

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.... 4 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. — Les voies ferrées et l'industrie métallurgique en France. — Le Métropolitain de Paris. — Le bain et le lavoir à bas prix. — L'état actuel de la boulangerie. — Panama et Nicaragua. — Hn chemin de fer au Tonkin. — Les odeurs de Lyon.

CAUSERIE

Hélas! la crise continue, aggravée par l'incompréhensible stérilité de nos gouvernants.

Indécision, incohérence, ne sont-ce pas les deux mots qui se dégagent de la situation ?

Pendant ce temps la Banque de France voit son encaisse augmenter, c'est-à-dire son outil sans emploi, et ce fâcheux symptôme reflété par son bilan: le portefeuille en diminution.

Comme c'est bien là, avec un taux élevé de l'escompte, par rapport au prix réel de l'argent, le critérium par excellence du ralentissement, de la languueur et du marasme dans les affaires !

Devant un tel état de choses, que dire à tous ces puissants du jour qui puisse les intéresser, alors qu'ils se préoccupent du commerce et de l'industrie comme un poisson d'une pomme.

Puisque les questions sociales sont à la mode, essayons, comme M. Jules Guesde, d'en parler, d'autant qu'elles revêtent en ce moment un certain caractère virulent, au traitement duquel la méthode d'incubation de Pasteur semble toute indiquée.

Inoculons donc un peu de *virus atténué*, sans grand espoir de guérir les enrégés.

L'archipour ou l'archiprêtre socialiste Guesde vient de nous apprendre que « le jour où M. de Rothschild sera à Mazas, ce jour-là seulement la république existera ».

C'est bien là, il faut le reconnaître, du socialisme virulent, disons même enrégé, et je suis étonné d'une chose, c'est qu'un Monsieur qui parle ainsi ne morde pas.

Il paraît que non, puisqu'il a été applaudi!... Ces fanfaronnades et ces balivernes qui semblent préoccuper le *Salut Public* n'ont pourtant de nouveau que la forme, — car Platon, que l'on trouve toujours dans les bonnes occasions, nous faisait connaître, bien avant ce bouillant compère, que dans les cités grecques — « il y avait deux nations ennemies, l'une en face de l'autre, les riches et les pauvres »; — et que ceux qui n'avaient rien, n'étaient pas précisément les cousins germains des grands barons de la finance athénienne.

Mais puisque la question sociale, vieille comme Athènes, en est toujours là, j'étonnerai peut-être plus d'un bourgeois en lui disant que c'est à la bourgeoisie que nous sommes en grande partie redevables de la question sociale, formulée sous cette forme élégante et pratique : « Donne-moi tes millions ou je te flanque à Mazas ».

On va me dire que c'est le lapin qui a commencé.

Eh bien, bon lecteur, suivez un peu avec moi. Remontons, pour cela, aux corporations bourgeoises du moyen âge, où là, de très bonne heure, nous voyons poindre ce scepticisme frondeur, qui consiste à donner « des leçons au pouvoir » et qui à l'idée de solidarité et de charité substitue la formule : « Aide qui t'aide, baillé ne baille », autrement dit : « Rends ce que tu as reçu », ce que le bourgeois moderne traduit par : « Fais honneur à ta signature ».

Aussi, ce précepte de haute morale est-il la seule religion bien assise qu'a laissée la révolution française, parce que, sans ce minimum, point de commerce possible. Ajoutez-y : « Fais tout ce que le Code pénal n'interdit point », et vous aurez ainsi tout le bagage moral qu'il suffit d'avoir, en tout temps, au parfait commerçant.

Or, tout individu dont la religion se réduit à ces deux préceptes, ne peut considérer ses semblables que comme un *strumentum vocale*, c'est-à-dire une matière à exploiter.

Patron, il tirera tout ce qu'il pourra de l'ouvrier; ouvrier, il fera le moins qu'il pourra pour le morceau de pain que lui jette le patron.

Un abîme de haine, de préjugés et de rancunes se creusera entre l'un et l'autre, et le socialisme de tous les Jules Guesde n'est pas autre chose.

Envisagé ainsi, ce n'est donc pas une doctrine, il ne peut rien formuler, il ne formulera jamais rien. C'est un virus social, un venin qui pousse à un prosélytisme qu'on ne peut comparer qu'à celui d'un chien enrégé, mordant tout le monde, pour en faire des enrégés comme lui.

Je suis certain de mon temps, et non du bon vieux temps; mais j'estime que dans le moyen âge, sur lequel tant de cuistres ont bavé, il y a des choses à prendre, d'autant que de nos jours, sous forme de syndicats, associations ouvrières et autres, il est fait un retour bien prononcé vers ces temps de privilèges, dont quelques-uns avaient du bon.

Je prendrais par exemple les corporations que le moyen âge avait constituées en classes privilégiées, et que la révolution a jetées sans la moindre transition dans l'abîme dégradant du prolétariat.

La proclamation des droits de l'homme était sans doute nécessaire, mais qu'en a retiré immédiatement l'ouvrier? Le droit à la misère, quelquefois à l'infamie!...

Du temps des corporations, le travail était un privilège assuré, d'autant plus que la plupart de leurs règlements étaient d'un draconisme exorbitant.

