

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 diversées.....

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

SOMMAIRE. — Les consulats. — Les grèves. — La Chambre de commerce de Marseille. — Canal du Doubs. — Le Congrès de navigation. — Les canaux dérivés. — Les ponts de Lyon. — Les missions d'ingénieurs. — Glacières des abbayes. — Utilisation des immondices. — Correspondance anglaise. — Les machines sans foyer. — Industrie métallurgique. — Les expositions flottantes. — Variété.

Les Consulats et les Écoles de commerce

Le *Journal officiel* du 26 juin contient un décret du ministre des affaires étrangères fixant pour l'avenir le mode de recrutement des chancelliers attachés aux consulats.

Nous y voyons que les élèves diplômés des écoles supérieures de commerce seront admis à concourir pour les emplois d'élèves chancelliers et pourront ainsi, plus tard, arriver à exercer les fonctions de consuls.

Cette nouvelle sera favorablement accueillie par nos écoles de commerce françaises qu'y puiseront des nouveaux motifs pour relever le niveau des études commerciales. Car, il faut le dire à regret, nous sommes sur ce point fort en retard sur l'étranger, ainsi que le constate le *Sémaphore* dans l'analyse d'une remarquable publication intitulée : « Étude sur les écoles de commerce à l'étranger ».

Les recherches contenues dans cette publication ne sont pas toujours flatteuses pour notre amour-propre national. Il nous faut reconnaître que, sur ce terrain encore, l'Allemagne nous est supérieure. C'est elle qui compte le plus d'écoles commerciales et le plus d'élèves. L'Allemagne possède 59 écoles de commerce qui ont 7,778 élèves. Les facultés le plus enseignées généralement sont : la langue allemande et les langues étrangères, l'histoire et la géographie commerciale, la comptabilité, la science du commerce, les mathématiques appliquées au commerce, l'étude des changes, les sciences physiques et naturelles, la calligraphie, le dessin, le chant, la gymnastique. Dans quelques-unes on enseigne aussi la technologie, l'étude des marchandises, l'économie politique.

Les élèves entrent, au sortir de l'école primaire, vers l'âge de quatorze ans ; la durée moyenne des études est de cinq ans ; ils sont externes, contrairement aux élèves des écoles de commerce françaises, ce qui est préférable. Les frais des études sont relativement très élevés.

« Les employés de commerce allemands, dit la France, qui ont suivi ces écoles sont généralement plus instruits que nos compatriotes, parce qu'ils ont une plus grande facilité de développer leurs aptitudes mercantiles par le nombre relativement considérable d'écoles de commerce.

C'est précisément dans la supériorité de leurs employés que les Allemands puisent une des plus grandes forces pour la concurrence contre nos produits.

Le futur employé allemand apprend, en suivant les cours des écoles commerciales, plusieurs langues, sans compter des notions commerciales que l'employé français ignore complètement. Les élèves des écoles étant ordinairement des jeunes gens peu fortunés, n'ont pas, dès le début, des prétentions exagérées. Les négociants savent aussi se les attacher quand ils rencontrent parmi eux des sujets distingués, sérieux et instruits.

Il ne faut donc pas se le dissimuler, les employés de commerce allemands qui sortent de ces écoles sont nombreux ; ce sont ceux-là qui s'expatrient le plus facilement parce qu'ils connaissent les langues étrangères, ce qui est à peu près indispensable pour ceux qui veulent s'établir ailleurs que dans leur pays. Par conséquent, l'école de commerce allemande encourage, dispose ses élèves à l'émigration par l'instruction qu'elle leur donne.

Si on compare maintenant l'instruction de nos employés français avec la leur, on est forcé de convenir de leur grande infériorité.

Presque tous ont reçu une instruction primaire plus ou moins développée selon qu'ils ont passé par le lycée ou non ; quelques-uns sont des fruits secs de l'enseignement classique ; on en trouve rarement qui connaissent suffisamment une langue étrangère commerciale, pour l'espagnol dans le midi.

Comment veut-on qu'avec de pareils éléments l'émigration se développe dans notre pays ; comment veut-on que le commerce d'exportation augmente ? Autrefois, cette ignorance ne nous nuisait pas, parce que nos clients de l'étranger venaient chez nous ; mais, depuis qu'ils ont été visités à domicile par nos concurrents, ils ont oublié le chemin de la France, les noms des anciens fournisseurs, leurs produits mêmes. Les autres ont avancé, nous avons piétiné sur place ; or, dans la vie, qui piétine se met en retard sur les autres.

Tandis que nous autres, nous restons stationnaires, les autres nations ont emboîté le pas derrière l'Allemagne ; stationnaire, c'est devenir retardataire.

« L'Autriche, dit comme nous, elle a marché de pair avec nous. Depuis dix ans, son enseignement commercial a pris des proportions exceptionnelles. Elle compte aujourd'hui 62 écoles, possédant 8,148 élèves. Son système scolaire y est organisé comme en Allemagne ; les programmes sont à peu près les mêmes. Les principales écoles sont à Ohrudin, Graz, Linz, Prague, Presbourg, Trieste et Vienne.

