

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. — Les tramways de Lyon. — Hôtel central des Postes. — Les progrès de l'électricité. — Le port S.-Louis. — Le percement du Jura. — La mer intérieure. — Les perfectionnements. — Fraude dans les ventes. — Les champs d'expérimentation. — Le Chemin de fer de Decauville. — Exposition d'horticulture. — Réclame.

Les tramways de Lyon et le Conseil général du Rhône

SÉANCE DU 3 SEPTEMBRE 1886

Tramways à traction mécanique.

Du pont Lafayette à Bron. — M. CLAPOT présente plusieurs rapports intéressant l'extension du réseau des tramways et la création d'un réseau suburbain.

Projet Peillon, Duret et Bailly pour l'établissement d'une ligne de tramways à traction mécanique entre le pont Lafayette et l'asile de Bron.

Le rapport s'appuyant sur l'avis favorable de la Chambre de commerce de Lyon et une délibération prise par le Conseil municipal de Lyon dans sa séance du 3 août 1886, conclut en faveur de la demande de concession.

M. CARRIEZ, tout en déclarant qu'il n'est pas hostile au projet, demande le renvoi de la décision à six mois pour supplément d'études.

M. REBATEL appuie cette manière de voir, qui est vivement combattue par M. CLAPOT. L'orateur affirme qu'il est absolument dans l'intérêt de la population de voir les transports par tramways confiés à plusieurs Compagnies, au lieu d'avoir seulement affaire à une seule, comme la grande Compagnie actuelle, qui est loin de donner satisfaction au public.

M. FOUILLOUX, intervenant à son tour, démontre les avantages offerts à la population par la nouvelle Compagnie.

M. LE PRÉFET DU RHÔNE ne croit pas qu'en présence des vœux si souvent renouvelés de la population il soit équitable de renvoyer à six mois ce qu'on peut faire immédiatement. L'Administration restant fidèle à ses conclusions demande donc avec instance la prise en considération du projet, avec invitation de présenter immédiatement le cahier des charges sur lequel il sera alors statué par l'Administration avant la fin de la présente session.

L'amendement Carrière repoussant le projet est mis aux voix et adopté à la presque unanimité.

Une Commission de trois membres est nommée pour examiner les projets suivants :

Du pont Lafayette à Vénissieux. — Demande de concession présentée par M. E. Faye, pour l'établissement d'un tramway à traction mécanique.

De Lyon à Saint-Fons, par la route nationale n° 7. — Nouvelle proposition de la Compagnie des tramways. Sont désignés : MM. CLAPOT, GARAPON et GRINAND.

Extension du réseau des tramways. — Création d'un réseau suburbain. Nouvelle proposition de la Compagnie des tramways.

Le Conseil général décide :

1° D'examiner le projet général ;
2° De renvoyer la Compagnie des tramways à la Ville de Lyon pour les conditions ;

3° Le Conseil général se réserve de fixer la durée de la concession suivant les lignes ;

4° La Compagnie des tramways a, comme dernier délai pour se prononcer, jusqu'à la session d'avril 1887. A partir de cette époque, le Conseil général pourra reprendre toute sa liberté d'action.

..

Comme on le voit, la séance du 3 septembre a fait faire un grand pas à cette importante question des tramways.

Déjà, le 26 août 1885, le Conseil général, passant outre aux résistances de la Compagnie qui réclamait pour elle la faveur d'un monopole absolu, votait la concession de la ligne de Lyon à St-Fons par la Vitriolerie. Cette ligne, qui n'est plus retardée que par quelques difficultés avec l'Administration du Génie, va bientôt être mise à exécution.

Aujourd'hui, voici la ligne de Lyon à Bron votée à l'unanimité des membres présents sauf une voix qui, chose étrange, est celle d'un conseiller général représentant un des cantons les plus éloignés de Lyon.

Enfin, l'affaire de Lyon à St-Fons par la route

dans la présente session et la Compagnie des tramways devra offrir les mêmes avantages que son concurrent ou céder le pas à celui-ci.

Il ne restera plus alors que la grande question de l'extension générale du réseau, et, à ce sujet, le dossier est renvoyé pour avis au Conseil municipal de Lyon.

La Compagnie va renouveler devant cette Assemblée sa demande de prorogation de durée de l'ancien réseau. Cette prorogation serait de 25 ans, c'est-à-dire qu'on fixerait à 60 ans la durée de la concession tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Mais le Conseil municipal saura repousser de telles prétentions, qui ne tendraient à rien moins qu'à assurer à la Compagnie pendant 25 ans de plus un bénéfice annuel d'au moins 500 mille francs, soit 12 à 13 millions, sans aucune compensation pour la ville ou l'Etat.

Nous reviendrons du reste dans un prochain article sur cette question de l'achèvement du réseau qui est suffisamment importante pour ne pas être tranchée par une décision prématurée, que l'on ne tarderait sans doute pas à regretter.

Hôtel central des Postes et Télégraphes, à Lyon

Dans notre numéro du 15 courant, nous signalions à l'Administration compétente le choix du bâtiment de la « Ville-de-Lyon » pour l'emplacement d'un Hôtel central des postes et télégraphes.

