

# LE RHÔNE

ABONNEMENTS

Lyon et départements... 6 fr.  
Union postale..... 8 »

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. — Décentralisation et mutualité. — Rhône et Isère. — Les chemins de fer de la région lyonnaise. — Les eaux de Lyon. — Les fossés d'enceinte. — Le nouvel ébullioscope. — Les récents progrès de la minoterie. — Le canal des Deux-Mers. — Propagation des produits de l'industrie française.

## CAUSERIE

Il fait beau tracer des plans et des programmes sur le papier !...

Autant en emporte le vent dans maintes conjonctures.

J'avais dit, en prenant cette place, que je parlerais affaires et ne parlerais que d'affaires ; hélas ! autant en emporte le vent !...

La besogne que vient d'accomplir l'ingénieur Freycinet est si surprenante, qu'il vous paraîtra naturel, pour une fois, cher lecteur, alors que d'affaires il n'en est plus question, que je vienne, comme ingénieur aussi, traiter un brin de politique, puisque, grâce au président du Conseil, cela devient professionnel.

Le propre de l'homme, sa marque distinctive, c'est de se fabriquer de tout un modèle en esprit, ou, comme nous disons aujourd'hui, un idéal.

Grâce à notre puissance idéalisante, nous prenons notre essor et planons au-dessus du réel, au-dessus de nous-mêmes.

Nous sommes arrivés de la sorte à nous faire une idée modèle de la famille, de la patrie, de l'art, de la politique, de l'humanité, sans compter le reste.

Eh bien ! vous le dirai-je, cher lecteur ? Je me suis fait de la République un idéal.

Mais je dois le dire de suite, je ne comprends pas la République absolument comme ceux qui en profitent.

C'est peut-être, me dira-t-on, parce que je n'en profite pas.

Soit, mais puisque j'ai la bonne fortune d'être spectateur de la comédie actuelle, je veux essayer de montrer que l'idée de République est noyée dans les choses et dans les mots, et que la sauce politique qu'on nous sert, quelque délectable qu'elle puisse paraître à de certains palais, fait disparaître le poisson ou qu'elle en dissimule l'absence.

A propos de proscriptions, la République vient de faire prévaloir les droits de l'État.

C'est la formule, le mot de passe des républicains de gouvernement.

L'État, au temps de Napoléon, c'était Napoléon. Aujourd'hui, c'est une majorité représentée par plusieurs hommes, au lieu de l'être par un seul.

Et ces hommes, s'ils ne disent pas : « L'État c'est moi », peuvent dire : « L'État c'est nous ».

Et si quelque autre majorité d'aventure se formait, en opposition avec la majorité actuelle, ce qui s'est déjà vu, l'État changerait d'esprit.

On ferait encore, au nom d'une majorité, prévaloir les droits de l'État.

Dans ce cercle, point d'issue pour la liberté, puisque les passions se substituent aux principes, et que l'on sacrifie la conscience à la raison d'État.

Ce qui vient de se commettre à la Chambre, et les tendances d'esprit qui se sont manifestées, mettent en évidence l'antithèse de fond qui régit notre système politique.

Nous sommes une démocratie de par le Code civil et le vote universel, qui assurent à tous les citoyens indistinctement, l'égalité civile et l'égalité électorale.

En dehors de ces institutions égalitaires, de quoi se compose notre organisme politique ?

Il se compose de l'Université, du Concordat, de l'Administration préfectorale : trois constitutions napoléoniennes.

La Monarchie a vécu, encore qu'elle ait fini trop tôt en France et de mort violente ; si elle devait reparaitre, elle durerait peu, elle ne serait que l'expédient d'un jour, elle ne serait pas la Monarchie.

Qu'on ne s'y trompe point, cependant.

Si la Monarchie a vécu parmi nous, le monarchisme subsiste, et rien ne montre mieux qu'il a la vie dure, que les lois d'exceptions, défendues par des républicains qui se disent convaincus.

Il est partout, d'autant plus puissant que nous ne l'apercevons pas au dehors ni ne le sentons en nous-mêmes.

Dans nos idées, dans nos mœurs, surtout dans nos institutions centralisatrices à outrance, le monarchisme triomphe.

Et il triomphe alors et surtout qu'on emprunte à la Monarchie son vilain système de défense : l'expulsion.

Nos institutions centralisatrices à outrance, auxquelles nous, gens de province, devons faire la guerre, sont marquées au coin de l'esprit despotique de Napoléon, lequel d'ailleurs, à cet égard comme à tant d'autres, n'a fait que continuer, en l'exploitant à son profit, la tradition nationale, et dont nos républicains ne se privent guère : celle de l'État, s'enrichissant aux dépens des citoyens, formant ses attributions de celles qu'il leur ôte, sa liberté de celles qu'il enlève aux individus, en leur abandonnant, comme fiches de consolation ou d'amère ironie, l'égalité devant la loi et l'égalité devant le scrutin.

Munis du vote universel, les citoyens sont réputés libres, — à la condition pourtant de comprendre et de vouloir la liberté.

Mais, jusqu'à ce jour, ils ne me paraissent guère avoir songé à faire usage du vote qui leur donne l'omnipotence en principe, pour s'assurer la liberté en fait.