La Belgique possède, au-dessus des athénées où l'instruction commerciale est supérieure à celle que l'on donne dans nos lycées spéciaux, tels que Mont-de-Marsan, un institut à Anvers, qui est le meilleur type d'établissement de ce genre. Cette année, il compte 134 élèves dont 55 étrangers. L'enseignement comprend quatre langues étrangères en dehors de la langue française et tout ce qui peut être utile à un négociant ; la durée est de trois années. Les élèves n'y sont admis qu'après un concours sérieux.

La Hollande est aussi en progrès marqué ; elle a trois écoles à Amsterdam, Enschede et Harlem avec 138 élèves tous externes. Le Danemark a une école à Copenhague comprenant 75 élèves. L'Italie cependant est inférieure à la France pour l'enseignement commercial malgré ses cinq écoles de Venise, Gênes, Bari, Brescia et Turin ; mais un courant intense existe en faveur de l'organisation d'un enseignement supérieur ; dans quelque temps, cette contrée n'aura rien à envier à ses voisines.

En Roumanie, il y a cinq écoles situées : à Bukharest, Craiova, Galatz, Jassy, Ploiesti. L'enseignement y est gratuit ; les élèves sans ressources reçoivent même une allocation mensuelle de 40 fr. Le nombre des élèves est de 869. La Russie s'est appliquée à imiter l'Allemagne et y a réussi. Enfin les États-Unis dépassent toutes les autres nations : ils avaient, en 1882, 267 écoles de commerce, avec un personnel de 955 professeurs et près de 45,000 élèves.

Ces chiffres ont leur éloquence. Quant à nous, discussions-nous en rougir, nous arrivons les avant-derniers dans cette statistique commerciale. L'Italie nous sauve la honte d'arriver les derniers.

Plus d'un lecteur sourira sans doute en parcourant la nomenclature des connaissances acquises par les élèves des écoles allemandes. — A quoi bon le chant ? A quoi bon la musique ? Pourquoi le dessin ? Pourquoi la gymnastique ? Pourquoi l'économie politique ? Eh, cher monsieur ! pour former des jeunes gens très instruits, très bien élevés, très aimables ; des jeunes gens qui ne s'abrutissent pas dans l'encaissement des brasseries et des cafés ; des jeunes gens qui sachent trouver des loisirs en dehors des cartes, du domino et des vices bêtes.

Ces jeunes gens-là savent causer, savent se rendre agréables autant qu'utiles ; vous les recevez chez vous, cher Monsieur, d'abord à l'état d'exception, ensuite parce qu'ils sont d'un commerce très aimable. Ils peuvent déchiffrer une partition de Wagner ou de Verdi, jouer une sonate de Beethoven, fredonner une folie de la « Mascotte » ; ils sont au salon, ils sont à votre table. Et l'employé français, lui, fait sa partie au café, au bar ; ou il valète dans l'antichambre, en attendant que l'employé étranger lui donne les ordres du patron.

Ne fera-t-on donc rien contre la torpeur qui nous étirent ? Notre enseignement commercial ne sortira-t-il pas de cette incurie ? Cette question des études commerciales sera-t-elle digne d'occuper le Congrès qui se réunira le 10 juillet au Trocadéro ?

La France qui enregistre avec tristesse notre infériorité sur ce point, s'écrie : « Est-il donc si difficile de vouloir ? » Il paraît.

LES GRÈVES

Nous recevons la lettre suivante :

Lyon, le 10 juillet 1886.

Monsieur le Directeur du journal le Rhône,

Vous me permettez de vous féliciter de l'article de votre journal intitulé « Les Grèves ».

Les idées émises font honneur à l'auteur et devraient être prises en considération par nos législateurs.

Il y aura encore bien à faire pour remédier à la situation de nos travailleurs et je trouve que jusqu'à présent l'on a bien peu fait.

Cependant, si notre Gouvernement veut être fort, être soutenu par tous ces travailleurs qui forment la majorité de notre grand pays la France ; s'il veut empêcher qu'un certain nombre d'ouvriers qui désespèrent d'acquiescer quelques ressources pour leur vieillesse, deviennent anarchistes, il faut qu'il s'occupe sans retard de créer une caisse nationale de retraites pour tous citoyens, soit par un impôt personnel, soit par une retenue obligatoire faite par les patrons, soit par un impôt sur les patrons proportionné au nombre d'ouvriers qu'ils occupent ou encore par d'autres moyens auxquels je me rallierais.

J'estime que c'est un devoir non seulement pour l'État mais pour la Société de venir en aide aux vieillards.

C'est le moyen de combattre l'anarchie et les révolutions.

Je verrais avec plaisir que vous continuiez cette campagne en faveur de la création d'une caisse nationale de retraite.

Agréez, etc.

Signé : E. HEMMEL,

Adjoint au maire de Lyon,
Délégué au VI^e arrondissement.

Nous remercions notre honorable correspondant de sa bienveillante communication et nous y puiserons un encouragement nouveau pour continuer à nous occuper de toutes les questions intéressant la classe ouvrière, c'est-à-dire :

A encourager l'épargne ouvrière, les caisses de secours, en un mot toute association charitable ou de prévoyance ayant l'amélioration de l'existence pour but, soit qu'il s'agisse de la salubrité et du bien-être dans le logement ou la création de petites maisons ouvrières, soit qu'on se propose de donner le bain et le lavoir à bas prix, c'est-à-dire, à des conditions possibles, la *propreté*, cette puissance vive, si nécessaire à l'homme qui doit travailler.