Le *Courrier de Lyon* reproduisait il y a quelques jours cette proposition et la faisait suivre des réflexions suivantes :

Malheureusement pour la combinaison projetée, nous ne pensons pas que les Deux-Passages puissent s'y prêter. Les propriétaires de cette importante maison de commerce ont en effet loué la « Ville-de-Lyon », non pas pour leur industrie spéciale mais pour le compte d'une société déjà parfaitement organisée et qui va monter à Lyon un immense magasin comparable à la Ménagerie de Paris, c'est-à-dire vendant tous les objets de fer, de quincaillerie, de bois, de toiles, etc., qui constituent un des grands commerces usuels d'une ville.

On comprend que cette société, qui a déjà pris toutes les mesures pour exercer sa grande industrie dans les locaux admirablement disposés de la « Ville-de-Lyon », ne consentira sous aucun prétexte à céder la place à l'Administration des postes.

Cette dernière a d'ailleurs plusieurs emplacements tout indiqués où elle peut construire un hôtel aménagé à souhait — en y comprenant le Théâtre-Bellecour que le ministère achèterait, nous dit-on, volontiers si la Ville consentait à l'aider pécuniairement.

Sans avoir à examiner si, moyennant indemnité, les Deux-Passages ne consentiraient pas à transporter ailleurs l'industrie qu'ils se proposent de créer dans la « Ville-de-Lyon », nous constatons que notre confrère qui parle de plusieurs autres emplacements pour l'Hôtel des postes, ne cite en réalité que le Théâtre-Bellecour comme pouvant être affecté à une pareille destination.

Nous avons déjà fait justice du choix d'un emplacement aussi excentrique et s'il y a impossibilité réelle à vaincre la résistance de la société des Deux-Passages, il reste à voir sur quel autre point de la ville on pourra établir l'Hôtel central.

..

Tous les hygiénistes sérieux et toutes les personnes s'occupant dans notre ville de question d'enseignement s'accordent à reconnaître que le Lycée de Lyon, tel qu'il est construit, présente les plus graves inconvénients au point de vue de la santé des élèves. L'humidité y est persistante et, malgré toutes les réparations faites aux vieux murs de ce bâtiment on n'a pu y amener l'hygiène nécessaire à nos jeunes élèves.

numéro 7 va être examinée définitivement. Dans ces conditions, la question du déplacement du Lycée actuel pourrait se combiner avec celle de la création d'un Hôtel central des postes et télégraphes.

C'est à une Commission spéciale composée d'hygiénistes et de professeurs qu'il appartiendrait de rechercher sur quel point de la ville le nouveau Lycée devrait être édifié. On a assez fait jusqu'à ce jour pour les groupes scolaires, dont quelques-uns ressemblent à de véritables palais, et il serait peut-être temps de songer à faire quelques sacrifices pour le Lycée de la seconde ville de France.

Ce déplacement décidé, il nous semble que, le vieux Lycée disparaissant, son emplacement serait on ne peut mieux approprié pour l'Hôtel central dont nous nous occupons.

En effet, ce bâtiment a une longueur de 110 mètres en façade sur le quai de Retz et sur la rue de la Bourse et une largeur de 75 mètres sur les rues Gentil et du Bât-d'Argent. Deux autres rues, les rues Neuve et Mulet, y accèdent du côté de la rue de la Bourse.

Sa superficie totale est de plus de 8 mille mètres carrés et l'on dira peut-être que de telles dimensions sont trop grandes pour être sacrifiées à une installation unique. Mais ce sacrifice pourrait être largement compensé si à la même place on voulait installer les autres services publics relevant du ministère des finances, savoir :

La direction de l'Enregistrement des domaines, celle des Contributions directes et indirectes, les recettes générales et municipales, etc., autant de services qui sont disséminés sur différents points de la ville, fort éloignés les uns des autres et, dans tous cas, très mal installés, au plus grand désagrément du public.

Pour ne citer qu'un exemple, examinons un moment l'installation actuelle de la Trésorerie générale dans notre ville. L'exiguïté des bureaux et l'absence de salle d'attente constituent pour le public des embarras peu dignes d'une administration aussi importante.

Qui n'a vu les premiers jours de chaque trimestre de pauvres militaires retraités ou des veuves d'anciens soldats attendre par tous temps dans la petite rue Stella l'heure de l'ouverture des guichets et supporter la pluie, le froid ou les ardeurs du soleil pendant que ceux qui les précèdent touchent le montant de leur modeste pension ?

Les mêmes faits se renouvellent lors du paiement des coupons de rentes ou des souscriptions aux emprunts publics.

Or, l'on conviendra que lorsqu'un gouvernement paie ses dettes ou fait appel au crédit public il pourrait bien faire pour celui-ci ce que font le plus souvent les plus vulgaires maisons de Banque.

Il nous serait facile de multiplier les exemples de ce genre dans les autres services publics. Mais nous en avons dit assez pour faire entrevoir quels avantages on pourrait retirer du choix de l'emplacement du Lycée pour l'installation, en dehors de l'Hôtel des postes, des diverses administrations que nous venons d'énumérer.

Il y a là, croyons-nous, une idée pratique à méditer et nous souhaitons que notre Municipalité, soucieuse des intérêts de notre grande ville, l'inscrive au plus tôt à l'ordre du jour de ses délibérations.