Ils n'ont jusqu'ici envoyé à Paris aucune majorité véritablement éclairée et pratique, chargée de réduire le gouvernement à des fonctions moins exorbitantes, tant ils sont par coutume invétérée et aussi par génie naturel, nous devons le croire, portés à se débarrasser des corvées quotidiennes de la liberté.

Que le gouvernement fasse le ménage !

C'est le plus simple et le moins fastidieux ; cela coûte moins d'efforts, de persévérance ; cela vous épargne l'ennui de l'humble détail, et il est si doux de ne rien faire !

On aura beau dire et beau faire.

De la démocratie, il n'existe que deux formes dont l'histoire ancienne et moderne nous fournit des exemples : la forme républicaine qui dissémine l'action et répand l'initiative parmi le plus grand nombre de citoyens éclairés d'un même pays, c'est la bonne ; la forme personnelle, césarienne, qui concentre l'action et la résume en un seul homme, dans lequel une majorité s'absorbe, sent, pense et veut ; on la connaît.

Inévitablement, une démocratie byzantine et incapable, à forme centralisatrice, aboutira, qu'elle le veuille ou non, à ce résultat : elle ne sera représentative et parlementaire qu'en attendant, d'apparence plutôt que de fond, jusqu'à ce qu'elle ait trouvé l'homme unique, en lequel elle tend invariablement à se personnifier.

Le jour où elle l'aura rencontré, cet homme, les épousailles auront lieu : la démocratie tirera le scrutin son représentant, et si elle est par la constitution empêchée de lui remettre carte blanche, elle tournera la difficulté en lui envoyant une majorité en laquelle elle-même et lui seront ensemble représentés.

Ce gouvernement par procuration, qui garde les dehors du gouvernement représentatif, est une mixture de démocratie et de monarchisme ; c'est le régime bâtard, toujours impliqué dans le vote universel des citoyens dont l'éducation politique n'est pas

faite, et qui supposent que la violence supplée à la raison et au savoir, alors que les groupements professionnels, qui feraient des affaires et paralyseraient l'action dissolvante des politiciens, ne sont représentés dans aucun parlement.

Que M. de Freycinet veuille bien y songer, même, et je dirai surtout, avec les princes pros crits ; sous le régime du vote universel, le pays s'est deux fois incarné dans un homme.

La chose pourrait bien se reproduire encore, si nos parlements continuent à se désintéresser des questions sérieuses et à croire que quand Paris est satisfait et gorgé de centralisation, la France entière est en joie.

La décentralisation bien entendue, qui n'affaiblit en rien l'idée d'autorité et qui donne la vie aux extrémités de la nation, où les révolutions ne se font jamais, s'impose absolument, alors que le savoir va sans cesse grandissant ; et l'initiative, que l'on doit encourager là où elle se manifeste, est la fille du savoir. C'est un central qui pense ainsi et qui se permet de le dire, très affectueusement, à un polytechnicien dont les idées peuvent encore refléter l'école très exclusive et très centralisatrice, ce qui est naturel à toute supériorité qui ne compte pas avec celle des autres.

O. G.

## DÉCENTRALISATION ET MUTUALITÉ

Lorsqu'en 1852 le *Crédit Foncier* fut créé pour venir en aide à la propriété foncière obérée par l'usure, rien ne faisait prévoir l'extension que ses opérations devaient prendre ni l'action puissante et heureuse que cette institution exercerait un jour sur le développement du crédit public et de l'épargne.

De même qu'il a été créé jadis un instrument de crédit spécial au profit des propriétaires fonciers, afin de faciliter les emprunts à bon marché, de même il nous paraît être créé aujourd'hui un instrument de crédit spécial en vue de développer la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des ouvrages agricoles, afin de mettre l'exécution de ces travaux à la portée de tous les entrepreneurs, par leur compétence, leur solvabilité et leur expérience, justifieront qu'ils sont en état de faire profiter la chose publique des améliorations qu'ils pourraient introduire dans l'industrie des chemins de fer.

Le marasme de l'industrie qui permettrait d'obtenir à bon compte la main-d'œuvre, les matériaux, les locomotives, les voitures et les wagons, l'abondance et le bas prix de l'argent qui ne sait plus s'employer, sont des conditions favorables à la réalisation de cette conception.

L'idée n'est pas irréalisable, puisqu'elle est pratiquée en Belgique, où la nécessité a été reconnue de mettre en communication avec les grands réseaux ferrés le plus grand nombre possible de communes rurales, afin de permettre à l'agriculture et aux autres industries situées sur tous les points du territoire de se développer sans entraves d'aucune sorte.

C'est dans cet esprit que le gouvernement belge a patronné la création de la *Société nationale des chemins de fer vicinaux*, laquelle n'est autre qu'une *mutualité* formée entre les communes (plus majeures que les nôtres) ayant intérêt à la construction des chemins de fer routiers.

Ainsi constituée, cette Société a émis l'an dernier, avec le plus grand succès, des obligations à lots rapportant 2 1/2 p. cent, qui ne lui coûtent que 3,50 p. cent l'an, comprenant l'intérêt, l'amortissement et les primes, lesquelles obligations, au capital nominal de 100 fr., se négocient couramment à 110 et 111 fr., c'est-à-dire avec une prime de 10 p. cent au-dessus du pair.