Et, d'autre part, à chercher les moyens de faciliter les relations par routes et notamment de créer des trains ouvriers à prix réduits, permettant à la classe pauvre de vivre en dehors de l'enceinte de l'octroi, c'est-à-dire de bénéficier du grand air, du logement à bon marché et de produits alimentaires non frelatés. Autant de questions qui intéressent la grande masse de nos ouvriers, et qui toutes doivent se compléter par la création des caisses de retraites pour la vieillesse, création qui s'impose à ce jour.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE ET PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE

La Chambre de commerce de Marseille a été appelée à délibérer et à exprimer son opinion sur l'utilité et la convenance des voies ferrées à établir entre la gare de Saint-Louis-du-Rhône et les quais du port. Une enquête d'utilité publique avait été ouverte sur cette question par arrêté de M. le Préfet des Bouches-du-Rhône, en date du 8 mai 1886, à l'occasion de la demande de concession présentée par la Compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône.

A la suite d'un rapport présenté par M. E. Biver, la Chambre de commerce a converti les conclusions de l'honorable rapporteur en délibération et en a adressé une copie à M. le Préfet des Bouches-du-Rhône.

Elle conclut à la nécessité de l'établissement des voies ferrées sur les quais et ne fait d'objections ou de réserves que sur des questions de forme à propos du cahier des charges proposé.

Nous regrettons que le manque d'espace nous empêche de publier *in extenso* le remarquable rapport de

M. Biver, et nous nous bornerons à en donner une courte analyse.

Tout d'abord, le rapport rappelle le principe qui a toujours guidé la Chambre de commerce dans la question des voies ferrées des ports, celui du travail libre sur les quais libres.

En application de ce principe, elle repousse pour Port-Saint-Louis-du-Rhône, comme elle l'a fait pour Marseille, l'idée d'une concession des voies de quai et y substitue une simple autorisation donnée à l'établissement de ces voies.

De plus, considérant que les voies ferrées ne sont que le prolongement des gares elles-mêmes, elle conclut que leur emploi ne doit rien coûter au commerce et qu'il n'y a pas lieu d'établir un tarif supplémentaire pour leur exploitation.

Le rapport conclut en ces termes :

« Par ces raisons, nous estimons que l'État doit autoriser la Compagnie impétrante à établir le complément indispensable de sa ligne ferrée, c'est-à-dire à poser ses voies sur les quais ; mais il doit accorder cette autorisation à titre révocable et non à titre de concession, afin de ne pas aliéner son domaine ; et cela avec d'autant plus de raison que, prochainement peut-être, la Compagnie du chemin de fer de Port-de-Bouc pourra aller jusqu'à Saint-Louis et que, plus tard, d'autres Compagnies se dirigeant de Cette pourront avoir également intérêt à aller jusqu'au port Saint-Louis. L'État doit aussi refuser la taxe supplémentaire de l'article 22 du projet de cahier des charges, laissant ainsi à la Compagnie l'avantage très appréciable d'étendre la surface de sa gare, sans avoir à payer cette extension.

« D'une part, l'économie que le commerce trouvera dans la suppression du tarif supplémentaire proposé par la Compagnie hâtera le développement du trafic en vue duquel elle a créé son chemin de fer ; tandis que, d'autre part, cette économie pourra contribuer à fournir aux importateurs et aux exportateurs français un moyen de lutter contre leurs concurrents de l'étranger. »

L'administration supérieure aura à se prononcer sur les objections soulevées par la Chambre de commerce de Marseille ; nous ne voulons pas insister sur ce petit côté de la question.

Ce que nous tenons à constater, c'est l'avenir que Marseille, par l'organe de ses représentants les plus autorisés, prévoit pour Port-Saint-Louis-du-Rhône. Elle le considère comme un grand port de commerce destiné à fournir aux importateurs et exportateurs français une arme précieuse dans leur lutte contre la concurrence étrangère.

Elle envisage le moment prochain où les voies ferrées le relieront directement, d'une part à Cette, de l'autre à Bouc, et par suite à Marseille même, le constituant ainsi la succursale sur le Rhône de nos deux grands ports français de la Méditerranée.

C'est à ce double point de vue que nous avons toujours considéré le rôle réservé à Port-Saint-Louis-du-Rhône et nous sommes toujours efforcés de faire partager notre opinion à tous les industriels et à tous les commerçants.

L'appui que nous trouvons aujourd'hui dans la Chambre de commerce de Marseille est un encouragement précieux à persévérer dans cette voie, et une preuve que nos efforts n'ont pas été stériles.

Une cause est gagnée quand elle s'est acquise de tels auxiliaires.

LE CONGRÈS DE NAVIGATION

Le Congrès de navigation internationale qui vient de se réunir à Vienne (Autriche), a émis le vœu qu'il y avait lieu, pour les administrations européennes compétentes, de rechercher si, lorsqu'un chemin de fer existant est arrivé à son maximum de trafic possible, il ne vaut pas mieux recourir à la construction d'un canal de navigation intérieure ou maritime.

Le Congrès appuie cette considération sur le fait certain que l'établissement d'un canal crée de nouveaux débouchés et fait naître ainsi de nouveaux transports.

Le Congrès se réunira, en 1887, à Francfort-sur-Mein.