LE PORT SAINT-LOUIS

On écrit de Lyon au *Journal des Débats* :

L'ouverture de l'exploitation en octobre prochain de la ligne d'Arles à St-Louis attire de nouveau ici l'attention sur le port St-Louis.

Vous savez avec quelle persistance la Chambre de commerce de Lyon a soutenu cette création, et ce n'est pas au moment où elle va porter tous ses fruits qu'il est possible de l'oublier.

L'avenir prouvera si Lyon, en considérant Saint-Louis comme son port naturel, ne s'est pas créé une illusion et si, vraiment, l'heureuse et habile solution donnée à la question des embouchures du Rhône n'est pas appelée à accélérer sensiblement son mouvement commercial.

Les efforts faits pour le relèvement de la navigation, et qui sont la conséquence de l'amélioration très réelle du fleuve, permettent de présager un développement rapide du port Saint-Louis, et ce développement nous importe d'autant plus que nous serions les premiers à en profiter.

Il semble que la Compagnie de Lyon ait pressenti cet avenir en passant un traité qui lui assure l'exploitation du chemin de fer.

En dépit des plaintes plus ou moins intéressées, on doit tenir compte des efforts de cette Compagnie pour amener une amélioration notable des conditions économiques de notre région, et c'est à ce titre que nous lui sommes reconnaissants de s'être montrée sympathique, dès le premier jour, au chemin de fer de Port Saint-Louis.

Nous espérons que les tarifs confirmeront notre optimisme.

Le port Saint-Louis sera très suffisamment outillé au moment de l'inauguration de la ligne.

Les quais seront desservis par des voies ferrées sur lesquelles circuleront des grues à vapeur de 1250 et de 2000 kilog., en dehors de la barge de 50 tonnes établie par le ministère de la marine.

La question qui se posera demain est de savoir si le commerce lyonnais et le commerce marseillais utiliseront l'instrument mis à leur disposition.

La Compagnie générale de navigation du Rhône nous a déjà permis d'apprécier une partie des économies à en espérer, mais les Marseillais se décideront-ils à oublier leurs préventions contre notre port lyonnais ?

Ce serait évidemment la meilleure ligne de conduite qu'ils auraient à suivre, parce qu'il ne peut exister de rivalité entre Lyon et Marseille.

La rivalité commerciale de deux villes dont les intérêts ne sont jamais en opposition serait un non-sens et une atteinte à l'intérêt supérieur du pays.

Si on examine la situation maritime du port Saint-Louis, on est frappé du peu de distance qui le sépare de Marseille, à peine trois ou quatre heures de mer. Ce faible parcours entraîne un supplément de frais insignifiant pour les beaux vapeurs de la flotte marseillaise qui viennent y chercher ou y apporter un complément de charge. Saint-Louis est donc en quelque sorte le *comptoir fluvial* des Marseillais.

S'ils laissent prendre la place aux Italiens et aux Espagnols, ils ne seront guère fondés à se plaindre ; il ne tient aujourd'hui qu'à eux que St-Louis soit un satellite, une annexe de Marseille. On déploierait ici que St-Louis devint un port absolument indépendant, étranger complètement aux intérêts marseillais.

Le fameux canal du Rhône à Marseille, fut-il exécuté avec les 200 millions prévus, laisserait Marseille étranger aux grands bateaux à vapeur du Rhône, à moins que, du même coup, on ne décidât la suppression de Port-St-Louis.

La Compagnie de Lyon a donné l'exemple en prenant en mains l'exploitation du chemin de fer. Elle a compris que la lutte contre la concurrence étrangère est une nécessité qui s'impose. Il serait vraiment puéril de négliger les instruments que l'on a sous la main, alors qu'Allemands et Italiens s'entendent au détriment des ports de notre littoral méditerranéen. La Chambre de commerce de Marseille, dans une délibération récente, constatait qu'il ne fallait négliger aucune des mesures qui permettent aux importateurs français de se défendre contre les concurrents de l'étranger, et cette délibération visait les voies ferrées de Port-Saint-Louis. Voilà des présages qui permettent d'affirmer que les Marseillais ne se désintéresseront pas du port naturel de la vallée du Rhône.

LES PROGRÈS DE L'ÉLECTRICITÉ

Le transport de la force à domicile

La locomotion électrique

La lutte entre le gaz et l'électricité, qui il y a à peine deux ans, n'était point prise au sérieux par les Compagnies de gaz, est sur le point de se dessiner avec une telle intensité qu'on peut dire que la grande question de la réforme de l'éclairage public ou privé n'est plus qu'une question de jours.

Les sociétés de gaz ne prenant point l'initiative de cette réforme, ce sont les sociétés particulières qui dans diverses villes de France vont offrir l'électricité

aux particuliers partout où elles pourront le faire sans porter atteinte aux droits résultant pour les anciennes Compagnies de leurs cahiers des charges.

Nous avons déjà parlé à ce sujet de l'admirable installation de MM. Dumont et Cie, dans la petite ville de Bellegarde.

A St-Etienne, l'éclairage électrique commence à entrer dans le domaine de la pratique. A Lyon, nous avons déjà annoncé la formation récente d'une compagnie lyonnaise d'électricité. A Marseille, une société marseillaise éclaire déjà plusieurs grandes usines occupant des milliers d'ouvriers.