Cela explique que trouvant, grâce à des facilités de ce genre, des capitaux en abondance et à bon marché, nos voisins puissent établir à peu de frais un réseau

vicinal de chemins de fer économiques, comme il n'en existe dans aucun pays.

Pourquoi n'appliquerait-on pas dans sa partie pratique le même système en France? Les entrepreneurs sérieux pourraient trouver ainsi des capitaux à un taux réduit, dont profiteraient les travaux et les communes, sans passer par les Banques dites favorisant le commerce et l'industrie, et dont la bienveillante étreinte étouffe l'entrepreneur et l'entreprise.

Est-ce trop demander à nos Conseillers départementaux et communaux, qu'entre deux vœux politiques ils veuillent bien penser à ces questions d'affaires qui sont vitales pour nos communes industrielles et agricoles?

## RHONE ET ISERE

*Chemin de fer d'intérêt local de Lyon à Saint-Marcellin*

Lorsque l'on jette un coup d'œil sur la carte des chemins de fer de la région lyonnaise, on est naturellement frappé de l'état d'isolement dans lequel se trouve la direction si commerçante et si industrielle de Lyon à Saint-Marcellin par Heyrieux, St-Jean-de-Bournay et la Côte-St-André.

L'industrie de cette belle contrée comprend des tissages de soieries et de rubans, des filatures et moulins de soies, des magnaneries, des fabriques de papier, de drap, de chaussures, de chapeaux de paille, de liqueurs, etc., autant d'établissements dont l'importance justifierait pleinement l'établissement d'une ligne de chemin de fer économique à voie étroite.

Cette ligne servirait également au transport des produits industriels du Royannais qui sont tous de même nature que les précédents et dépendent également en grande partie du commerce lyonnais.

Elle devrait partir de la Guillotière, extrémité du cours de Brosse, et passer par ou à peu près :

Bron, Genas, St-Bonnet, St-Laurent-de-Mûre, Grenay, Heyrieux, Diémoz, St-Georges-d'Espéranche, Charantonnay, St-Jean-de-Bournay, Chatonnay, Lieudieu, Sémons, Commelles, Balbin, La Côte-St-André, Saint-Simon, St-Pierre-de-Bressieux, Vireville, Roybon, Dionay, St-Apollinard, St-Antoine, Chatte, St-Marcellin.

La population de ces localités est de plus de 40 mille habitants; celle des cantons traversés dépasse 120 mille. La gare terminus, St-Marcellin, a 9 mille âmes, en tenant compte de la population des gros bourgs qui l'entourent : Iseron, St-Vérand, La Sône, St-Sauveur, Saint-Bonnet-de-Chavanne et St-Romand-de-Beauvoir.

Il doit certainement y avoir là des éléments suffisants pour assurer un trafic rémunérateur à un chemin de fer à voie étroite qui pourrait s'établir dans d'excellentes conditions économiques, sa construction ne nécessitant aucun travail d'art considérable.

Il y a donc lieu d'espérer que ces considérations frapperont l'attention des personnes intéressées et que nous ne tarderons pas à voir établir cette voie qui complètera les moyens de transport rapides de notre région et contribuera au développement des rapports de notre ville avec cette intéressante partie du Dauphiné.

Que les Municipalités des communes traversées prennent l'initiative d'émettre des vœux ou de former un syndicat d'études pour l'établissement du projet.

Le Conseil général du Rhône, si généreux jadis pour la ligne de Saint-Just-Mornant, accueillera certainement ce projet avec la même faveur. Et le département de l'Isère, encore plus directement intéressé à la question, s'efforcera d'encourager l'établissement d'une ligne à laquelle le Gouvernement lui-même ne refusera pas le bénéfice de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 relatif à la garantie d'intérêt.

Nous reviendrons bientôt du reste sur cette intéressante affaire, pour laquelle nous accueillerons avec satisfaction tous les renseignements officiels ou officieux qui nous seront fournis par les communes ou par les commerçants et industriels intéressés.

## LES CHEMINS DE FER DE LA RÉGION LYONNAISE

### ET LES FOURGONS

*de la Loire, du Dauphiné et de la Savoie.*

A maintes reprises nous avons signalé la nécessité de la réforme de notre administration si lente, si compliquée, si embarrassée de rouages de toutes sortes, qu'une fois saisie d'une affaire on ne sait vraiment plus quand cette affaire pourra sortir.

Si nous revenons aujourd'hui sur cette question dont l'importance n'échappera à personne, ce n'est point, disons-le, que nous ayons le moindre espoir de réussir à faire modifier un état de choses qui menace de se perpétuer.

C'est seulement pour signaler aux administrations

compétentes — celles des Travaux publics et des Finances — les résultats d'une routine invétérée qui leur est des plus préjudiciables et qu'elles ont un intérêt direct à faire cesser à bref délai.

Nous voulons parler des transports à grande vitesse par le système dit des « Fourgons », qu'une observation attentive des faits et l'intérêt même de nos finances auraient dû, dès longtemps, faire tomber en désuétude.