CANAL DU DOUBS A LA SAONE

On exécute en ce moment des travaux considérables pour l'achèvement du canal qui doit relier le Doubs à la Saône. Ce canal passe près de Belfort et traverse, dans une certaine partie de son tracé, les contreforts sud-est des montagnes des Vosges. Le sol est très accidenté et les grands travaux s'y rencontrent à chaque pas : écluses, ponts, tranchées énormes, quatre tunnels — dont l'un atteint une longueur de 1,500 mètres — enfin un grand mur de barrage destiné à capter vingt millions de mètres cubes d'eau pour servir à l'alimentation du canal.

Ce mur a des dimensions vraiment colossales ; on y travaille en ce moment avec activité et son état d'avancement permet de juger ce qu'il sera plus tard.

D'après les renseignements donnés au *Constructeur*, ce mur de barrage aura une longueur de 800 mètres, une épaisseur à la base de 40 mètres et atteindra en hauteur 45 mètres au-dessus du fond de la vallée. Le cube des maçonneries atteindra le chiffre vraiment formidable de deux cents mille mètres. Ce sera, certainement, le travail le plus considérable en ce genre qui ait été exécuté dans notre pays jusqu'à ce jour.

LES CANAUX DÉRIVÉS DU RHONE

La convention relative aux canaux dérivés du Rhône a été signée lundi entre M. Develle, ministre de l'agriculture ; M. Christophle, gouverneur du Crédit foncier, et MM. de Lafarge et Duparchy, représentant la Société des fondateurs et les Sociétés des études qui depuis si longtemps s'occupaient de cette question.

Le projet de loi va, dit-on, être déposé sur le bureau du Sénat. On peut donc espérer que dès la rentrée des Chambres, concurremment avec l'étude du budget, on pourra enfin aborder et résoudre ce problème si important pour nos départements.

Nous attendons d'avoir le texte de ce projet pour en faire une critique complète et voir notamment si dans une œuvre de cette importance, le principe de l'adjudication publique sera enfin imposé aux concessionnaires, si toutefois concession il y a, car la nouvelle ci-dessus, lancée à la veille des élections départementales, nous laisse fort incrédule.

LES PONTS DE LYON

Un avis administratif annonce que le 4 août prochain aura lieu l'adjudication de l'entreprise de la démolition des anciens ponts Morand et Lafayette.

Souhaitons que cette adjudication soit immédiatement suivie de celle des ouvrages définitifs destinés à remplacer les passerelles provisoires qui, bien que fort solides, ne sont certainement pas construites pour résister à une trop longue durée.

LES MISSIONS D'INGÉNIEURS A L'ÉTRANGER

Nos grandes Compagnies de chemins de fer français, qui, disons-le de suite, ne négligent rien pour apporter dans leurs divers services toutes les améliorations possibles, entreprennent aujourd'hui d'aller étudier à l'étranger tous les perfectionnements connus jusqu'ici.

Voici, en effet, ce qu'on annonce de Copenhague :

« Il vient d'arriver, ici, vingt ingénieurs français, chefs de service des Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, qui viennent visiter les lignes et ateliers de nos chemins de fer de l'État.

Ils se mettront en route demain pour la Suisse, où ils vont poursuivre leurs investigations techniques.

Ces messieurs se montrent très satisfaits de l'accueil charmant que leur ont fait leurs collègues danois. »

Nous félicitons les Compagnies du Nord et du Paris-Lyon de leur louable initiative, car elles donnent là un exemple qui, à bien d'autres points de vue, mériterait d'être suivi.

Nous revenons d'une nouvelle excursion en Italie. Eh bien ! si le Conseil général du Rhône ainsi que le Conseil municipal de Lyon prenaient la peine de désigner parmi leurs membres une mission chargée d'aller à Turin, par exemple, examiner sur place le degré d'avancement de nos voisins sur une série de questions d'intérêt public, ils seraient rapidement édifiés.

Ils auraient la preuve que notre ville et le département même sont bien en retard sur les villes d'Italie pour tout ce qui touche aux chemins de fer d'intérêt local, aux tramways, au mode d'éclairage, aux questions d'hygiène et de salubrité publique, etc.

Et nul doute que sur le rapport de cette double mission bien des affaires municipales ou départementales qui dorment dans les cartons administratifs ne reçoivent une prompte solution.

Nous soumettons cette idée à nos édiles, qui trouveront sans doute un moment pour l'étudier, et au Conseil général, qui ne va pas tarder à inaugurer sa prochaine session.

GLACIÈRE DES ABATTOIRS

Sous ce titre, le *Temps*, publie l'information suivante :

Il serait à souhaiter, dans l'intérêt hygiénique de toute la population des grandes villes et surtout de la population si intéressante de Paris, que les abattoirs fussent munis d'un entrepôt frigorifique comme ceux que nous avons vu fonctionner dans beaucoup de grands centres et notamment à Genève ; les avantages qui en découlent sont considérables au point de vue de la qualité de la viande qui est livrée à la consommation pendant les chaleurs de l'été.

L'entrepôt frigorifique de Genève est certainement le modèle du genre ; établi d'après les données et sur les plans de M. Emile Schroeder, architecte spécialiste pour l'application du froid industriel, l'installation de la glacière des abattoirs de Genève et la construction des machines, faite par la Société genevoise de construction mécanique, répondent à tous les besoins possibles.