Cependant elles étaient fondées sur un principe auquel, en politique surtout, il faudra revenir : *nul ne pouvait être maître qui n'ait été valet*, ce qui était un rempart infranchissable contre la tyrannie du capital.

Les anciennes corporations étaient des monopoles achetés argent comptant à la royauté, qui auraient dû être remplacés par la liberté d'association, en conservant l'axiome qu'on a été forcé de rétablir pour les avocats, les médecins et les vétérinaires, *nul ne peut être maître qui n'ait été valet*.

Mais ces grands révolutionnaires (je ne sais si l'Europe nous les envie), firent-ils le jeu des *usuriers* et Quatre-Vingt-Treize n'est-il, avant tout, que l'affranchissement de l'argent, car, depuis lors, je ne vois pas une liberté qui ne lui ait été marchandée et je constate qu'hier encore on lui a donné celle de fixer son taux d'intérêt.

Avec de l'argent, on peut être tout ce que l'on veut, excepté médecin, avocat ou vétérinaire.

On peut monter une fabrique de souliers sans savoir faire un soulier et sans être, comme on dit, *de la coterie*.

Au premier abord, on ne voit pas où est le mal, et ceux qui n'ont jamais étudié les problèmes sociaux demanderont : Qu'est-ce que ça peut faire à l'ouvrier d'avoir pour patron un homme qui sait faire les souliers ou un homme qui ne sait pas les faire? C'est cependant l'un des plus légitimes griefs des ouvriers, et le seul qu'on puisse redresser.

En effet, sous le régime des corporations, il y avait forcément solidarité entre le maître et le valet : le maître ayant été valet, n'avait pas le droit de le mépriser; ils pouvaient s'asseoir à la même table, siéger dans la même chambre syndicale et porter leur différend devant le même tribunal arbitral composé d'un égal nombre de maîtres et de valets, comme aujourd'hui le veut le radical M. Lockroy.

Il en était ainsi dans toute la société féodale, puisque le baron avait lui-même été page ou valet avant de devenir *écuyer* puis *chevalier*.

(Aujourd'hui pour être baron il faut avoir fait, surtout, une émission ou un emprunt heureux.)

L'égalité, la liberté et la fraternité existaient donc, sans avoir été proclamées, dans les anciennes corporations, et si la révolution avait pu être conduite par des hommes de bon sens et de science, elle pouvait, elle devait décréter la liberté et l'égalité des corporations entre elles, parce que c'était aussi pratique que légitime.

Or, l'homme n'a de droits véritables qu'en société, c'est-à-dire en corporation; et proclamer la liberté, l'égalité, la fraternité en proscrivant le droit d'association, comme l'a fait la révolution, c'était se moquer des gens, car c'était, tout simplement, proclamer la tyrannie du capital et créer ce beau et admirable prolétariat des villes, que Jules Guesde invoque à l'assaut des coffres-forts de Rothschild.

Lecteur, rassurez-vous pourtant, le mauvais socialisme sera bientôt usé jusqu'à la corde pour deux raisons :

La première, c'est que la question agraire est résolue en France d'une façon aussi satisfaisante que le comporte notre état de civilisation, et que par conséquent le socialisme se heurte à une résistance invincible dans les campagnes;

La seconde est que le socialisme, s'étant concentré exclusivement dans la classe ouvrière, tend, de plus en plus, à tourner le dos aux doctrines de Rousseau, et que la restauration des corporations ou sociétés de résistance contre le capital, est la négation la plus absolue de la souveraineté collective sans frein, avec laquelle celle des corporations est de tout point incompatible.

C'est un retour rapide et raisonné à la classification par castes, mais par castes ouvertes, accessibles à tout le monde et toutes égales devant la loi.

Instinctivement, l'ouvrier recherche aujourd'hui, au moyen des *syndicats* ou des *trades unions*, le monopole professionnel dont il jouissait autrefois.

Il est bon de le guider honnêtement dans cette voie, et la bourgeoisie ne saurait mettre là trop de générosité.

Avec la corporation bien entendue, les capitalistes ne formeront qu'une corporation comme les autres, qui, de même qu'autrefois, ne pourra utiliser ses capitaux que par l'intermédiaire des autres corporations, c'est-à-dire par la commandite qui n'étrangle pas, tandis qu'aujourd'hui il n'existe pas d'autre corporation que celle des capitalistes pouvant tout faire, aussi bien des chemins de fer que des souliers et des chapeaux.

Le but est encore loin; cependant, les masses elles-mêmes commencent à l'entrevoir, parce que d'ores et déjà cette organisation par groupes, connus généralement sous le nom d'*équipes*, assure à l'industrie française une supériorité dans les relations commerciales qui ne tardera pas à se manifester sur le terrain de la politique.

Le temps viendra où un candidat parlementaire ne sera plus le représentant d'une secte politique plus ou moins nuageuse, mais celui d'une classe sociale, tels que les vigneron, les charpentiers, les serruriers, les gens de lettres ou les banquiers.

Or, si dix Français déraisonnent toujours sur le chapitre des intérêts généraux, et pour cause, dix chapeliers ou dix bonnetiers, non moins Français, raisonnent admirablement quand ils discutent sur les intérêts de la chapellerie ou de la bonneterie, en un mot sur les intérêts professionnels.