\*\*\*

Tout le monde connaît ces immenses voitures à gros attelages qui partent tous les soirs de notre ville dans les directions de Saint-Chamond, Saint-Étienne, Roanne et Charlieu, La Côte-Saint-André et Saint-Marcellin, Grenoble et Chambéry.

Et tout le monde se demande, non sans raison, comment il se fait qu'un système de transport aussi primitif et aussi coûteux puisse faire concurrence, sans chance de perte, aux lignes de chemins de fer qui parcourent les mêmes directions.

Edifions tout de suite nos lecteurs en leur disant que la seule raison d'une telle concurrence peu profitable au public et fort préjudiciable aux Compagnies de chemins de fer, *associées de l'État*, provient de notre routine administrative.

En effet, si un commissionnaire, entrepreneur de transports, fait ses expéditions par chemin de fer, il doit faire autant de déclarations qu'il y a de destinataires, c'est-à-dire : pour 100 colis, par exemple, faire quelquefois 100 déclarations et supporter par conséquent autant de timbres de lettres de voiture.

Tandis que si le même commissionnaire charge tous ces colis sur un seul fourgon routier pour une destination unique, il peut voyager avec une seule lettre de voiture et ne payer qu'un seul timbre, absolument comme s'il ne faisait qu'une seule expédition par une gare quelconque de départ.

Et c'est sur cette économie de timbres qu'il puise les moyens d'alimenter sa cavalerie et d'entretenir son matériel, tout en faisant utilement concurrence aux voies ferrées dont la diminution des recettes depuis deux ans est un des principaux motifs qui nous inspirent la présente critique.

Le résultat le plus net d'une telle opération est que, d'une part, les Compagnies de chemins de fer perdent le bénéfice d'un trafic relativement important, puisque chaque fourgon correspond à peu près au chargement complet d'un wagon de grande vitesse.

Et que, d'autre part, ces énormes véhicules dits « fourgons », chargés souvent à raison de six tonnes, soit 1,500 kilog. par roue, sont une cause des plus sérieuses de la destruction du macadam sur les routes nationales ou départementales.

Bien plus, on parle déjà de l'emploi des machines routières pour la conduite de ces énormes véhicules, ce qui ne peut que contribuer à augmenter dans une forte mesure les frais d'empierrement à la charge des départements ou de l'État.

C'est-à-dire qu'on en arrive à cette étrange anomalie : l'État faisant lui-même les frais d'une concurrence qui lui est des plus préjudiciables, puisqu'en outre de la perte de l'impôt de grande vitesse, il peut être appelé en vertu des conventions à intervenir, à un moment donné, pour couvrir les insuffisances de recettes des voies ferrées.

\*\*\*

Mais, dira-t-on, comment remédier à de tels inconvénients sans entraver la liberté commerciale et industrielle qui consiste à laisser le public libre de choisir le mode de transport et les prix qui lui conviennent?

La réponse, selon nous, est bien simple.

Prenons par exemple le fourgon de Saint-Étienne.

Ce service exige l'emploi d'une vingtaine de chevaux correspondant, avec les frais accessoires, à une dépense journalière de deux cents francs.

Ne serait-il pas possible de créer un tarif spécial applicable aux fourgons complets chargés sur trucs et d'atteler tous les soirs ces véhicules au dernier train de voyageurs de Saint-Étienne?

Ce tarif, inférieur de plus de 50 0/0 aux frais supportés par l'entrepreneur actuel, serait immédiatement adopté par lui. Il conduirait son fourgon à la gare de départ, le reprendrait quelques heures après à la gare d'arrivée et tout le monde y trouverait son avantage :

La Compagnie du chemin de fer bénéficierait d'un accroissement de recettes;

L'État ou le département verraient diminuer les dépenses d'entretien des routes;

Et le public, enfin, trouverait dans ce système, le double avantage de l'économie et de la rapidité.

Que cette réforme soit adoptée sur toutes les autres directions parcourues par les fourgons et il ne sera plus dit qu'une concurrence aussi anormale peut être faite aux voies ferrées par le système pourtant si coûteux et si arriéré d'un transport par routes.

Reste, il est vrai, la question des timbres que nous avons signalée au commencement de cet article. Mais, nous le répétons, c'est là de la routine administrative. On peut et on doit devoir autoriser sur un chemin de fer ce qu'on autorise sur une route et nous pensons

qu'il nous aura suffi de signaler ces faits à l'attention de l'Administration compétente pour qu'elle mette au plus tôt à l'étude les moyens d'empêcher qu'ils se perpétuent.

## LES EAUX DE LYON

Au moment où la Commission des Eaux est sur le point, dit-on, de prendre une détermination, il n'est pas sans intérêt de mettre sous ses yeux l'extrait suivant du procès-verbal de la séance du 17 mai dernier de la Société nationale de médecine de Lyon, que nous empruntons au *Lyon-Médical*.