La machine destinée à la production du froid a été fournie par une société française, la *Compagnie industrielle des procédés Raoul Pictet*, dont les appareils sont répandus dans le monde entier et qui ne laissent rien à désirer au point de vue d'un fonctionnement économique et sans aucun danger.

Les jours d'abatage, et comme le règlement le prescrit, après le refroidissement des viandes à la température ambiante, elles sont transportées dans des cases et peuvent y séjourner aussi longtemps que le client le désire ; il les retrouve toujours belles et saines, car la ventilation froide qui existe dans les locaux et la température constante de 4 à 5 degrés en empêchent la décomposition.

Avis à nos édiles, ainsi qu'à la corporation des maîtres bouchers, directement intéressée dans la question.

Le Conseil municipal de Lyon puisera, sans doute, dans la note qui précède, un argument nouveau en faveur de l'établissement des abattoirs au sud de la ville.

Personne n'ignore, en effet, que les partisans du maintien des marchés et abattoirs dans le quartier de la Gorge-de-Loup font valoir que cet emplacement a, sur celui de la Mouche, d'incontestables avantages au point de vue de la conservation de la viande. Or, nous avons déjà expliqué que ces avantages seraient largement compensés par l'immense abondance d'eau qu'un canal de dérivation du Rhône peut amener dans un abattoir central au sud de la ville.

Si, à la facilité de l'établissement de ce canal, on ajoute le fonctionnement d'une glacière des abattoirs dans les conditions ci-dessus décrites, on conviendra que tous les inconvénients que l'on opposait au choix de l'emplacement de la Mouche disparaissent à peu près et qu'il n'y a plus qu'à ouvrir la discussion finale pour arriver à une prompt décision impatiemment attendue par tous les intéressés.

Utilisation des Immondices des grandes villes

M. de Montricher avait proposé à la ville de Marseille la suppression des dépotoirs et le transport au milieu des terres incultes de la Crau des immondices de la ville.

Le projet a été ajourné par le Conseil municipal et a amené son auteur à adresser la lettre suivante :

Marseille, le 5 juillet 1886.

Monsieur le Maire,

Le Conseil municipal, dans sa séance du 30 juin, a passé à l'ordre du jour sur la proposition que j'ai eu l'honneur de lui faire en février dernier : de réléguer en dehors du territoire les dépôts d'immondices, en employant les engrais de Marseille à la fertilisation des terres incultes de la Crau.

La décision du Conseil s'appuie sur la règle qu'il s'est imposée de ne concéder de subventions municipales que par voie d'adjudication. Malgré des précédents nombreux et récents, malgré les difficultés et même les empêchements absolus que rencontre dans certains cas l'application rigoureuse du principe de l'adjudication, je déclare que je m'y rallierais volontiers pourvu qu'il ne servit pas, en fait, de prétexte au maintien du "statu quo". La suite des événements montrera si au cas particulier ceux de vos honorables collègues qui ont défendu le principe de l'adjudication avec tant d'insistance n'ont pas, à leur insu sans nul doute, fait le jeu de quelques personnes intéressées à la conservation des dépotoirs.

Cependant ces foyers d'infection établis au centre des quartiers populeux sont condamnés par l'opinion publique (les nombreuses pétitions que vous avez reçues à cet égard le constatent) et par l'opinion de la majorité du Conseil, manifestée à plusieurs reprises ailleurs que dans sa dernière séance.

Aussi espère-t-on dans le public que la Ville prendra au plus tôt le parti d'affecter définitivement à la suppression des dépotoirs les crédits que le Conseil municipal a fait inscrire avec cette destination dans le budget courant et qui sont restés sans emploi.

Déjà, depuis le 30 juin, on a vu paraître une réclame timide en faveur de l'établissement, dans la

banlieue, d'un certain nombre de dépotoirs restreints. Les puissants dépôts d'immondices de la ville ne seraient ainsi assujettis qu'à un léger déplacement. On voudrait de cette manière inaugurer à Marseille un régime jugé intolérable à Paris, on infecterait dix quartiers au lieu de deux ou trois et la ville se trouverait au centre de cette rose des vents d'un nouveau genre. Faire mention de cet expédient singulier, c'est en faire justice du même coup.

Pour moi, je demeure convaincu que les dépotoirs étant condamnés, il n'y que le transport en Crau des produits du nettoielement pour purger à tout jamais la ville des matières putrescibles qui y séjournent au mépris des règles les plus élémentaires de l'hygiène publique. Telle est d'ailleurs l'opinion de tous ceux qui ont examiné la question sans parti pris. Telle eût été aussi l'opinion du Conseil, s'il n'avait été distrait de tout examen par des scrupules nés plutôt de faits récents connus de tous, que d'objections de fond qui d'ailleurs ne se sont pas produites.

Quoi qu'il en soit, le projet que j'ai présenté à la Ville, sera, j'en ai la confiance, mis à exécution parce que la solution qu'il comporte est la vraie; l'ajournement que lui a fait subir un Conseil municipal dont les honorables scrupules s'expliquent d'ailleurs aisément ne pourra subsister longtemps, à moins toutefois que, malgré l'opinion publique, malgré l'avis formel des hygiénistes, ce Conseil, revenant sur ses opinions, ne préfère confirmer le droit des dépotoirs à une existence indéfinie.