Alors, au lieu de se passionner pour les *protestations absurdes* ou les interpellations de haut goût, comme on l'a fait jusqu'à présent, parce que la *protestation* est une mauvaise habitude que nous a léguée la monarchie, on se passionnera pour un intérêt professionnel à faire prévaloir et l'on votera en connaissance de cause.

Mais il est bien entendu que le résultat ne saurait se produire avant la restauration des corporations ou groupements professionnels, et que cette restauration ne peut pas être l'œuvre du législateur, qui ne peut que la favoriser par une sage réglementation du droit d'association.

Il est, et ne sera longtemps encore, qu'à l'état de *désideratum* et d'embryon, et tout ce qu'il est permis actuellement de constater, c'est que la masse saine de la nation est dans la bonne voie et qu'elle l'a prouvé à plusieurs reprises, alors qu'elle veut bien, en se préoccupant d'affaires, laisser la politique irritante de côté. O. G.

Les voies ferrées et l'industrie métallurgique

EN FRANCE

LES TRAMWAYS DE LA RÉGION LYONNAISE

Lorsqu'on compare les prix d'il y a quinze ans avec ceux pratiqués aujourd'hui pour le matériel fixe de nos chemins de fer, on est véritablement surpris de l'énorme baisse qu'ils ont successivement subie.

Qu'on en juge plutôt :

Il y a quelques jours on adjugeait à la Préfecture de Marseille les fournitures nécessaires à l'établissement des voies ferrées sur les quais des nouveaux bassins.

Or, voici les prix consentis par les différents adjudicataires :

La fourniture des rails en acier, 2,300 tonnes environ, a été adjugée à 114 fr. 83 la tonne à la Société des aciéries de France. Celle des éclisses en acier fondu, à 140 fr. 45 à la Compagnie des forgeries et forges d'Alais.

Celles en acier, 140 fr. 45 à la Compagnie des forges de Besseges.

Tire-fonds en acier, 299 fr. à la Compagnie des forges de Terre-Noire, La Voulté et Besseges.

Boulons d'éclisses avec rondelles Grower, 339 fr. 40 et boulons ordinaires pour cales, à 259 fr. à M. Georges Hauley, à Louvroil, près Maubeuge.

Cales-entretoises en fonte, 133 fr. à M. Roger, représentant de l'usine Haldy-Rechuing (Pont-à-Mousson).

Changements et croisements de voie, 255 fr. à la Société des ateliers d'Onnaing (Nord).

50 plaques tournantes de 4 m. 40, 222 fr. 95 à MM. Salin et Co, à Damcemerie (Meuse).

50 plaques tournantes de 4 m. 40, à 227 fr. 70 à M. Ferry Curricque, à Micherville-Villerupt (Meurthe-et-Moselle).

58 plaques tournantes de 4 m. 40, à 227 fr. 25 à M. Capitain-Geny, à Bussy.

59 plaques tournantes de 4 m. 40, à 254 fr. 13 à la Société métallurgique du Périgord.

25 plaques tournantes de 3 m. 75, à 276 fr. à la Société Baume et Marpeint (Nord).

Si l'on défalque de ces prix les frais de transport, fort considérables pour certaines usines éloignées, on arrive à la conclusion naturelle que la baisse, depuis 1872, a atteint le chiffre de 50 0/0, que les perfectionnements de fabrication et les économies de main-d'œuvre ne suffisent pas à justifier.

La vérité est que nombre d'usines sont obligées de travailler à tous prix pour ne point arrêter leur production et attendre des temps meilleurs.

Une situation aussi pénible conduisait il y a quelques années plusieurs industriels prévoyants à créer eux-mêmes des affaires dans lesquelles ils pourraient trouver l'écoulement naturel d'une partie de leurs produits, non seulement sans concurrence, mais encore en réalisant de beaux bénéfices sur d'autres travaux ne ressortissant point de leur genre de fabrication.

Et il faut reconnaître qu'ils ont été bien avisés et n'ont pas trop mal réussi.

L'exemple du Bône-Guelma, de l'Est et de l'Ouest Algérien, obtenus et exécutés par de grands établissements métallurgiques tels que la Compagnie des Batignolles, la maison Joret et autres, est là pour justifier que ce calcul était plus qu'exact.

C'est au point qu'une de ces sociétés — nous avons nommé la Compagnie des Batignolles — mise en goût par son succès en Algérie et en Tunisie, en arrive à construire des ports, toujours sans adjudication. Elle commence par le port de Tunis et ne s'arrêtera certainement pas en si belle voie.

Mais sans nous étendre davantage sur un sujet qui mériterait une critique plus étendue, et pour ne parler que de la région lyonnaise, voyons ce qui se passe autour de nous.

Une compagnie belge a obtenu et exploité à ce jour les tramways de Rive-de-Gier, Firminy qui, sans une majoration énorme du capital actions, produirait certainement des résultats dignes d'être comparés à celui des entreprises les plus fructueuses de ce genre.

A Lyon même, les tramways actuels ont fait l'objet d'une concession de faveur nécessitée, disait-on, par le prétendu monopole de la Compagnie des omnibus, sur les pataches légendaires dont remplacées, sur les parcours dépourvus de tramways, par le système encore plus atroce des Cars-Rippert.

