chaudière à vapeur, et n'a plus trouvé d'incrustations, mais seulement un précipité vaseux. Il devient nécessaire de vider plus souvent la chaudière : quatre fois pendant les trois premières semaines de marche, et, plus tard, chaque jour pour évacuer une partie du précipité. L'emploi de ce moyen est très simple ; il suffit, en effet, d'introduire, par le trou d'homme, et toutes les six semaines, les résidus de glycérine à raison de 1 kilog. 5 par mètre carré de surface de chauffe. Il y a en Allemagne une société qui est brevetée pour ce procédé.

Tout l'intérêt de ce qui précède, d'après la *Papeterie*, réside exclusivement dans la durée des essais, le dosage, etc., car l'emploi de la glycérine a été préconisé depuis longtemps pour prévenir les incrustations des chaudières.

LES ODEURS DE LYON

M. le docteur Crestin adresse au *Petit Lyonnais* la lettre suivante :

Monsieur le Rédacteur,

« J'ai prié un de vos typographes, que je connais pour un homme à l'odorat ouvert et au jugement sain, de passer sur l'avenue des Ponts, de parcourir l'avenue de Saxe depuis la rue du Rhône jusqu'à la gare de la Mouche, de cheminer ensuite par la rue de Gerland, par le chemin de Ronde, jusqu'à la rue de la Scaronne. Je ne doute pas, — je connais la valeur de la parole de votre employé — qu'il n'ait accompli cette nauséabonde odyssee comme il me l'a promis.

Si j'ai eu recours à lui, c'est que je suis las de prêcher dans le désert, et que son assistance et son témoignage m'ont paru précieux.

Il a dû vous rendre compte — de naso — de l'impression des exhalaisons intolérables qu'il a éprouvées.

Je le répète pour la vingtième ou la trentième fois : il faut au plutôt assainir ces voies de communications que la municipalité nous a faites larges, bien aérées, prêtes enfin à recueillir une population nombreuse.

Je rappellerai que l'autorité militaire, il y a quelques vingt ans, après avoir établi une caserne dans ces parages, se hâta d'en délivrer les soldats que les fièvres envahissaient.

Aujourd'hui, mieux encore qu'à cette époque, on se demande : Pourquoi les fossés des forts inutiles restent-ils imprégnés de ferments pestilentiels ?

A quoi sont-ils bons ? La population des employés des chemins de fer et les autres habitants de cette région méritent-ils moins de sollicitude que les soldats ?

Est-ce à une négligence inconcevable ? Est-ce à une malveillance dédaigneuse ?

Est-ce à un entêtement systématique, plus dur qu'un entêtement breton, que nous devons la persistance de ces foyers d'insalubrité ?

Je voudrais qu'on condamne le personnel — génie militaire, ministère, etc. — à qui nous, en sommes redevables, à vivre, à respirer, à séjourner et à administrer au milieu de cette atmosphère spéciale.

Et si j'étais membre d'un tribunal appelé à les juger, c'est certainement la peine que je leur infligerai. »

D^r CRESTIN.

Le gérant : P. THOUVEREZ.

Lyon. — Imp. A. PASTEL, petite rue de Cuire, 10.

18^e
ANNÉE

COURSES DE LYON 1886

Hippodrome du Grand-Camp. - Les 20 et 21 juin 1886

Premier jour. — Dimanche 20 juin, à 2 heures.

Prix spécial (Prix du Gouvernement).....	4.500 fr.
Prix de la Tête d'or (à réclamer).....	2.500
Prix du Grand-Camp (Grande course de Haie handicap) 2.000 fr. pouvant être portés à.....	4.000
Prix du Conseil général (Handicap).....	6.000
Prix de la Société d'encouragement (1 ^{re} série).....	10.000
Prix du Lac, course militaire, 2 ^e série. Objet d'art, trois prix.....	4.000
Prix de la Société des Steeple-chase de France, steeple-chase, 4 ^e série.....	2.600

Deuxième jour. — Lundi 21 juin, à 2 heures 1/2.

Prix national (Prix du Gouvernement).....	4.000 fr.
Prix du Jockey-Club de Lyon (à réclamer).....	3.000
Prix du Chemin de fer P.-L.-M. (Courses de Haies, Selling-Handicap) 2.000 fr. pouvant être portés à.....	4.000
Prix de la Société des Courses (Handicap).....	3.000
Grand Prix de la Ville de Lyon.....	15.000
Prix du Chalet, Course plate, Officiers et Gentlemen Riders.....	2.000
Prix du Rhône, Steeple-Chase Handicap, 3.000 fr. pouvant être portés à.....	5.000

PRIX DES PLACES prises sur le terrain des Courses, le 20 et 21 juin :

Enceinte de pesage (pour Hommes).....	20 fr.
— (pour Dames).....	10 fr.
Tribunes A, couvertes, côté droit et côté gauche.....	5 fr.
Tribunes B, couvertes, côté droit et côté gauche.....	3 fr.