Permettez-moi donc, en terminant, M. le Maire, de réclamer avec énergie l'introduction, dans le cahier des charges de la prochaine entreprise du nettoielement, d'une clause prohibant l'usage de tout dépotoir situé dans la ville ou dans sa banlieue. Ce sera le gage de la continuation de la tâche modeste que j'ai entreprise, tâche qui contient un élément important de l'œuvre d'assainissement général commencée par mon père il y a quarante ans, et qu'on tarde trop à achever. Le projet de transport en Crau des immondices de Marseille est et restera, quoi qu'il advienne, le projet Montricher; je dois donc à tous ceux qui, en si grand nombre, m'ont encouragé, je dois au nom que je porte l'affirmation publique de la confiance inébranlable que je conserve dans le succès de la solution dont je me suis fait le promoteur, succès que rien ne saurait empêcher de devenir définitif, si le Conseil municipal ne couvre pas les dépotoirs de sa protection.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma haute et respectueuse considération.

H. DE MONTRICHER.

L'ajournement du projet de M. Montricher est une chose regrettable, surtout à une époque où Marseille est périodiquement menacée d'une invasion cholérique.

A Lyon, où le projet du chemin de fer de Lyon à St-Fons par la Vitrolerie peut remplir en partie le but proposé pour le transport au loin des immondices, le Conseil municipal s'est trois fois prononcé en faveur de l'établissement de la ligne.

Mais il est vrai qu'il n'y a pas ici de subvention.

Aussi peut-on espérer que, dès le mois prochain, le Conseil général votera cette concession, qui n'est plus retardée que par une faible opposition du service du Génie au sujet du passage du mur d'enceinte.

CORRESPONDANCE ANGLAISE

Londres, le 9 juillet 1886.

L'Angleterre toute entière est occupée de ses élections et ce n'est pas avec un mince intérêt qu'on enregistre chaque jour les résultats. Les Gladstoniens, quoique perdant pas mal de sièges, sont toujours pleins de confiance dans l'avenir, tandis que les conservateurs sont presque effrayés des progrès qu'ils font et voici pourquoi :

Beaucoup d'entre eux, quoique opposés au « Homme Rule », sont opposés aussi au « Coercion Bill » et ne veulent pas creuser plus profond le précipice qui sépare l'Irlande de l'Angleterre. Or, c'est à ce « Coercion Bill » qu'ils seront fatalement entraînés si le Parlement se compose d'une trop forte majorité conservatrice appuyant Lord Salisbury. — Et alors !

Pauvre Paddy n'aura plus qu'à choisir entre la soumission, l'émigration ou la révolution. Pour mon compte personnel, je ne crois pas que ce soit sur les deux premières alternatives qu'il jette son dévolu; c'est seulement ce qui fait trembler John Bull conservateur.

Savez-vous qu'on vient de découvrir près de Dehri-el-Bahri (Egypte) deux momies qui, pas d'erreur, ont été reconnues pour celles de Rhamsès I et II ?

Il paraît que ces deux personnages, qui vivaient il y a quelque chose comme 3,500 ans, sont dans un état de conservation parfaite. Rhamsès II, dont la royale momie a été trouvée la première, vivait paraît-il du temps de Moïse. Il régna 67 ans, fut un grand conquérant, couvrit l'Egypte de temples et de canaux et mérita, dit l'histoire, d'être surnommé par son peuple le « Roi irrigateur ». Tout au moins, c'est ce que dit M. Gastu Maspero, président des antiquités égyptiennes.

Les inscriptions et parchemins trouvés à l'intérieur

des cercueils ne laissent aucun doute sur l'identité de ces deux gentlemen. Leurs papiers sont en règle et signés par les grands prêtres de l'époque. Aucun doute n'est possible, les savants sont tous d'accord sur ce point. Aussi l'Angleterre va-t-elle probablement inviter ces deux royales conserves à venir tenir compagnie à celles du British Muséum.

« Excelsior », telle est la devise de M. Rojacher, un Autrichien qui vient de doter l'Europe du plus haut observatoire qui ait été construit jusqu'à ce jour. L'observatoire de Sonnblick, qui est placé au sommet de la montagne du même nom, est situé à 3,200 mètres au-dessus du niveau de la mer. Il est donc de beaucoup plus élevé que ses confrères de l'Etna et du Pic-du-Midi.

Placé au centre des plus hauts sommets des Alpes Tyroliennes, l'observatoire élevé par M. Rojacher est construit en forme de blockhaus flanqué d'une massive tour en pierre. Le tout fixé au rocher par d'énormes crampons et cordes métalliques.

Abrité contre la foudre par 6 paratonnerres, l'observatoire se compose de deux chambres : l'une habitée par le résident attitré et l'autre destinée aux savants qui désirent aller faire des expériences là-haut — une chambre d'ami, quoi !

La tour est pourvue de tous les instruments nécessaires aux études météorologiques et sera reliée au monde civilisé par deux téléphones et un télégraphe.

Le résident attitré est un des ouvriers de M. Rojacher qui possède une usine à 1,800 mètres en dessous de l'observatoire. Cet ouvrier suit en ce moment des cours de minéralogie à Vienne et prendra possession de son poste, aussitôt son instruction terminée.

En voilà un qui sera haut placé !

LAFOND.