Enfin, nous apprenons que cette même société marseillaise est sur le point de s'entendre avec le « Lyon-Républicain » et la maison Deiss, Oudet et Cie, fabricants de sulfure de carbone à la Mouche pour l'éclairage électrique de leurs ateliers et bureaux.

Bref, le mouvement se dessine de toutes parts et si les compagnies de gaz qui ont le monopole du passage sur la voie publique ne veulent point entrer franchement dans la voie du progrès, c'est par une série d'installations particulières faites en dehors d'elles qu'elles ne tarderont pas à subir une diminution sensible de leurs recettes.

Mais ce qui est autrement important que l'éclairage, c'est le transport des forces à domicile que l'on peut considérer comme un problème actuellement résolu et dont les premières applications à Paris inspirent à Thomas Grimm du « Petit Journal » les réflexions suivantes :

« La production de la force motrice va devenir la grande industrie par excellence. D'immenses établissements se fonderont partout, qui fabriqueront de l'énergie et la transporteront à travers un réseau sans fin de fils conducteurs, dans les usines, les ateliers, les magasins, les appartements particuliers, où chacun pourra l'utiliser à son gré, sous forme de lumière ou de travail.

« Ce sera la résurrection à brève échéance de la petite industrie autonome, indépendante, originale, artistique qui fut jadis la gloire de la France laborieuse et qui est en train de disparaître, tuée par la concurrence absorbante des grands ateliers, où la vapeur règne et gouverne.

« Ce n'est pas seulement une révolution industrielle, c'est une révolution artistique et morale, une révolution sociale.

« Le rétablissement, grâce à la possibilité du transport de l'énergie, de la petite industrie domestique paraît appelé à atténuer le péril de la superproduction qui nous écrase. D'abord, il augmentera les besoins et multipliera en même temps les débouchés à l'intérieur.

« Puis, en répartissant les commandes sur un plus grand nombre de têtes, en mettant la force à la disposition de tous et en réglant l'usage, il réfrènera cette fièvre de production outrancière qui menace de tourner à l'hypertrophie. »

Nous relevons d'autre part dans le « Moniteur Industriel » les deux entrefilets suivants :

Exploitation parisienne de l'air comprimé.

Le conseil municipal vient d'adopter à l'unanimité les conclusions du rapport Davoust, et il a autorisé la pose, dans les égouts et en tranchées, de conduites destinées à la transmission de la force obtenue au moyen de la compression de l'air.

L'autorisation est d'une durée de quarante années. Elle a été accordée dans de très bonnes conditions à M. Victor Popp, ingénieur civil, qui va s'occuper sans retard de mettre à la disposition de l'industrie parisienne la force motrice qui lui manque et qu'elle attend depuis si longtemps.

Quatre à cinq millions seront certainement dépensés pour l'installation immédiate des conduites d'air comprimé dans les troisième et quatrième arrondissements, et sur toute la ligne des grands boulevards. Les ouvriers parisiens trouveront, en outre, une occupation dans ces grands travaux, et ce dernier détail n'est pas à dédaigner au milieu de tous les chômages et de toutes les misères dont on se plaint avec trop de raison.

Le gaz pour force motrice et pour usages industriels.

Par MM. L. van Effenterre et P. Thiercelin. — Paris, 1880, Meyer et C^e, imp.-typ., rue Richer, 18.

Il s'agit du gaz vulgairement nommé « gaz à l'eau », que ses propriétés calorifiques et sa grande pureté ainsi que son prix relativement minime placent au premier rang pour la production de la force motrice par les moteurs à gaz, de la chaleur, et surtout pour la petite industrie des grandes villes.

MM. L. van Effenterre, ingénieur, notre collègue du *Journal du Gaz et de l'Electricité*, et P. Thiercelin, administrateur de compagnies gazières, ont publié dans cette revue une série d'articles qui embrassent toute la question du gaz à l'eau, composition, fabrication et emploi, qu'ils viennent de rassembler en brochure.

Nous recommandons ce travail à ceux que la distribution de la force motrice à domicile intéresse, non seulement au point de vue technique, mais surtout en vue d'une application prochaine sur une grande échelle, les auteurs ayant demandé et semblant près d'obtenir l'autorisation de placer à Paris, sous la voie publique, des tuyaux pour la conduite du gaz pour force motrice et chauffage ; l'économie serait considérable, et tous ceux qui ont à cœur la prospérité de l'in-

dustrie parisienne, déjà si éprouvée, doivent faire des vœux pour la réussite de cette entreprise, et l'appuyer dans la mesure de leurs moyens.

Enfin, à Genève, on a commencé la distribution de la force à domicile, à l'aide de l'eau sous pression, et ce système sera peut-être présenté à Lyon un de ces jours par une société qui entreprend en ce moment des études spéciales à ce sujet.

Donc : progrès de l'éclairage électrique, transport de la force à domicile par l'électricité, par le « gaz à l'eau », par l'air comprimé et par l'eau sans pression, telle est la grande révolution qui est en train de s'accomplir et qui inspire à Thomas Grimm les réflexions si justes que nous citons plus haut.

Inutile de faire ressortir tous les avantages d'un pareil état de choses, qui peut nous aider à sortir de la crise industrielle que nous traversons et supprimer bien des complications de main-d'œuvre, aussi bien dans nos grands ateliers mécaniques que dans le modeste atelier du tisseur ou de la couturière.