Piétons { Intérieur de l'Hippodrome }
{ Côté droit des Tribunes }
{ Côté gauche des Tribunes }

1 Fr. Digue : 50 cent.

Cavalier.....	5 fr.
Voitures à quatre chevaux.....	20 fr.
— à deux chevaux.....	15 fr.
— à un cheval.....	10 fr.

Les Voitures-Omnibus, Diligences et Tapissières ne seront pas reçues dans l'intérieur du Champ de Courses.

SOUSCRIPTIONS (prises à l'avance au Secrétariat des Courses) — 1^o Les demandes de souscriptions devront être adressées au Secrétariat des Courses (Grand-Hôtel-de-Lyon), mais seulement jusqu'au Samedi 19 Juin inclusivement. La carte de souscription est fixée à 40 fr. — 2^o Les cartes de souscripteurs, ainsi que les billets (à prix réduits) auxquels elles donnent droit, devront être retirés au Secrétariat des Courses (Grand-Hôtel-de-Lyon) du Jeudi au Samedi 19 Juin inclusivement. — Passé ce délai, il ne sera plus délivré aucun billet à prix réduits, mais seulement aux prix habituels indiqués sur les affiches.

Approuvé : Le Ministre de l'Agriculture : Develle.

SECRETARIAT DES COURSES AU GRAND-HOTEL-DE-LYON

Les Commissaires : MM. Paul Londe, Louis Saulnier, Louis Fresca.

GRANDE TUILERIE DU RHONE

Ste-Foy-l'Argentière (Rhône) **THOMÉ-ARMANET ET C^{ie}** Capital Social : 600,000 francs

Siège social et Usines à Sainte-Foy-l'Argentière

BUREAU A LYON, 8, RUE SALA

TUILES MÉCANIQUES losangées, à glissement, villa, etc. -- Briques et Carreaux, Boisseaux de cheminée, Wagons, Tuyaux de drainage, Tuyaux à emboîtement, Briques creuses, etc.

(Adresser les commandes : 8, rue Sala)

Les Tuiles de Sainte-Foy-l'Argentière sont garanties contre la gelée.

C^{ie} GENERALE DE NAVIGATION

Société Anonyme au capital de 2.600.000 francs.

SIÈGE SOCIAL : LYON — 11, COURS RAMBAUD, 11. — LYON.

Transit, Expéditions, Affrètement, Commission, Exportation, Magasins et Entrepôts.

TRANSPORTS PAR BATEAUX A VAPEUR : PORTEURS ET REMORQUEURS

Services réguliers, rapides et à prix réduits, sur le Rhône, la Saône, la Seine et les canaux de Beaucaire, du Midi, du Centre, de l'Est et de Bourgogne.

AGENCES : Marseille — Saint-Louis-du-Rhône — Arles — Cette — Beaucaire — Avignon — Le Pouzin — Valence — Andance — Vienne — Givors — Lyon-Vaise — Chalon-sur-Saône — Montchanin — Dijon — Saint-Jean-de-Losne — Gray — Besançon — Nancy — Paris.

A Saint-Louis-du-Rhône, la Compagnie générale se charge, sur la demande du Commerce, des opérations de débarquement et de douane.

S'adresser : à Lyon, 11, Cours Rambaud, ou à Saint-Louis, à l'Agent de la Compagnie.

Avantage très sérieux pour les Prix

DÉPARTS RÉGULIERS DE SAINT-LOUIS TOUS LES DEUX JOURS

CHEMIN DE FER DECAUVILLE

construits par les ateliers de PETIT-BOURG (Seine-et-Oise)
LES PLUS GRANDS ATELIERS DU MONDE
POUR LES CHEMINS DE FER PORTATIFS

PUISSANCE 750 ouvriers et 350 machines outils 33 Médailles d'or et tous les premiers prix (21) PARIS 1878 Médaille d'or et LÉGIION D'HONNEUR	CHEMIN DE FER PORTATIF TOUT EN FER ET ACIER Exp. 1878 MÉD. DOR. LÉGIION D'HONNEUR ATELIERS DE PETIT-BOURG	PRODUCTION 3000 wagons et 150 kilomètres de voie par mois 4700 CLIENTS en dix ans ont acheté pour 41 millions de francs de ce matériel.
--	---	---

LOCATION AVEC FACILITÉ D'ACHAT

permettant au locataire de payer le matériel avec les bénéfices que son emploi lui procure.