Les Machines sans foyer et l'air comprimé

Nous recevons la lettre suivante :

A Monsieur le Directeur du Rhône, à Lyon,

Dans votre numéro du 27 juin dernier vous jugez à propos d'établir une comparaison entre les « locomotives sans foyer » et les « locomotives à air comprimé », et vous concluez à l'avantage économique de ce dernier système sur le premier.

Permettez-moi de vous faire remarquer l'erreur que vous commettez.

Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que dans leur application les locomotives sans foyer font un travail plus important que celui qu'on demande aux moteurs à air qui fonctionnent à Nantes : là, les moteurs mettent en mouvement des trains comprenant plusieurs voitures sur des voies particulièrement accidentées ; ici, la force motrice s'exerce ordinairement sur une voiture automobile.

Il en résulte qu'en 1884, la traction a coûté 0 fr. 342 par kilomètre-voiture au moyen de l'air comprimé sur les tramways de Nantes, tandis que la traction faite par les locomotives sans foyer n'a coûté par kilomètre-voiture dans la même année que 0 fr. 22 sur la ligne de Lille-Roubaix, 0 fr. 14 sur les tramways de Batavia-Kramat, 0 fr. 14 sur la ligne de Rueil-Mardy.

Je dois ajouter, pour l'édification de vos lecteurs, que nous exploitons avec les machines sans foyer à raison de 62 0/0 de la recette brute, tandis qu'à Nantes on exploite à 91 0/0.

Avec l'air comprimé, tous les frais d'exploitation par kilomètre-voiture s'élèvent à fr. 0,715 par kilomètre-voiture. A Lille, à Batavia, à Rueil, ces frais varient de fr. 0,26 à 0,509 seulement.

A Nantes on dépense 7,600 fr. par kilomètre pour l'entretien de la voie, alors que partout ailleurs, et à Lille notamment, la dépense correspondante ne s'élève guère de 2,000 fr.

Je pourrais dire encore de combien pèse sur l'exploitation des tramways à air comprimé, l'obligation de consacrer à l'usage de ce système des capitaux considérables. Mais je n'insisterai pas davantage.

Je crois avoir démontré que les machines sans foyer procurent des avantages marqués sur les moteurs à air comprimé. Vous le reconnaîtrez, j'en suis sûr.

Je compte sur votre impartialité, Monsieur, pour vous demander l'insertion de cette lettre, et je vous présente l'assurance de mes sentiments distingués.

L. FRANCO.

Nous donnons volontiers acte à M. Franco de sa communication, bien qu'elle soit plutôt une critique intéressée d'un système concurrent qu'une véritable démonstration.

Au surplus, nous reviendrons sur cette affaire lors de l'adoption de la traction mécanique sur nos tramways.

Nul doute qu'à ce moment des expériences comparatives seront faites et si les données de M. Franco sont reconnues exactes, nous lui voterons volontiers toute la préférence.

Industries métallurgiques en Italie

Le consul général de France à Turin, après avoir examiné la situation actuelle de l'industrie de la fonte et du fer en Italie, ainsi que la consommation des charbons, termine un récent rapport par les conclusions suivantes :

« En résumé, la métallurgie italienne a fait, depuis 20 ans, des progrès remarquables et elle s'affranchit peu à peu de l'industrie étrangère. Sur ce terrain comme sur tant d'autres, l'activité allemande nous a fait un tort considérable. S'ensuit-il que la place perdue ne puisse être reprise ? Je ne le pense pas. »

L'industrie métallurgique française n'a laissé que de bons souvenirs ; tout le monde reconnaît ses qualités de solidité, de fini, tandis qu'on se plaint chaque jour davantage d'autres produits étrangers.

Que nos industriels baissent un peu les prix du catalogue, qu'ils aient de bons représentants et ils trouveront en Piémont de sérieux débouchés. »

LES EXPOSITIONS FLOTTANTES

On lit dans le *Sémaphore* :

« Le Comité des Expositions flottantes ne perd pas son temps et, dans peu de jours, nous verrons à Marseille le transport de l'Etat la « Sarthe » mis à la disposition du Comité par le ministre de la marine. Ce transport, qui est de l'avant-dernier type, se trouve, en ce moment, en réparation à Toulon ; il sera comme neuf et se prêtera admirablement à sa nouvelle destination. On a changé jusqu'aux chaudières. Il sera utilisé dans toutes ses parties par l'Exposition flottante. Les deux batteries seront affectées à ce qu'on pourrait appeler la partie extérieure de l'Exposition, c'est-à-dire aux produits figurant en vitrines ou contenus dans des tiroirs. Ce sera comme un vaste étalage qui rappellera les grands magasins de Paris. Un personnel de soixante à quatre-vingts employés sera préposé à la garde et à la vente des marchandises et, comme la clarté pénétrant par les hublots pourrait être insuffisante, l'électricité éclairera de sa douce lumière les batteries et le faux-pont, qui présenteront un coup-d'œil féérique. Dans le faux-pont seront rangées les machines, et dans les cales sera tenu en réserve le stock des marchandises étalées dans les batteries. Un bar de 30 mètres de long, disposé avec élégance, permettra aux visiteurs et aux acheteurs de déguster les vins des meilleurs crus et toutes les liqueurs surfinies accompagnées d'un assortiment varié de pâtisseries et de confiseries françaises. »