On discutait le projet Michaud et, à la suite d'une fort savante description, M. Clément concluait ainsi :

« M. Michaud a donc eu raison de céder à l'opinion publique et de s'efforcer de nous procurer cette masse indispensable. Il lui reste, pour mettre son projet à l'abri de toute critique, à garantir de toute contamination les points faibles de la terrasse filtrante. Je ne doute pas qu'il ne triomphe de cette difficulté comme il a triomphé de la première. »

M. Chassagny, prenant ensuite la parole, s'associe aux réserves de M. Clément :

« Les besoins des villes en eaux, a-t-il dit, vont toujours en croissant au-delà de toutes les prévisions; l'expérience l'a prouvé. Presque partout où l'on a capté des sources, on a eu des déceptions. Du reste il a déjà exprimé ces réserves au moment où M. Ferrand a présenté son rapport à la Société de médecine. Lorsqu'une source est abandonnée à elle-même, il se forme des biefs qui s'opposent à l'écoulement. Le captage supprime ces obstacles et la quantité d'eau va vite en s'amoindrissant. Aux exemples qu'a cités M. Clément, on peut encore ajouter celui de la Vanne à Paris, qui donne une quantité d'eau bien moins grande que celle sur laquelle on comptait.

On pourrait avoir également des mécomptes avec les sources de Pollon et de Nérieux, qui, on le sait, sont les plus considérables. Ces sources sont formées par l'Albarine. Or, entre la pente de l'Albarine et le Pollon il se trouve une grande quantité de terrains condamnés à une stérilité complète. Il serait très possible que des industriels fissent un barrage pour irriguer cette plaine et y amener la fertilité, et il en résulterait la disparition d'une grande quantité des eaux comprises dans le projet en discussion.

Au point de vue de la salubrité, les eaux qui forment le Pollon et le Nérieux, et qui sont fournies par l'Albarine, forment une nappe d'eau située à une profondeur assez minime pour qu'il soit permis de craindre leur contamination par les produits répandus à la surface du sol. De plus, ces eaux ne subissent pas une filtration suffisante, car la pente fait défaut, et l'on sait qu'il faut une certaine pression pour que l'on puisse avoir une véritable filtration. Or, ces eaux qui proviennent de l'Albarine sont relativement pures, ainsi que nous l'a dit M. Arloing. Mais on n'a fait l'analyse qu'une seule fois ou du moins on n'a fait qu'un petit nombre d'analyses, et si l'on songe que l'Albarine traverse un pays industriel, que sur ses bords il se trouve plusieurs usines et entre autres des filatures, qu'à un moment donné on y jette des débris de toute sorte, on comprendra qu'à ce moment les eaux ne pourront pas présenter la même pureté qu'on y a constatée alors qu'elles ont été soumises à l'analyse de MM. Arloing et Chauveau.

Il reste encore une question qui mérite d'être examinée, c'est celle de l'incrustation. Ces eaux contiennent bien du bicarbonate de chaux et non du sulfate, comme on aurait pu le croire d'après le voisinage d'une carrière de plâtre. Mais l'on sait, depuis les travaux de Belgrand, qu'une eau qui marque plus de 18,60 est une eau incrustante. Or, on constate jusqu'à 24° hydrotimétriques dans quelques-unes des sources. Il y aurait donc lieu de craindre l'altération des conduits sur un aussi vaste parcours. M. Chassagny rappelle à ce sujet les mécomptes qu'a eu à subir la ville de Dijon. M. Demazé écrivait au maire de Lyon que l'état des conduits d'eau de la ville de Dijon était absolument satisfaisant pendant 13 mois; qu'il admet qu'au bout de ce temps les conduits se couvrent d'une couche d'incrustation qui fait bientôt suivre une accumulation qu'on fut obligé de faire des dépenses considérables pour la réparation des conduits. »

Pour conclure, M. Chassagny pense que la Société de médecine peut bien manifester sa préférence pour les eaux de sources, mais il ne lui semble pas qu'elle puisse émettre un vœu favorable à un des projets soumis à la Municipalité, à l'exclusion des autres.

## LES FOSSÉS D'ENCEINTE

On lit dans le *Lyon Républicain* :

« On se rappelle la longue campagne entreprise contre le maintien des anciens fossés de fortification, plus connus à Lyon sous le nom de « Chemin de ronde ».

La question ayant été définitivement tranchée, nous n'y reviendrons que pour examiner les choses au point où elles en sont actuellement.

La décision prise de faire disparaître ces fossés et leurs servitudes a coïncidé avec la construction du nouveau mur d'enceinte destiné à compléter le dernier système de fortification de Lyon, classée aujourd'hui, comme on le sait, place forte de première classe.

Le plus grand nombre de nos concitoyens ignorent certainement cette construction et n'ont pas eu la curiosité d'aller visiter ces gigantesques travaux, assez intéressants cependant pour que ceux qui en font le but d'une excursion n'aient pas à le regretter.



Mais passons.

On a donc procédé au remblai des anciens fossés en partant du nord, c'est-à-dire de l'entrée du Parc. Les opérations commencées, il y a plus d'un an, avaient laissé croire, à en juger par le début, qu'elles seraient rapidement menées.

Il n'en a rien été. Non seulement les travaux ont été arrêtés brusquement à hauteur du cours Vitton, mais encore ils n'ont pas été achevés dans la partie où ils ont été entrepris. C'est ainsi que, depuis la fin de l'été dernier, il existe de véritables mares empestées le long de l'entrée du Parc, depuis le cours Vitton jusqu'à plus de 500 mètres en longeant la ligne de Genève.