Tout cela est fait et nous n'avons qu'à nous incliner devant le fait accompli.

Mais il reste à Lyon ou aux environs pas mal de tramways urbains et suburbains à construire, dont l'établissement est ajourné à..... on ne sait quand.

Que faut-il pour construire une ligne de tramways et la mettre en exploitation ?

Des rails d'abord, des voitures ensuite; puis enfin des moteurs mécaniques, car on ne saurait disconvenir que la traction animale a fait son temps.

Les usines de l'Herme, de Pont-Évêque, de Terre-Noire, les forges et aciéries de la Marine, etc., toutes voisines de Lyon, fabriquent des rails.

La Buire, qui a quelques intérêts avec l'usine de l'Herme, fabrique des voitures.

Une autre fabrique de matériel roulant existe à St-Étienne.

Enfin, des constructeurs lyonnais n'attendent qu'un signal pour construire des moteurs avec ou sans foyer, à air comprimé ou non.

Parions qu'aucun de ces industriels ne songera à pratiquer l'exemple en grand, qui leur est fourni par les sociétés parisiennes pour les lignes d'outre-mer.

Ils préféreront attendre et se présenter devant un concessionnaire quelconque pour se disputer à coups de rabais, dans le genre de ceux qu'on vient de faire à Marseille, au risque d'arriver à la ruine finale.

Si ces quelques réflexions pouvaient engager nos industriels lyonnais — l'Herme et la Buire notamment — à prêter leur concours aux tramways ou aux chemins de fer sur routes restant à établir dans la région, nous serions heureux de les avoir placés sous leurs yeux.

L'appui du Département et de la Ville ne leur fera certainement pas défaut et ils trouveront là pour leurs produits un écoulement naturel, qui leur permettra de franchir plus aisément la crise industrielle que nous traversons.

LE MÉTROPOLITAIN DE PARIS

Le Tunnel de St-Clair à Serin

On annonce de Paris qu'après le voyage des députés, membres de la Commission des chemins de fer à Londres, les délégués du Conseil municipal de Paris et du Conseil général de la Seine sont partis pour Berlin, afin d'étudier l'organisation et le fonctionnement du chemin de fer aérien.

La discussion de cette importante question du Chemin de fer métropolitain viendra devant le Conseil général de la Seine pendant la session extraordinaire qui sera ouverte vers la fin du mois.

Il doit y avoir quelque part, dans les cartons de notre voirie municipale, un dossier relatif au projet de tunnel de St-Clair à Serin qu'on pourrait appeler, non sans raison, le Métropolitain de Lyon.

Avec cette différence toutefois, qu'au lieu de coûter 5,000 fr. le mètre courant comme celui de Paris et de ne servir qu'à un service de voyageurs, il coûterait à peine la moitié et transporterait aussi bien les marchandises que les voyageurs.

Ce projet ayant un caractère purement municipal, nous croyons utile d'en rappeler l'économie en quelques mots, dans l'espoir que cette nouvelle entreprise viendra bientôt s'ajouter à la nomenclature de 30 millions de travaux que nous signalions dernièrement à l'attention de nos édiles.

Un arrêté préfectoral du 24 octobre 1885 autorisait, après avis préalable de MM. les ingénieurs du département et de la ville, l'étude d'un projet de construction d'une voie souterraine entre St-Clair et Serin, à Lyon.

Cette étude fut entreprise, et bientôt suivie d'une demande de concession accompagnée d'un mémoire descriptif auquel nous empruntons le passage suivant :

« La voie projetée entrerait en souterrain sur la place Saint-Clair, au-dessous de la montée Bonafous, et déboucherait sur le quai de Serin, en face du pont de la gare.

La longueur de la galerie serait de 2,090 mètres.

Sa largeur serait celle du tunnel de la Croix-Rousse, c'est-à-dire de 8 mètres, de manière à comporter l'admission de trucs porteurs attelés à deux trains indépendants pouvant se croiser facilement et sans encombre.

Une voiture de voyageurs placée en tête du train serait suivie de dix trucs attelés représentant une longueur de 60 mètres environ. C'est sur ces trucs, dont le niveau supérieur correspondrait à celui des quais, que s'embarqueraient les véhicules destinés à franchir ce passage souterrain.

La traction serait faite à l'aide de locomotives à air comprimé mises en pression, après chaque course, à l'aide d'un générateur unique installé dans la gare de Serin.

La vitesse des trains serait de 12 kilomètres à l'heure, de sorte que le passage serait franchi en dix minutes environ.

Le nombre des trains dans chaque sens serait à déterminer après enquête et correspondrait, en tous cas, aux besoins de la circulation.

Un puits de 75 mètres de profondeur, percé sur le plateau de la Croix-Rousse à la hauteur de la rue de l'Enfance, servirait d'abord à la rapidité l'exécution du souterrain et, ensuite, à l'aération lorsque la voie serait livrée à l'exploitation.

Il serait construit avec une largeur suffisante pour livrer passage aux tuyaux de la Compagnie des eaux ou de la Compagnie du gaz et aussi aux fils télégraphiques ou téléphoniques.

La durée de la construction serait de trois ans, à dater du jour du décret d'utilité publique.