« Tout sera prêt à bord avant le 1^{er} septembre. L'équipage de la « Sarthe » avec l'état-major, sera pris dans la marine marchande et comprendra soixante hommes. L'installation sera faite à Marseille et, quand le vaisseau contenant l'Exposition flottante aura séjourné dans notre port, il ira compléter, au Havre, son chargement de marchandises en stock et à l'étalage. L'installation et l'aménagement de la « Sarthe » sont confiés à notre compatriote M. A.-G. Boyé, dont la compétence est connue. C'est un homme d'initiative qui a étendu nos relations commerciales avec le Brésil et créé le rapport de notre place avec la Californie. »

« La « Sarthe », par ses dimensions et sa structure, répond très bien à sa destination nouvelle et il faut savoir gré à l'amiral Aube de l'empressement qu'il a mis à seconder les vues patriotiques du Comité des Expositions flottantes, qui n'aura pas de peine à faire oublier le « Gottorp », ce petit navire allemand de 250 tonnes où les marchandises étaient entassées pêle mêle et dont il n'est plus question. »

VARIÉTÉ

L'Électricité dans l'Antiquité

Les anciens connaissaient-ils les propriétés de l'électricité, les avaient-ils appliquées dans une mesure quelconque ?

Le *Cosmos* fournit, à ce sujet, quelques exemples assez curieux : L'architecte de Sainte-Sophie de Constantinople, Anthème de Tralle, se servait de l'électricité avec une puissance que nous ne connaissons pas encore.

Dans Agathias, de *rebus Justiniani*, on peut le voir projeter sur la maison de Léon les éclairs et la foudre, et faire usage de la vapeur comme force motrice pour déplacer un toit tout entier.

Dans l'*Histoire ecclésiastique* de Sozomène, on peut voir encore la corporation sacerdotale des Étrusques, défendant à coups de tonnerre contre Alaric la ville de Marnia, qui ne fut pas prise.

Dans Tive-Live et dans Plinie, on peut suivre bien plus haut, à travers d'anciens annalistes, la trace de la science étrusque, en ce qui regarde l'électricité seule.

Porsenna opère, sur le territoire du Voisinium, la fulmination d'un animal appartenant à une des espèces éteintes aujourd'hui. Le barbare romain Tullus Hostilius, fouillant un manuscrit du sacré royaume Numa, y trouve quelques fragments de formules électro dynamiques. Il veut les appliquer, mais, faute de science, il s'écarte du rite sacré : le tonnerre éclate dans les cieux, et Tullus Hostilius meurt foudroyé dans son palais en flammes.

Dans tous les temples dédiés à Jupiter, à Jevé, à Jou-Evohe, on cultivait scientifiquement la force électrique.

C'est pourquoi Servius nous dit :

Les anciens n'allumaient pas de feu sur leurs autels, leurs formules sacrées y faisaient apparaître le feu du ciel.

Lorsque Plinie, d'après les anciennes annales étrusques, se sert des termes :

Impetrare fulmen, cogere fulmen,

n'est-il pas évident qu'au point de vue physique ces allocutions impliquaient l'action de soustraire l'électricité ?

Le gérant : P. THOUVEREZ.

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

ÉTUDES INDUSTRIELLES, PLANS ET DEVIS

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

ET

Tramways sur Routes

USINES A GAZ, ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE, CHAUFFAGE ET VENTILATION

PROJETS DE SOCIÉTÉ, CONSULTATIONS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

S'adresser à la direction du journal le RHONE, 4, rue de la Charité, 4, Lyon de 9 à 11 heures du matin et de 2 à 5 heures du soir.

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 — Châlon-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. 30 (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 A POSE INSTANTANÉE

(VOIE RIGIDE ET DÉMONTABLE)

POUR TRAVAUX PUBLICS, MINES, PLANTATIONS
WAGONS PERFECTIONNÉS.

MATÉRIEL
POUR
REPRENEURS



VENTE & LOCATION
AVEC
FACILITÉS D'ACHAT

Spéc. appl. à l'Éclairage, à la Chauffage, à la Ventilation.

JULES WEITZ, 17 COURS DU MIDI, LYON

PAUL REGNARD Ingénieur, E.C.P. 59, RUE BAYEN, PARIS. Représentant.

NAVIGATION GÉNÉRALE ITALIENNE

Sociétés réunies Florio-Rubattino.

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

Remette 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 TOUTS PAYS

Consignation de navire à voile et à vapeur, Entrepôt d'embarquement et de débarquement.

Vastes terrains et Entrepôts pour Marchandises

SOCIÉTÉ DES TUYAUX CHAMEROY

Société en Commandite au Capital de 1,260,500 fr.

Fondée le 3 Avril 1838, par M. CHAMEROY

P. De SINGLY & C^{ie}

Ingénieur des Arts et Manufactures

Siège social et Usine : PARIS, 196, rue d'Allemagne. — Succursale et Usine : LYON, 153, route de Grenoble. — Dépôt : MARSEILLE, 24 A, au Prado.

TUYAUX EN TOLE ET BITUME

A JOINTS PRÉCIS

POUR CONDUITES DE GAZ ET D'EAU

TUYAUX GALVANISÉS

Brevetés S. G. D. G.

POUR IRRIGATIONS

ET

SUBMERSION DES VIGNES PHYLLOXÉRÉES

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.