Nous n'avons pas besoin de faire ressortir les fatales conséquences que peut avoir un tel état de choses. Ces fossés, dont on a si souvent signalé l'inconvénient pour la santé publique, sont actuellement plus dangereux que jamais.

Depuis plusieurs jours, par suite des alternatives de pluies et de chaleurs que nous traversons, ils sont une source d'infection et de miasmes dangereux pour le populaire quartier de l'est de la ville. Aussi les plaintes nous arrivent nombreuses, nous demandant d'appeler l'attention de qui de droit sur ce qui se passe.

Voilà qui est fait. Nous ne doutons pas que l'Administration ne prenne immédiatement des mesures pour qu'il soit procédé rapidement à l'entier remblai de tous ces foyers pestilentiels.

D'autre part, les travaux du nouveau mur d'enceinte étant maintenant terminés jusqu'à hauteur du cours Gambetta, nous croyons que le moment est également opportun pour procéder au remblai de cette autre partie de l'ancienne fortification depuis le cours Vitton jusqu'au fort de Villeurbanne. Ces fossés sont complètement abandonnés et ne sont l'objet d'aucun soin d'entretien et de propreté. On voit-on surnager au milieu de leurs eaux verdâtres des débris de toutes sortes et des cadavres d'animaux en putréfaction. C'est dire qu'ils constituent un danger auquel il serait trop tard de songer à porter remède le jour où une épidémie serait déclarée.

Nous avons pu nous rendre compte, par nous-même, que les réflexions qui précèdent sont aussi justifiées que la récente lettre du docteur Crestin et que les plaintes réitérées auxquelles donne lieu depuis si longtemps le déplorable état de nos fossés d'enceinte.

Il nous a suffi, pour cela, de nous rendre à la Mouche, dans les environs de l'avenue de Saxe-prolongée, et de subir un instant les émanations nauséabondes qui se dégagent, le soir surtout, des anciens fossés.

Il y a là, au milieu de tout un quartier ouvrier, un danger permanent pour la santé publique, et nous estimons que notre Municipalité encourrait une lourde responsabilité en ne pas remédiant de suite à un pareil état de choses.

Voici le retour des grandes chaleurs et avec elles les chances d'épidémies de toutes sortes.

Allons, MM. les Conseillers municipaux, faites au plus tôt pour le sud de la ville ce que vous avez déjà fait pour le nord au sujet des fossés de l'entrée du Parc, bien moins dangereux, au point de vue de l'hygiène, que ceux de la Mouche.

Obtenez de qui de droit l'autorisation de procéder au remblaiement. Vous aurez rendu service à tous les propriétaires ou locataires de ce quartier et — ce qui n'est point à négliger — vous aurez procuré de l'occupation à de nombreux ouvriers sans travail qui attendent avec impatience votre décision.

## LE NOUVEL ÉBULLIOSCOPE

A maintes reprises nous avons signalé à l'attention des spécialistes l'ébullioscope à bouilleur mobile de M. Bénévolo, ingénieur-opticien de notre ville.

Cet instrument, destiné au dosage de l'alcool des vins et liqueurs, vient d'être l'objet, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par les lignes suivantes que nous extrayons du *Bien Public* de Dijon, d'une nouvelle distinction au Concours régional de l'Or :

« M. Bénévolo, ingénieur civil à Lyon, présentait un instrument de son invention appelé l'ébullioscope. Cet instrument, d'une grande simplicité et d'un usage des plus faciles, sert à déterminer le degré d'alcool contenu dans le vin avec une précision mathématique et surtout avec une rapidité extraordinaire.

Ainsi les expériences faites ont permis d'établir la richesse alcoolique des vins expérimentés en moins de cinq minutes; au trefois, avec les appareils encore en usage, il aurait fallu au moins une demi-heure pour arriver au même résultat.

La délégation de la Société des Agriculteurs de France a remarqué cet intéressant instrument, qui devra être apprécié dans notre Côte-d'Or où il pourra rendre des services journaliers, et elle lui a attribué une médaille d'argent grand module. »

Toutes nos félicitations à M. Bénévolo.

## Les récents progrès de la minoterie

Le grand public français n'a accordé qu'une très faible attention à l'Exposition internationale de Meunerie et de Boulangerie qui a eu lieu l'été dernier au Champ-Elysées de Paris, et cependant l'importance de cette exposition a été grande, car elle a constaté aux yeux des plus sceptiques la révolution considérable qui vient de transformer la Minoterie en France, après l'avoir transformée déjà dans d'autres pays.

Bien des progrès ont été faits dans l'art de mouder depuis l'époque où Bélisaire, enfermé dans Rome avec ses légions, établit le premier moulin à eau d'Europe, en utilisant le cours du Tibre : les moteurs hydrauliques se sont perfectionnés, les moulins à vent ont été inventés et ont rendu de grands services dans les pays plats, puis enfin est arrivée la machine à vapeur.

Ainsi l'eau, l'air et le feu ont été successivement asservis à la tâche réservée autrefois aux bras des opprimés et aux sueurs des malheureux. Cependant la meule de pierre mobile tournant sur une meule fixe restait toujours le grand principe de la mouture du blé.