Les trains seuls seraient éclairés, la galerie ne devant donner accès aux piétons que pour les agents de la Compagnie ou pour les employés des services publics (eaux, gaz, télégraphe, téléphone, etc.), qui emprunteraient cette voie. Les employés, comme dans tous les tunnels de chemins de fer, s'éclaireraient avec leurs lampes et auraient, en outre, pour se garer au passage des trains, un nombre suffisant de caponnières ou refuges.

Cette courte description ne suffit-elle pas, à elle seule, pour justifier le caractère d'utilité publique de ce nouveau Métropolitain et pour démontrer les immenses avantages qui en résulteraient pour la population lyonnaise ?

En effet, lorsqu'on se rend des Terreaux à la gare de Vaise par les quais St-Vincent et de Serin, on est véritablement frappé de l'encombrement résultant de la circulation publique dans cette partie de la rive gauche de la Saône.

Plus de 3,000 véhicules s'y croisent chaque jour dans tous les sens. Les chances d'accident se multiplient; l'entretien de la chaussée ne se fait qu'à grand-peine, au prix de très fortes dépenses. Enfin, et en raison même de l'encombrement, une voiture au pas met, le plus souvent, près d'une heure et demie pour effectuer le parcours.

Tandis qu'avec le tunnel projeté, voyageurs et voitures attelées seraient transportés en moins d'un quart d'heure du pont St-Clair au pont de la Gare à Vaise.

Les tarifs des droits à percevoir, soumis au principe intéressés, ont bénéficié de leur adhésion pour un chiffre tel qu'une recette de 450 mille francs est assurée au nouveau Métropolitain dès la première année de son exploitation.

Tous ces documents ont été soumis, à l'époque, par M. le Maire de la ville de Lyon, au service de la voirie municipale qui, bien que n'ayant pu soulever aucune objection technique ou autre, s'est empressé de... classer le dossier.

Le projet, après quatre ans de repos forcé, sortira-t-il des cartons de la rue de la Bourse et sera-t-il enfin soumis à l'enquête réclamée par les demandeurs en concession, qui ne demandent au surplus ni subvention ni garantie d'intérêt ?

Nous posons la question à qui de droit.

Le Bain et le Lavoir à bas prix

Dans notre numéro du 23 mai nous indiquions les moyens d'arriver à la solution de cette œuvre philanthropique dont la création s'impose à notre grande cité lyonnaise.

Or voici que, sur ce point encore, nous sommes devancés par Marseille, qui vient de favoriser l'établissement, sur une échelle réduite il est vrai, non pas de baigns économiques, mais bel et bien de baigns entières gratuits pour la classe pauvre.

Voici, en effet, ce que nous extrayons du *Sémaphore* dans un compte rendu de l'inauguration faite le 12 courant de l'Asile de nuit pour les femmes malheureuses sans abri :

« C'est aujourd'hui qu'aura lieu l'inauguration de cet asile dont l'utilité à Marseille ne saurait être contestée. La nouvelle œuvre entreprise par M. Massabo, aidé de M. Zafropulo et des dames charitables de notre ville, est destinée à recueillir, le soir les femmes sans abri, les malheureuses sortant de l'hôpital, les jeunes filles sans gîte. On leur procurera d'abord une nourriture réconfortante et un lit convenable, pour les aider ensuite à trouver du travail et à sortir de l'état de misère dans lequel tombe forcément tout individu dont les ressources ont été épuisées par une maladie ou une cause quelconque.

Dans une dépendance de l'établissement, où l'on peut pénétrer par une porte séparée, a été installée une œuvre qui se lie intimement à celle qui nous occupe. Nous voulons parler de l'œuvre des baigns gratuits. Souvent des pauvres ouvriers à qui le médecin ordonne des baigns généraux ou des douches locales ne peuvent se soumettre à ce régime, à cause du prix élevé que font payer les établissements de baigns de la ville. Un père de famille ne peut souvent pas employer à cet usage l'argent qui lui est indispensable pour nourrir les siens. Le besoin a été prévu encore par M. Massabo. Six cabines ont été construites dans ce petit pavillon. L'une des baignoires est en marbre, pour les baigns médicamenteux; les autres sont en zinc et aussi confortables que celles des établissements de baigns de notre ville. Rien ne manque, pas même les miroirs et les planchettes à claies. L'eau chaude est fournie par un système très économique. Il y a non loin de là une buanderie avec lavoir, cuves et fourneau; nous avons vu à côté une salle de douches, munie de tous les appareils nécessaires: douche en pluie, douche latérale, bain de siège, de dos, etc. Une douche est attachée au service de cette salle. Au-dessus des cabines s'étend la terrasse destinée au séchage des linges et à l'extrémité s'élève un petit pavillon qui pourra servir de salle de désinfection.

Cette œuvre des baigns gratuits mérite certainement d'être encouragée. Il serait même désirable qu'elle fût le point de départ d'une série d'établissements similaires, que l'on pourrait créer, à Marseille, aux abords des usines, si nombreuses dans notre ville. La population ouvrière pourrait, à intervalles réguliers, se plonger, de temps en temps, et pour une somme très minime, dans une baignoire alimentée par l'eau chaude que déversent les manufactures, dont la vapeur est perdue. Nous connaissons un la-

voir, à la Belle-de-Mai, qui est fourni, l'hiver, d'eau chaude provenant d'une raffinerie voisine, et que l'on donne aux laveuses pour une somme très modique. Pourquoi ce qui existe pour un lavoir ne pourrait-il pas être fait pour ce que nous appellerions des bains populaires ? Il y a là une idée que nous soumettons aux philanthropes. »

Ce qui peut se faire gratuitement à Marseille pour les classes entièrement pauvres, grâce à la généreuse initiative de quelques particuliers, peut et doit se faire à Lyon, au moins sur le terrain du bain et du lavoir à bas prix.