..

Terminons cette courte revue, que nous aurons bientôt l'occasion de développer plus longuement, par les lignes suivantes que nous extrayons de la correspondance belge du « Figaro » :

« On vient d'expédier de Bruxelles à Paris une voiture de tramways construite toute exprès pour faire, mue par l'électricité, le service entre le Palais de l'Industrie et la place de la Concorde pendant l'exposition des Arts Industriels. Cette voiture est construite après le système qui a obtenu le diplôme d'honneur à l'exposition d'Anvers l'année dernière. Après avoir figuré à l'exposition des Arts Industriels, cette voiture reviendra à Bruxelles où elle fera, avec d'autres du même système, le service des tramways dans le quartier Léopold. »

Nous irons suivre sur place ces intéressantes expériences dont nos lecteurs comprendront l'importance au point de vue de leur application à Lyon aux tramways à voie étroite projetés dans les artères secondaires de notre ville.

LE PERCEMENT DU JURA

On nous annonce que dans les cercles commerciaux de Genève on discute vivement le projet de percement du Jura et du Mont-Blanc, car par la ligne Champs-Morex-Gex-Genève avec percement de la Faucille (1 kil. 5) la communication par chemin de fer entre Genève et Paris, qui est de 625 kilomètres, serait raccourcie de 127 kilomètres, et la durée du trajet, qui est actuellement de dix heures et demie par un train express, serait réduite de deux heures.

Comme, d'autre part, la Compagnie P.-L.-M. a l'intention d'établir une communication plus courte entre ces lignes du Nord et le chemin de fer du Mont-Blanc, on s'occupe activement à Genève et en Savoie d'obtenir une communication directe par Morex-Faucille-Gex-Fernex-Genève-Carouge-Saint-Julien-Aussilles-Pryngy-Albertville; de sorte que Genève, puisque la section Carouge-Vollande (Genève) serait obligatoire, se trouverait sur la ligne la plus directe entre l'Italie et le nord et l'est de la France.

Le Conseil d'Etat suisse serait disposé à déférer aux désirs du monde commercial genevois et à appuyer le percement de la Faucille.

LA MER INTÉRIEURE

Note de M. de Lesseps à l'Académie des sciences.

J'ai informé l'Académie, il y a environ dix-huit mois, de la perte que la science avait faite d'un officier d'état-major dont les remarquables travaux sur l'établissement d'une mer intérieure en Tunisie avaient, à diverses reprises, reçu l'approbation de nos collègues.

La mort du colonel Roudaire, survenue le 14 Janvier 1885, n'a cependant point arrêté la réalisation de son gigantesque projet. Un des officiers les plus distingués du service d'état-major, M. le commandant Landas, qui fut autrefois l'adjoint, puis le successeur de Roudaire à la chaire de topographie de l'Ecole de Saint-Cyr, a été placé, par autorisation du gouvernement à la tête de la mission du Sahara tunisien.

En quelques semaines, il s'est mis au courant des travaux exécutés par son prédécesseur, et après avoir étudié la question sous toutes les formes, il a résolu de passer immédiatement de la période d'études à la période d'exécution.

Je rappellerai brièvement quel était le projet de Roudaire, et je vous dirai ensuite ce que veut faire le commandant Landas.

Après de longues années passées à des travaux de nivellement, de sondages et d'expérimentations de toutes sortes, François Roudaire s'était assuré que les quatre chotts Fedjedj, Djerid, Rharsa et Melrir, au sud de la chaîne de l'Aurès et se trouvant à 24 m. environ au-dessous du niveau de la mer, pouvaient, au moyen d'un canal, former une mer intérieure dont l'influence sur le climat et la fertilisation de ces contrées serait considérable.

Qu'on juge, en effet, de l'évaporation qui pourrait se produire, quand on saura que la superficie de cette mer intérieure serait de 8,200 km², c'est-à-dire une superficie égale à quatorze fois et demie celle du lac de Genève, qui n'est que de 577 km² !

En pensant des dépenses que devait occasionner l'exécution du canal destiné à inonder les chotts Rharsa et Melrir, nous avons résolu de retourner la question.

Aujourd'hui, la mer intérieure africaine n'est plus le point de départ.

En parcourant, l'an dernier, la province de l'Arad (province de Gabès), M. Landas fut frappé de rencontrer des vestiges de la civilisation romaine; c'étaient presque partout des ruines d'aqueducs dont les Romains se servaient pour arroser leurs cultures.

C'est alors que M. Landas eut l'idée de cultiver d'abord toutes ces terres extrêmement fertiles, se proposant ensuite d'employer une partie des bénéfices que donneraient ces cultures au creusement du canal destiné à inonder les chotts Melrir et Rharsa. Une concession a été accordée à une société de fondateurs pour l'exploitation de tous ces terrains qui seraient fécondés par notre industrie, par des puits artésiens.

Nous nous sommes préoccupé tout d'abord d'un emplacement, et comme le canal de la mer intérieure devait avoir pour amorce un port sur la côte, nous avons choisi, par suite des études hydrographiques déjà commencées avec M. Roudaire au nord de Gabès, l'embouchure de la petite rivière (l'oued Melah) dont les eaux ont creusé un chenal et une baie jusqu'à la mer.