Envoi gratis et franco du catalogue illustré

UNE VOITURE attend les visiteurs les mardi et vendredi à l'arrivée du train de 11 h. 20 (gare de Lyon) pour Evry-Petit-Bourg.

REPRÉSENTANT A LYON :

M. Georges BOUCRY

49 — Rue Saint-Joseph — 49

HOTEL SAINT-LOUIS

A SAINT-LOUIS-DU-RHONE (B.-du-R.)

Chambres confortables à 2 fr. 50
Déjeuners à 3 fr. — Diners à 3 fr. 50

Pension de famille à 6 fr. par jour, chambre comprise.

VOITURES A VOLONTÉ

SOCIÉTÉ CIVILE

TERRAINS DU CHEMIN DE FER

Terrains commerciaux et industriels, à droite et à gauche du chemin de fer, à partir de la gare provisoire des voyageurs sur le bassin du port.

Prix très avantageux, variables d'après leur situation.

S'adresser, pour renseignements, 15, place Vendôme, à Paris, ou, à Port-Saint-Louis, à M. Audibert fils, représentant de la Compagnie.

PORTEUR JULES WEITZ
ASSEMBLAGE BREVETÉ DANS TOUS LES PAYS.
CHEMIN DE FER PORTATIF À POSE INSTANTANÉE
(VOIE RIVÉE ET DÉMONTABLE)
POUR TRAVAUX PUBLICS, MINES, PLANTATIONS
WAGONS PERFECTIONNÉS.



MATÉRIEL POUR ENTREPRENEURS
VENTE & LOCATION AVEC FACILITÉ D'ACHAT
Spécialité d'Outillage d'Aciers & d'Explosibles pour la mine.
JULES WEITZ, 17 COURS DU MIDI, LYON
PAUL REGNARD Ingénieur, E.C.P. 59, RUE BAYEN, PARIS. Représentant.

NAVIGATION GÉNÉRALE ITALIENNE

Sociétés réunies Florio-Rubattino

Service régulier entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Gènes, Livourne, Naples, Palerme, Messine, Ribosto, Catane, Brindisi, Monopoli, Biscaglia, Molfetta, Baretto, Trani, Bari, Venise, Trieste.

Remettre les marchandises à la Compagnie générale de Navigation, 11, cours Rambaud.

S'adresser pour traiter le fret, à M. Ch. Rolland, agent de la Compagnie, à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

LA GAULOISE

65, rue de l'Hôtel-de-Ville, 65.
LYON

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX

PRÊTS ET EMPRUNTS

ENGAGEMENTS LITIGIEUX

Recouvrements, Contentieux.

TRANSIT GÉNÉRAL

CHARLES ROLLAND

Boulevard de la Liberté, 22, Marseille.

Maison, à Port-Saint-Louis-du-Rhône

AGENCE DE BATEAUX A VAPEUR POUR TOUS PAYS

Consignation de navire à voile et à vapeur, Entrepôt d'embarquement et de débarquement. Vastes terrains et Entrepôts pour Marchandises

CHEMINS DE FER DE L'EST DE LYON

Tous les Dimanches et jours fériés
Jusqu'au 24 octobre 1886 inclusivement

TRAINS DE PLAISIR

A PRIX RÉDUITS
PRIX DES PLACES

De Lyon-Est ou Villeurbanne à Pont-de-Chéruy et Crémieu

1 ^{re} CLASSE 4 fr.	2 ^e CLASSE 3 fr. 10	3 ^e CLASSE 2 fr. 20
---------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

De Lyon-Est ou Villeurbanne à Sablonnières, Morestel, Les Avenières et Aoste-Saint-Genix.

1 ^{re} CLASSE 7 fr. 50	2 ^e CLASSE 6 fr.	3 ^e CLASSE 4 fr. 50
------------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------

Les Billets spéciaux à prix réduits, en nombre limité, seront à la disposition du public au Bureau de ville du Chemin de fer, quai de l'Hôpital, 4, à Lyon, pendant les trois jours précédant les dimanches et jours fériés.

BARBAN ET DAHER

A PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

Maison principale à Marseille, 10, Rue Breteuil

Transports maritimes, consignations de navires à vapeur et à voiles, embarquements et débarquements.

COMPAGNIE

de

PORT SAINT-LOUIS-DU-RHONE

Société anonyme au capital de 6,750,000 francs

Terrains bordant le Rhône sur six kilomètres.

Vastes emplacements sur les bords du fleuve, les quais, le bassin et le chemin de fer.

Location et vente de terrains à tous prix et selon toutes combinaisons, d'après la situation.

Grande facilité de paiement.

S'adresser, pour renseignements, 15, place Vendôme, à Paris; ou à Saint-Louis, à M. Sittler, représentant de la Compagnie.