Mais toujours que depuis quelques années toute une révolution s'est accomplie dans l'industrie du moulin ; la meule en pierre, la meule biblique et historique, est abandonnée de tous côtés et l'industrie moderne la remplace par des paires de cylindres, quelques-uns en porcelaine dure, le plus grand nombre en fonte de fer trempé ou en acier, mais agissant tous tout autrement que la meule.

C'est aux environs de 1846 que remonte l'origine de la nouvelle « mouture par cylindre » qui a amené une révolution économique dans tous les pays où elle s'est introduite successivement. Elle a pris sa source dans la Suisse orientale, mais s'est développée surtout en Hongrie, ce qui lui fait souvent donner le nom de « mouture hongroise ».

De ces contrées elle ne s'introduisit que lentement en Allemagne, en Autriche et dans l'Italie du Nord ; mais elle franchit l'Océan et les Américains s'en emparèrent aussitôt. Avec leur puissant esprit d'appropriation et leur génie pratique, ils perfectionnèrent tellement la mouture hongroise et lui consacrèrent de si colossales usines, que lorsqu'elle revint de chez eux en Angleterre, puis en Belgique et en France, elle y prit souvent le nom de « mouture américaine ».

La Minoterie française a reculé plus longtemps que celle des autres pays d'Europe devant l'abandon de la mouture par les meules, soit par un certain manque d'initiative naturelle, soit parce qu'elle s'imaginait que l'innovation des cylindres n'aurait qu'une faveur passagère.

Mais lorsqu'elle hésitait, les producteurs étrangers envahissant peu à peu les marchés français avec leurs farines produites par cylindres, vers lesquelles le public se portait, à cause de leur blancheur séduisante et la boulangerie, poussée par sa clientèle, demandait volontiers les farines hongroises même à un prix supérieur à celui des farines françaises.

La résistance n'était plus possible et les principaux moulins ne reculèrent plus devant une transformation coûteuse et assez difficile à opérer, mais qui devenait pour eux une question de vie ou de mort.

Les importantes expériences organisées par la Chambre syndicale des Grains et Farines de Paris, avec le concours et au moyen des souscriptions des grands minotiers de toute la France, sont venues constater le triomphe du nouveau système de mouture par les cylindres, et l'Exposition de 1885 à Paris a fait accepter ce triomphe par les plus récalcitrants.

Aussi les minotiers français cherchent-ils à rattraper le plus promptement possible le temps perdu, et aujourd'hui tous les moulins un peu importants ont abandonné ou abandonnent en hâte leurs meules en pierre pour les remplacer par des cylindres en porcelaine dure ou en métal.

Les usines à blé de la région lyonnaise ne font pas exception et nos boulangers trouvent maintenant dans leur département même des farines maintenues par cylindres, tandis qu'ils devaient récemment encore les faire venir de l'étranger et principalement de Hongrie.

Les petits moulins de la campagne et de la montagne gardent seuls encore l'outillage des meules, parce que la transformation en un outillage à cylindres est trop coûteuse pour eux, et enfin, il faut le dire, parce que ce dernier système de mouture ne s'applique avantageusement qu'avec une fabrication abondante et régulière, et avec une clientèle d'une certaine étendue.

Nous n'avons pas la place ici d'entrer dans la description technique du nouveau système de mouture ni de comparer ses produits à ceux des meules ; nous avons seulement voulu retracer brièvement la transformation qui s'est opérée dans les grands moulins, appelés aussi « moulins de commerce », et signaler ce fait assez intéressant que leur mode de travail est désormais tout différent de celui des moulins de campagne. Il en résulte que l'habitant des villes et celui des campagnes n'ont du pain préparé, quant à la mouture, par des procédés distincts, et il se trouve heureusement que si le citadin a du pain plus blanc, le campagnard a du pain possédant un peu plus de saveur et la qualité précieuse pour lui de se conserver tendre plus longtemps.

ED. LULLIN, ingénieur.

## LE CANAL DES DEUX-MERS

Du Havre à Port-St-Louis-du-Rhône

Le *Petit Marseillais*, sous le titre : « Un Canal de Marseille au Havre par Lyon et Paris », publie l'article suivant :

« Appelons ceci un rêve, si on le veut. Mais ne pourrait-on faire du rêve une réalité ?

M. Vergne, capitaine de frégate en retraite, percepteur à Dijon, vient de publier une brochure : *A propos du portage*. Il y expose l'immense avantage que rapporterait à la France la création, comme voie de transit entre la Méditerranée et la Manche, d'un canal de Marseille au Havre. Ce canal permettrait aux navires de transporter, sans rompre charge, leur cargaison dans le nord

de la France, en Angleterre, dans les pays avoisinant la Manche, en un mot dans toute l'Europe septentrionale.

Il existe déjà un projet de M. Bouquet de La Grye faisant de Paris un port de mer en communication avec la Manche.

Le projet actuel a pour but de le compléter en reliant la capitale à la Méditerranée. Pour ce faire, M. Vergne propose la construction d'un canal latéral à la Seine, empruntant le canal de Bourgogne, la Saône, le Rhône, la vallée du Rhône, l'étang de Berre pour rejoindre Marseille.