Dans cette partie du golfe de la Syrte, la pente du terrain est tellement douce qu'à 1 km du rivage, on n'a que 6 m de fond, de sorte que la plupart des grands bâtiments de commerce, les paquebots-poste français entre autres, ne peuvent paquer toute la plus qu'à un mille et demi environ (soit 2,700 m), et par les vents d'est il ne leur est pas possible de débarquer ou de prendre des passagers et des marchandises.

Après avoir ainsi déterminé le futur emplacement du port, M. Landas, avec les ressources dont il disposait, put acquérir une étendue de terrain d'environ 2,000 ha et se mit immédiatement à l'œuvre; il commença une série d'études dont le résultat, au mois de mai 1885, fut le creusement d'un puits artésien sur la rive gauche de l'oued Melah, à 11 m du bord de la mer.

A 90 m de profondeur, on atteignit une nappe dont l'eau jaillit à une hauteur de 4,70 m à la température de 22°. Le débit de ce puits, à partir du mois de mai 1885 jusqu'au mois de juin 1886, fut, par minute, de 8000 l. Aujourd'hui M. le commandant Landas, qui est retourné il y a six semaines dans la province d'Arad, m'apprend qu'il est en train de creuser un second puits sur la rive droite de l'oued Melah, et que le premier, celui de la rive gauche, donne à l'heure présente, grâce à quelques améliorations, un débit moyen de près de 9000 l par minute; ce qui lui permet déjà d'irriguer un peu plus de 500 ha, c'est-à-dire une superficie de terrain égale à quinze ou seize fois le Champ de Mars.

Grâce à ces travaux, les rives de l'oued Melah, désertes il y quinze mois, ont aujourd'hui une petite population qui s'accroît peu à peu chaque jour, et des maisons, des baraquements, des hangars, un restaurant même ont été déjà construits.

M. le commandant Landas est donc entré dans la période d'exécution; grâce à son activité et à ses profondes connaissances, une région inculte va devenir fertile, un port va s'élever, et dans quelque temps nous apprendrons que le premier coup de pioche a été donné au canal qui doit mener les eaux de la mer dans les chotts Melrir et Rharsa, créant ainsi une mer intérieure africaine dont les études ont été bien préparées.

Il ne faut pas oublier que le maréchal Bugeaud avait dit que la civilisation de l'Afrique française viendrait par le fond, c'est-à-dire par les eaux souterraines.

Comme question scientifique, on peut calculer depuis combien de siècles les fleuves qui se rendaient de l'intérieur sur le bord de la mer y arrivent maintenant par le fond, à cause des soulèvements de terres qui ont été observés sur la côte d'Afrique et sur les côtes de Sardaigne.

FRAUDES DANS LES VENTES

M. Laur, député de la Loire, compte déposer prochainement, sur le bureau de la Chambre, une proposition de loi ayant pour objet la répression de certaines fraudes dans les ventes des marchandises.

Ce projet modifierait la loi en vigueur dans son article 2 qui serait ainsi rédigé :

« Si, dans les cas prévus par l'article 423 du code pénal ou par l'article premier de la présente loi, il s'agit d'une marchandise contenant des mixtions nuisibles à la santé, l'amende serait de 1,000 à 10,000 francs au lieu de 50 à 500 francs, et l'emprisonnement sera de un à cinq ans, au lieu de trois mois à deux ans. Le présent article sera applicable même au cas où la falsification serait connue de l'acheteur ou du consommateur. »

Les perfectionnements de l'alimentation militaire

Dans notre numéro du 25 juillet dernier, nous signalions à l'attention de nos lecteurs l'invention du four Eterlin pour l'usage spécial de la cuisson des viandes dans les marmites de campement, tenues relations les résultats obtenus à Lons-le-Saunier, dans les cuisines des casernes du 44^e de ligne.

Depuis lors, M. Eterlin père a continué à suivre les diverses expériences de son système. Il a pu observer l'opération simple et économique de l'excellente cuisson de haricots, de mouton, de pommes de terre et de macaronis au jus, sous viandes rôties, dans des marmites de campement.

L'économie du système est telle qu'un four mis en usage le 21 avril dernier, a été payé en deux mois par le simple prélèvement de 1 f. 50 par compagnie, chaque fois qu'on faisait cuire des rôtis (note ministérielle du 28 février 1885). Et depuis le 1^{er} juillet, chaque compagnie ne paie plus que 0.40 c. par cuisson, un demi-centime par homme, soit 7 fois moins que le taux fixé par la note ministérielle.

M. Eterlin père doit retourner à Lons-le-Saunier au mois d'octobre prochain. Il se propose de faire, dans le four installé par lui, des harengs frais au gratin, des macarons au fromage, de la morue aux pommes de terre avec sauce blanche aux capres ou aux cornichons et aussi, de faire le pain de soupe, le tout dans de remarquables conditions d'économie pour l'alimentation de nos soldats.

De pareils essais faits dans un but tout à fait humanitaire sont dignes d'être encouragés et nous félicitons MM. Eterlin de leur initiative, en attendant que nous puissions rendre compte de leurs expériences du mois d'octobre prochain.