On en aura bientôt la preuve dans la mise à exécution de l'Institut hydrothérapique dont nous parlions récemment. Le projet est à l'étude et sera bientôt présenté, ainsi que nous le disions, au monde médical et aux personnes qui apprécient les questions d'intérêt général.

L'ÉTAT ACTUEL DE LA BOULANGERIE

Dans notre époque de progrès et de réformes et lorsqu'on voit toutes les industries se perfectionner et même se transformer complètement, on s'étonne à bon droit de voir la boulangerie rester généralement réfractaire à toute idée d'améliorations dans sa façon de travailler, et persister à suivre des procédés datant d'époques déjà reculées.

Lorsque la minoterie est entrée résolument, il n'y a pas longtemps, dans la voie du progrès, on croyait qu'elle entraînerait après elle l'industrie de la boulangerie, qui lui est si intimement liée, et que la mécanique supplantant la routine allait désormais ouvrir une ère nouvelle à la boulangerie moderne.

Il n'en a été cependant rien, ou à peu près rien ; dans les campagnes et même dans les villes d'une certaine importance, les boulangeries sont restées à peu près ce qu'elles étaient il y a cinquante ans et plus, tandis que dans les grandes villes comme Lyon et Paris, on ne constate guère d'autre progrès qu'un luxe plus grand, et souvent même exagéré, dans les installations des boutiques des boulangers.

Et ce luxe a été plutôt nuisible qu'utile à l'industrie même de la fabrication du pain. La liberté d'établissement qui n'existait pas autrefois, a facilité de nos jours la création d'un nombre de boulangeries trop grand par rapport à la consommation. C'est alors dans le luxe malheureusement, plutôt que dans le perfectionnement de la fabrication, que l'on a cherché les moyens de concurrence, et dans les quartiers riches des grandes villes c'est la spéculation qui a pris la place du travail.

N'a-t-on pas vu certaines boulangeries passer successivement, et à des prix de plus en plus exagérés, d'une première main habile dans plusieurs autres de moins en moins expérimentées, la question d'argent l'emportant toujours sur les connaissances techniques ?

Quoi d'étonnant qu'ainsi le niveau professionnel soit demeuré stationnaire au lieu de progresser, et qu'avec cette multiplicité de maisons nouvelles, dirigées par des hommes n'ayant de la profession de boulanger que le nom, abandonnées au bon ou au mauvais vouloir des ouvriers et sans autorité sur eux, on ne voie dans une industrie aussi importante que des progrès nuls ou peu saillants ?

On a bien essayé à Paris et à Lyon d'installer une ou deux grandes manutentions civiles, où le grain arrive de chez le producteur et d'où il sort transformé en pain. Mais ces entreprises, trop compliquées et demandant à la fois de trop grands capitaux et trop de connaissances spéciales ainsi que de surveillance, n'ont pas eu jusqu'ici grand succès.

Ce qui a mieux réussi dans quelques grandes villes, c'est la création d'usines achetant la matière première à l'état de farine et restant limitées à la boulangerie proprement dite, mais faisant celle-ci en grand, avec 2, 3, 4 fours, et travaillant pour ainsi dire sans arrêt.

Ces boulangeries industrielles ont sur les autres l'avantage des achats de farines en gros et par conséquent à meilleur marché, d'une économie importante dans le combustible, et d'un travail rendu plus facile et plus rapide par l'emploi de divers perfectionnements et en particulier des pétrins mécaniques ; aussi, malgré les frais de voiture du pain, peuvent-elles vendre celui-ci à meilleur marché dans les différents quartiers d'une ville que les boulangeries qui sont établies dans ces quartiers mêmes.

C'est ce qui est prouvé par un plan de Paris qui a été dressé par la Chambre syndicale de la boulangerie de la capitale et que nous avons sous les yeux. Ce plan donne pour les 80 quartiers de Paris le prix du pain dans les boulangeries proprement dites, et le prix du pain dans les dépôts établis pour vendre les produits des boulangeries industrielles installées dans la banlieue.

Ce dernier prix est partout inférieur de 3, 4 et même 5 centimes par kilo à celui des boulangeries de quartier qui sont chargées d'un travail trop coûteux et de trop de frais de luxe.

L'innovation des boulangeries industrielles présente donc de réels avantages pour l'alimentation publique, mais elle n'est guère applicable que dans les villes importantes, telles que Lyon, St-Etienne, Grenoble, etc., où les boulangeries de ce genre ont quelque chance de s'établir avec succès.

Mais il est un progrès qui est facilement applicable dans toutes les boulangeries des petites villes et des bourgs, et qui doit être vivement recommandé dans la région lyonnaise où il est encore peu usité : c'est l'emploi du pétrin mécanique.