Le percement du Saint-Gothard a détourné une partie du travail commercial au profit de l'Allemagne et des ports italiens. Marseille a ressenti et peut ressentir longtemps encore le contre-coup de cette situation. Par contre, qui peut prévoir les conséquences qui seraient obtenues par la réalisation du projet que nous indiquons ? N'est-on pas en droit de dire que nous accaparierions, par cette nouvelle voie, le travail de la moitié du commerce du monde entier ?

Outre que le transport des engrais, des houilles, etc., se ferait à très bon prix, tout permet de croire que la défense du territoire y trouverait une grande utilité. La concentration des torpilleurs, en effet, pourrait s'effectuer avec au moins autant d'avantages que par le canal du Midi, dont le projet d'utilisation est actuellement à l'étude. Ce dernier canal sera toujours plus avantageux pour l'Angleterre que pour la France, tandis que le canal de transit par Paris ferait concurrence aussi bien au transit par le Saint-Gothard qu'au transit par Gibraltar.

Tel est le projet que développe M. Vergne dans sa brochure, et auquel on n'aurait à opposer que la question d'argent. Mais bast, mieux vaut encore dépenser l'argent chez nous que de l'employer à des entreprises plus ou moins fructueuses.

Encore une fois, pourquoi ce rêve ne deviendrait-il pas une réalité ?

FRANCK. »

C'est avec raison que notre confrère traite de rêve cette conception d'un canal du Havre à Marseille. Mais il nous semble qu'il a trop négligé la réalité.

Il existe une voie de navigation laquelle le Rhône et la Méditerranée ; elle emprunte le cours du Rhône et aboutit au port Saint-Louis-du-Rhône. C'est celle qu'a suivie l'année dernière le torpilleur 68 qui s'est rendu de la Manche à Toulon.

Elle présente, il est vrai, des imperfections, et, dans l'état actuel, elle ne pourrait satisfaire aux exigences d'un grand commerce de transit ; mais il est facile de l'améliorer. Les résultats obtenus seront en proportion des travaux exécutés et, par suite, des dépenses faites.

On ne peut opposer la question d'argent, car le plan d'ensemble des travaux une fois arrêté, rien n'oblige à l'exécuter immédiatement ; on peut n'engager les dépenses que progressivement et perfectionner ainsi peu à peu ce magnifique instrument de prospérité nationale.

Voilà la réalité !

Le rêve consiste à vouloir faire aboutir à Marseille ce canal de transit. Pour vaincre les obstacles naturels qui s'opposent à l'exécution de ce projet chimérique, il faut s'attendre à des dépenses énormes ; elles seraient faites en pure perte et rien ne peut les justifier.

Défions-nous des rêves ; ils font perdre de vue la réalité.

## Propagation des Produits de l'Industrie Française

Un Congrès des industriels et négociants français se tiendra à Paris, les 10, 12 et 13 juillet prochain, dans la grande salle des fêtes du palais du Trocadéro.

Ce Congrès, provoqué par le Comité de patronage du Syndicat de propagation des produits de l'industrie française, a pour but de réunir les hommes indépendants et d'initiative désireux de se rencontrer sur un terrain neutre pour discuter ensemble et arrêter une ligne de conduite générale pour la plus grande expansion des produits de l'industrie française et pour combattre les effets de la concurrence étrangère.

Le Congrès s'occupera également de toutes questions économiques se rattachant au but proposé.

On voit qu'en prenant une pareille initiative, le Comité de patronage du Syndicat n'est inspiré que par une pensée patriotique digne de tous éloges. Il est temps, en effet, que la lumière se fasse d'une façon définitive, en dehors de tout esprit de parti politique, de toute coterie et de toute personnalité, sur tous ces projets mis en avant depuis quelque temps et qui ne tendent à rien moins qu'à susciter la défiance en nuisant à la marche progressive des affaires.

Les inscriptions au Congrès ainsi que tous les projets doivent être adressés à la Commission d'organisation au siège du Comité, 45, rue Laffitte, à Paris.

Le gérant : P. THOUVEREZ.

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

18<sup>e</sup>  
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).....	1.500 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 <sup>re</sup> série).....	10.000
Prix du Lac, course militaire, 2 <sup>e</sup> série. Objet d'art, trois prix.....	1.000
Prix de la Société des Steeple-chase de France, steeple-chase, 4 <sup>e</sup> 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	} 1 Fr.
Côté droit des Tribunes.....	
Côté gauche des Tribunes.....	

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 des Courses). — 1. 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. 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<sup>ie</sup>** 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<sup>ie</sup> 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 Poutin — Valence — Andance — Vienne — Givors — Lyon-Vaise — Châlons-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

<b>PUISSANCE</b> 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	<b>CHEMIN DE FER PORTATIF</b> TOUT EN FER ET ACIER MED. DOR. LÉGIION D'HON. ATELIERS DE PETIT-BOURG	<b>PRODUCTION</b> 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 41 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 TOUTS 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 FACILITÉS D'ACHAT

Spécialité d'Outillage d'Ateliers & d'Exploitation pour la mine

**JULES WEITZ, 17 COURS DU MIDI, LYON**  
PAUL REGNARD Ingénieur, 3 C.P. 39, RUE BAYEN, PARIS, Représentant.

### 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.

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

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 <sup>re</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> CLASSE
4 fr.	3 fr. 10	2 fr. 20

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

1 <sup>re</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> 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.

## 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.