Les chemins de fer de Decauville

DANS LE RHONE

Voici une nouvelle qui vient de nous parvenir et que nous enregistrons avec plaisir.

M. Decauville aîné, de Petit-Bourg (Seine et Oise), le célèbre ingénieur dont les chemins de fer à voie étroite sont si connus et universellement employés, désireux d'aller au-devant des besoins, des désirs même de sa clientèle, très nombreuse dans cette région, vient d'installer à Lyon un dépôt de son matériel; grâce à cette installation et à certaines combinaisons qu'il a mûrement étudiées, M. Decauville aîné peut dès-à-présent lever au reçu des ordres telle quantité que ce soit de son matériel, en faisant bénéficier ses clients du coût du transport de Petit-Bourg à Lyon qui auparavant leur incombait. Il est évident qu'une pareille mesure resserrera les liens qui unissent M. Decauville aîné à sa clientèle.

C'est du reste, en agissant toujours ainsi, au mieux des intérêts de ses clients, que la maison Decauville aîné est arrivée au très respectable chiffre d'affaires de huit millions de francs par an, chiffre qui se maintient malgré la force et la durée de la crise que nous traversons; ce qui explique ce succès, c'est la bonne foi de M. Decauville aîné et la franchise de ses offres; à ses clients, il a toujours dit ceci: Vous hésitez à faire l'acquisition d'un matériel considérable dont vous avez besoin, parce que, ne le connaissant pas, vous craignez d'aventurer une forte somme et peut-être de la perdre, si ce matériel ne vous rendait pas les services que vous en attendez? Pour vous enlever toute crainte, je vous offre mon matériel à l'essai pendant un mois et si, passé ce temps, amplement suffisant à une expérience, vous n'en avez pas obtenu satisfaction, renvoyez-le moi, vous ne me devez rien, et je paierai encore le transport de retour. M. Decauville aîné a trouvé un grand nombre d'adhérents à ces propositions et, parmi eux, pas un seul qui ne se soit déclaré satisfait et n'ait gardé le matériel envoyé à l'épreuve; la loyauté du constructeur et sa confiance dans les qualités de son système ont entraîné un tel courant de commandes, que les ateliers de Petit-Bourg, qui n'occupaient que 100 ouvriers en 1878, sont arrivés en 1884 à en occuper 750 avec un outillage formidable de 350 machines-outils.

Après la clientèle civile, est venue la clientèle militaire, car, à la suite d'expériences variées qui ont immobilisé pendant longtemps pour plus de 200,000 fr. de matériel spécial, le choix d'un comité d'officiers d'artillerie et du génie, institué par le ministre de la guerre, s'est porté sur le chemin de fer système Decauville, qui permet de transporter dans les terres labourées des canons de 20 tonnes.

Deux gouvernements étrangers ont suivi l'exemple du gouvernement français. Ce qui fait que M. Decauville aîné peut dire que son matériel a été employé dans toutes les guerres qui ont eu lieu ces dernières années: par l'armée française (en Tunisie 70 kil., au Tonkin 60 kil.), par les Anglais en Afghanistan, par l'armée italienne en Egypte et par l'armée russe (106 kil.) dans le Turkestan, où le général

Skobelev l'employa avec grand succès pour transporter les vivres et les munitions de son armée; il est adopté également par les gouvernements belge, espagnol, hollandais, japonais et roumain.

Le plus bel éloge que l'on puisse faire des procédés de fabrication de M. Decauville aîné, c'est de constater qu'ils lui ont permis de devenir un des rares constructeurs français arrivant à faire des affaires suivies en Angleterre. Du reste, M. Decauville, lui qui avait reçu la croix de la Légion d'honneur en 1878, la croix de Commandeur de l'ordre du Nicham pour les services rendus par ses chemins de fer en Tunisie et des diplômes d'honneur aux expositions d'Amsterdam, Buenos-Ayres et Turin, a obtenu également des récompenses à toutes les expositions anglaises, d'Edimbourg, Presdon, Galway, Londres et Desby; à l'exposition de Calcutta il a remporté le premier prix des chemins de fer portatifs en battant six concurrents anglais.

A la suite de ces succès, M. Decauville aîné a reçu un ordre considérable du gouvernement anglais et l'Institution of Mechanical Engineers, de Londres, l'a admis au nombre de ses membres.

Un des derniers brevets signés par le roi d'Espagne a été celui qui conférait le titre de chevalier de l'ordre de Charles III à M. Decauville aîné pour le récompenser des services que son système de chemins de fer portatifs a rendus en Espagne et dans les colonies espagnoles, où ce nouveau moyen de transport est devenu aussi populaire qu'en France et a reçu des applications considérables pour les travaux de fortifications et pour les transports agricoles.

Dans la seule ville de Porto-Rico, plus de 300 kil. de voie Decauville ont été installés dans ces dernières années pour le transport de la canne à sucre, et toutes ces affaires ont été obtenues malgré la concurrence des Anglais et des Américains.