Le travail du pétrissage, tel qu'il est pratiqué encore aujourd'hui dans nos boulangeries, ne diffère en rien de ce qu'il était il y a un siècle. Il est encore personifié dans cet ouvrier boulanger qu'on voit à demi-vêtu remuant péniblement la pâte, la relevant pour la

laisser retomber en la retournant, pour y bien mélanger l'eau, le sel et le levain, auquel il ajoute forcément une certaine dose de sa propre sueur.

Cette partie du métier, la plus importante peut-être, en est aussi la plus pénible, et c'est à la fatigue et aux aspirations qu'elle occasionne que les boulangers doivent la plupart des maladies qui rendent généralement leur existence assez courte.

Ce n'a pas été sans peine que la mécanique a réussi à remplacer ici le travail de la main, mais enfin elle y est parvenue, et il existe aujourd'hui des pétrins mécaniques qui peuvent être sérieusement recommandés comme fournissant de la pâte parfaitement mélangée et aérée, et même plus régulièrement travaillée que celle pétrie à la main.

Si les pétrins mécaniques sont des plus avantageux pour ceux qui peuvent disposer d'une petite force motrice par l'eau, par la vapeur ou par le gaz, ils sont précieux également pour les boulangers qui ne disposent que du travail de l'homme, et dont le nombre est infiniment grand.

Dans ces appareils le travail des bras est appliqué au mouvement des manivelles, bien plus élémentaire, moins pénible que celui du pétrissage ; ainsi la préparation du pain se fait dans des conditions d'hygiène, de propreté et d'économie qui concordent bien avec les idées de progrès de notre époque ; car il n'est pas humain que l'aliment qui est pour tous un si grand fortifiant épuise par trop les forces de ceux qui le préparent.

Ed. LULLIN, ingénieur.

Panama et Nicaragua

Washington, 11 juin. — Un projet a été déposé au Sénat tendant à autoriser la formation d'une Compagnie pour la construction d'un canal entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique par le canal de Nicaragua.

Voilà une grave nouvelle qui, si elle n'est pas immédiatement démentie, pourrait faire du Panama un véritable Waterloo financier.

Quand les capitaux français se détourneront-ils de cette funeste habitude de se porter au secours des entreprises lointaines, alors que tant d'affaires industrielles périrent en France, faute de ressources financières ?

Un Chemin de Fer au Tonkin

Le Journal officiel publie la note suivante :

L'Administration du protectorat de l'Annam et du Tonkin projette l'établissement d'un chemin de fer allant d'Hanoï à Bac-Ninh, aux conditions suivantes :

La ligne sera construite à voie étroite d'un mètre de largeur : elle partira de la rive gauche du fleuve Rouge, en face d'Hanoï, pour aboutir à Dap-Lan, sur la rive gauche du Song-Can, en passant par ou près Bac-Ninh (longueur 35 kilomètres environ). Un prolongement de la ligne pourra être prévu jusqu'aux Sept-Pagodes.

Le chemin de fer fera l'objet d'une concession d'au moins soixante-quinze ans, avec garantie d'intérêt, par le protectorat, sur le montant du capital engagé.

Les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances seront livrés par le protectorat. La construction et l'exploitation auront lieu par les soins de la Compagnie, sous le contrôle du protectorat.

Les personnes qui voudront obtenir la concession devront présenter un avant-projet complet avec évaluation détaillée des dépenses, permettant de déterminer le capital du premier établissement garanti, et y joindre leurs propositions tant sur le taux de la garantie et le mode de calcul des frais d'exploitation que sur la durée de la concession.

Les études nécessaires pour la rédaction de cet avant-projet seront faites aux frais, risques et périls des demandeurs en concession.

Leurs propositions définitives devront être adressées à M. le résident général à Hanoï, le 1er janvier 1887, dernier délai.

LES ODEURS DE LYON

Nous avons reproduit dans notre dernier numéro la lettre que M. le docteur Crestin adressait au *Petit Eyonnais* au sujet des inconvénients et des dangers des « Odeurs de Lyon » dans la partie de la ville avoisinant la gare de la Mouche.

Depuis la publication de cette lettre, le *Progrès de Lyon*, dans un récent article sur le « Rôle de l'hygiène dans la société », s'exprimait ainsi :

« L'hygiène est une conquête de ce siècle et une des grandes conquêtes de cette époque. Elle a commencé avec les admirables travaux de Thouret, de Hallé, de Lavoisier, de Guyton, de Morvieux, de Vauquelin, etc. C'est de cette époque aussi que date l'établissement des Conseils de salubrité, dont les pouvoirs sont malheureusement restés jusqu'à ce jour si restreints et si illusoire, qu'à Lyon par exemple, des quantités de logements insalubres ont pu se perpétuer sans opposition, et que des usines d'un voisinage périlleux, telles que le dépôt de la Mouche, ont pu s'établir à

côté de la ville et infecter indéfiniment de leurs odeurs méphitiques tout un quartier, le plus populeux. »

Enfin, dans son numéro du 10 courant, le *Salut Public* publie la note suivante :

« Les habitants de toute la partie méridionale de notre ville recommencent à souffrir des odeurs nauséabondes qui, chaque jour, remplissent l'atmosphère, au point qu'il est impossible, à de certains moments, de conserver une fenêtre ouverte.

On se demande à quoi servent les Commissions d'hygiène et de salubrité ?

Si leur intervention ne se manifeste pas dans des pareilles circonstances, alors que la moitié de la ville est suffoquée par des odeurs aussi nuisibles que désagréables, nous serions curieux de savoir quand et comment les dites Commissions interviendront.

Il nous semble bien extraordinaire qu'aucun conseiller municipal n'ait encore demandé nettement à la Municipalité si l'Administration était impuissante à ce sujet, et si elle ne pouvait pas obliger la Compagnie des vidanges à prendre les mesures de précaution nécessaires pour empêcher cette infection. »

Ces plaintes réitérées démontrent à n'en pas douter que la presse locale est unanime à reconnaître la nécessité du déplacement du dépôt de la Mouche dont la position, au milieu de nos grandes usines industrielles et du voisinage des ateliers d'Oullins, est un danger permanent.

Le Conseil municipal a le droit et le devoir de s'occuper immédiatement de cette grave question dont la solution sera sans doute plus facile que celle beaucoup plus importante des eaux, qui occupe nos édiles depuis tantôt dix ans.

Les difficultés du déplacement du dépôt pourraient, du reste, se trouver singulièrement simplifiées à ce jour.

On sait, en effet, que dès le 26 août 1885, le Conseil général du Rhône a concédé, après enquête, un chemin de fer d'intérêt local de Lyon à St-Fons par la Vitriolerie et la Mouche.

Or, ainsi que nous le disions récemment, on n'attend plus, pour entrer dans la période d'exécution, que l'avis du Génie au sujet de la traversée du mur d'enceinte. Mais cet avis sera certainement favorable, un simple mur d'enceinte ne pouvant empêcher le passage d'une ligne industrielle destinée à faciliter l'établissement, à une grande distance de la ville, de toutes les usines réputées insalubres.

Au nombre de celles-ci, figure en première ligne le dépôt de la Mouche, objet de plaintes aussi multiples que justifiées, tellement justifiées qu'elles ont déjà donné lieu, on s'en souvient, à des condamnations en dommages et intérêts au profit de divers propriétaires avoisinants.

Il appartient donc au Conseil municipal d'inviter l'Administration à intervenir auprès du Génie pour que, les dernières difficultés levées, l'exécution de la ligne de Lyon à St-Fons par la Mouche soit immédiatement entreprise.

Rien ne sera plus facile alors que d'imposer à l'usine dont il est question, le transport au loin, à l'aide de « trucs porteurs », de matières qui s'arrêtent à la Mouche où elles sont, par leur séjour et leur traitement, une cause d'infection indigne d'une ville civilisée.

Avec une voie ferrée, le transport au-delà de Saint-Fons coûterait moins que celui actuellement pratiqué par voie de terre jusqu'à la Mouche. Le restant ne serait plus dès lors qu'une affaire d'expropriation, pour laquelle on doit disposer des moyens suffisants.

Ajoutons que par cette combinaison on pourrait, à l'aide des produits non transformés en ammoniac, aller fertiliser une grande partie des terrains qui s'étendent le long du Rhône entre Saint-Fons et Sérézin, ce qui, au point de vue agricole, ne serait pas à dédaigner.

Donc : construction rapide du chemin de fer de la Vitriolerie ; expropriation de l'usine de la Mouche et transport de cette usine au-delà de Saint-Fons, où les produits lui seraient amenés par la nouvelle voie.

Voilà le seul moyen pratique de donner satisfaction aux intérêts des habitants de la ville de Lyon, sans plus tarder, en très sérieuse considération.

Le gérant : P. THOUVEREZ.

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..... | 1.000 |
| 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. | Piétons { Intérieur de l'Hippodrome } { Côté droit des Tribunes } { Côté gauche des Tribunes } | 1 Fr. | Digue : 50 cent. | Cavalier..... | 5 fr. |
| — (pour Dames)..... | 10 fr. | | | | Voitures à quatre chevaux..... | 20 fr. |
| Tribunes A, couvertes, côté droit et côté gauche..... | 5 fr. | | | | — à deux chevaux..... | 15 fr. |
| Tribunes B, couvertes, côté droit et côté gauche..... | 3 fr. | | | | — à un cheval..... | 10 fr. |

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

SOUSSIONS (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 : Deville.

SECRETARIAT DES COURSES AU GRAND-HOTEL-DE-LYON

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

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 LÉGION D'HONNEUR



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 A POSE INSTANTANÉE
(VOIE RIVER ET DÉMONTABLE)
POUR TRAVAUX PUBLICS, MINES, PLANTATIONS
WAGONS PERFECTIONNÉS.

MATÉRIEL FOURNITUR
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 nat.

NAVIGATION GÉNÉRALE ITALIENNE

Sociétés réunies Florio-Rubattino

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

Remettez 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

ENCAISSEMENTS 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 | 2 ^e CLASSE | 3 ^e CLASSE |
| 4 fr. | 3 fr. 10 | 2 fr. 20 |

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

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

ON DEMANDE

pour garder une propriété, un ménage sérieux et actif. 2.600 francs d'appointements et un logement. S'adresser, avec timbre de réponse, à M. Lafargue, 16, rue Montgolfier, Paris.

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,