On peut affirmer que le chemin de fer système Decauville se prête à toutes les exigences et triomphe de tous les obstacles; mais ce qui est surtout intéressant à constater dans ce rapide exposé, c'est que M. Decauville aîné présente ce rare exemple d'un inventeur qui, ayant créé une nouvelle industrie, a eu assez de confiance dans son invention, pour ne pas hésiter à dépenser deux à trois millions pour construire des ateliers et les développer en proportion de l'accroissement des commandes afin de rester en mesure de livrer tout ce qu'on lui demandait. Ce développement si rapide a eu pour résultat de ne laisser le temps à aucun concurrent sérieux de s'établir. De plus, comme M. Decauville aîné exploite son industrie très commercialement, en baissant ses tarifs à mesure que les métaux diminuent, on peut dire que, dans de telles conditions, la concurrence est presque impossible.

Terminons en annonçant à nos lecteurs que pour tous renseignements, études, devis, etc., etc., concernant la vente ou la location du matériel Decauville, le représentant de la maison, M. Georges Boucry, qui demeure à Lyon, 49, rue St-Joseph, se tient à leur entière disposition.

Les champs d'expérimentation

Dans sa séance du 19 courant, le Conseil général des Bouches-du-Rhône a pris en considération la proposition suivante de M. Rech et de plusieurs de ses collègues:

« Nous avons l'honneur de proposer au Conseil général de nommer une Commission de trois membres qui aura pour mission d'étudier les voies et moyens propres à encourager efficacement les agriculteurs et notamment la création dans chaque canton de champs d'expérimentation pour la culture de la vigne et autres, à l'effet de faire connaître aux cultivateurs les meilleurs procédés d'exploitation, le meilleur mode d'emploi des engrais, en un mot de les mettre à même de tirer le meilleur parti de leur terre et de leur travail. »

Exposition d'horticulture et de viticulture

L'exposition d'horticulture et de viticulture qui doit s'ouvrir le jeudi 9 septembre, sur le cours du Midi, à Lyon, comprendra plus de 380 lots. En 1884, il n'y en avait que 270.

Quelques-uns des lots qui seront exposés occuperont une assez grande surface, d'autres auront des proportions plus modestes.

La culture maraîchère sera mieux représentée que d'habitude et on pourra juger quelques légumes nouveaux. L'arboriculture comptera 17 lots de fruits variés, ainsi que quelques nouveautés sur le mérite desquelles le jury aura à se prononcer. Les plantes et arbres soutiendront dignement la réputation des horticulteurs de notre région. Les roses, comme toujours, seront là en bataillons compactes, — on sait que les roses actuelles sont presque toutes de création lyonnaise; les plus belles sont des gains de nos compatriotes. — Les exposants d'objets d'art ou d'industrie ont aussi adressé au secrétariat de très nombreuses demandes.

Mais ce qui intéressera certainement au plus haut degré le plus grand nombre des visiteurs, ce sont les collections de raisins et de vignes: les vignes américaines pourront être jugées sur place. Plusieurs exposants prétendent même avoir trouvé le moyen de détruire le phylloxera et montreront des vignes qui en ont été guéries. Espérons que le beau temps permettra à de nombreux visiteurs de venir juger toutes ces choses belles ou intéressantes.

Le gérant: P. THOUVEREZ.

A LOUER Une locomobile anglaise de la force de 6 chevaux. S'adresser au bureau du journal.

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 — Lyon-Vaise — Chalon-sur-Saône — Montchanin — Dijon — Saint-Jean-de-Losne — Gray — Besançon — Nancy — Paris.

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

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

Avantage très sérieux pour les Prix

DÉPARTS RÉGULIERS DE SAINT-LOUIS TOUS LES DEUX JOURS

CHEMIN DE FER DECAUVILLE

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

PUISSANCE
750 ouvriers et
350 machines outils

33 Médailles d'or
et tous les premiers prix (24)

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 le mardi et vendredi à l'arrivée du train de 11 h. 20 (gare de Lyon) pour Evry-Petit-Bourg.

REPRÉSENTANT A LYON :

M. Georges BOUCRY

49 — Rue Saint-Joseph — 49

HOTEL SAINT-LOUIS

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

Chambres confortables à 2 fr. 50
Déjeuners à 2 fr. — Dîners à 2 fr. 50

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

VOITURES A VOLONTÉ

SOCIÉTÉ CIVILE DES 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, re-
présentant de la Compagnie.

PORTEUR JULES WEITZ
ASSEMBLAGE BREVETÉ DANS TOUS LES PAYS.
CHEMIN DE FER PORTATIF A POSÉ 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'Aciers & d'Explosifs pour la mine.
JULES WEITZ, 17 COURS DU MIDI, LYON
PAUL REGNARD Ingénieur, E.C.P. 59, RUE BAYEN, PARIS, Représentant.

NAVIGATION GÉNÉRALE ITALIENNE

Sociétés réunies Florio-Rubattino

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

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

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

LA GAULOISE

65, rue de l'Hôtel-de-Ville, 65.
LYON

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX

PRÊTS ET EMPRUNTS

ENGAGEMENTS LITIGIEUX

Recouvrements, Contentieux.

TRANSIT GÉNÉRAL

CHARLES ROLLAND

Boulevard de la Liberté, 22, Marseille.

Maison, à Port-Saint-Louis-du-Rhône

AGENCE DE BATEAUX A VAPEUR POUR TOUS PAYS

Consignation de navire à voile et à vapeur, En-
treprise 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 : PARI, 196, rue d'Allemagne. — Succursale et Usine : LYON, 153,
rue 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 na-
vires 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.