

# LE RHON

## 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. — Sociétés coopératives. — Chemin de fer souterrain. — La question du gaz. — Transport de la force. — La bière allemande. — Mines de charbon en Crimée. — Éclairage électrique à Suez. — Le chalumeau électrique. — Chemin de fer gigantesque.

## Les Tramways au Conseil général

Tous les journaux de Lyon ont reproduit, en les commentant, les incidents regrettables qui se sont produits dans la séance d'hier au sein du Conseil général au sujet de l'importante question des tramways.

Mais aucun n'a indiqué quelle serait la meilleure solution à adopter pour ne pas engager prématurément l'avenir ni compromettre les intérêts des populations intéressées.

Il ne s'agissait, il est vrai, que d'une seule ligne de tramways, celle de Lyon à St-Fons par la route nationale. Le rapport de la Commission concluait par son article premier à ce que le Département sollicitât cette concession du Gouvernement pour une durée de 50 années. Et par l'article 2, le Conseil général s'engageait à retrocéder cette ligne à la Compagnie actuelle des tramways.

Ces conclusions prises malgré une demande concurrente qui offrait le bénéfice d'un tarif et d'une durée de 35 années seulement, ont provoqué une violente protestation d'un des membres du Conseil qui s'est élevé contre cette tendance à accorder à une même Compagnie la faveur d'un monopole dont tout le monde, et non sans raison, se plaint depuis longtemps déjà.

Bref, la discussion s'est envenimée au point qu'elle a amené la retraite de deux membres du Conseil qui, se trouvant alors en minorité, a dû s'ajourner à mercredi pour discuter la question à nouveau et prendre une décision finale.

Que fera le Conseil général dans cette nouvelle séance ? Personne ne pourrait le dire.

Mais ce que l'on peut souhaiter c'est que tout en décidant d'adresser, au nom du Département, une demande de concession au Ministre, il renvoie à statuer ultérieurement pour le choix du retrocessionnaire. L'équité l'exige, puisqu'il y a une demande concurrente plus favorable que celle de la Compagnie des tramways ; la prudence le conseille puisque le Conseil municipal, qui doit être consulté aux termes de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880, est en ce moment saisi d'une demande de tout un nouveau réseau dont la description est faite dans un mémoire que MM. les conseillers généraux connaissent tous.

Et ici, ouvrons une parenthèse.

On a parlé de manœuvre de la dernière heure, de projet préparé à la hâte, etc. Or, rien n'est moins vrai puisque dès le 8 avril dernier, la Société Lyonnaise adressait à M. le préfet une demande de concession du pont Morand à Perrache et au cimetière de la Guillotière. Que d'autre part, dès le 20 avril un projet relatif à un réseau municipal était adressé à M. le maire de la ville de Lyon.

La dernière demande en date du 7 septembre courant, n'avait pour but que d'expliquer la fusion des deux affaires en une seule et d'indiquer les quelques modifications insignifiantes apportées aux projets précédents.

Cela dit, n'est-il pas évident que le Conseil général a tout intérêt à ne pas prendre une décision hâtive dans une aussi importante question ?

On a bien parlé des facilités de correspondances que la Compagnie offrait et de la crainte de voir refuser, par celle-ci, la construction du nouveau réseau suburbain.

Mais sur le premier point, et ainsi que le fait fort bien remarquer le *Courrier de Lyon*, la question des correspondances, qui a paru influer sur plusieurs membres du Conseil, n'est en réalité qu'un trompe l'œil.

On sait, en effet, que dans toutes les villes, où plusieurs compagnies exploitent concurremment des entreprises de tramways, il y a forcément entre elles un échange de correspondances.

Quant aux lignes suburbaines, que jusqu'à ce jour la Compagnie n'a voulu ni faire, ni laisser faire, le Conseil n'a qu'à déclarer qu'un droit de priorité sera acquis aux premiers projets présentés et il verra que les demandes ne tarderont pas à surgir sans qu'il en résulte aucune charge pour le Département.

On entrerait ainsi dans la voie de la suppression des monopoles qui, dans l'ordre économique, sont de véritables impôts de consommation plus lourds même que les impôts d'Etat.

Au surplus, l'ajournement du choix d'un retrocessionnaire pour la ligne de St-Fons ne peut faire subir aucun retard à cette affaire dont les formalités administratives à Paris vont nécessairement durer plusieurs mois, pendant lesquels on pourra étudier sérieusement la meilleure solution à adopter.

Pendant ce temps aussi le Conseil municipal fera connaître son avis dont on ne saurait contester l'importance dans de pareilles questions.

Et alors, il ne serait peut-être pas de trop de convoquer le Conseil en session extraordinaire pour se prononcer en toute connaissance de cause. C'est ce que comprendront sans doute nos honorables conseillers généraux en votant un ajournement qui cette fois-ci ne serait préjudiciable à personne et faciliterait au contraire, la recherche des moyens à adopter pour mettre fin à un monopole exagéré et pour arriver à l'achèvement de notre réseau de tramways dans les meilleures conditions possibles.

## Les Sociétés coopératives Françaises

A propos du Congrès des sociétés coopératives françaises qui doit s'ouvrir dimanche dans notre ville, nous croyons utile de citer les lignes suivantes relatives à quelques essais de coopération à Marseille. Elles sont extraites d'une notice fort intéressante de M. Jean Lombard, publiée par *Marseille républicaine*.

On sait en quoi consiste la coopération de consommation. Des sociétaires versent une somme déterminée pour acheter en gros des produits d'alimentation qu'ils se vendent ensuite au détail. L'achat en gros leur fait bénéficier d'une bonification qui se chiffre à la fin de l'année par une somme généralement assez importante pour un ménage.

Une des causes de gêne de l'ouvrier est le crédit qu'il est souvent obligé de demander au fournisseur qui, pour se récupérer le palé, surélève le prix de ses marchandises. Avec la société de consommation le crédit n'existe généralement pas, ou ne se fait qu'à des sociétaires déjà en avance sur la caisse collective par la mise de fonds restante. D'autre part, quand il est accordé soit pour un chômage continu, soit pour une maladie, il n'amène aucun renchérissement de denrées ; les autres sociétaires fournisseurs prêtent en bon esprit de solidarité, de quoi nourrir celui d'entre eux qui a besoin d'eux.

Dans ce cas, la société de consommation est une sorte de société de secours qui a bien sa valeur et son utilité.

Notre ville possède quatre sociétés coopératives de consommation. La première, et la plus ancienne de celles existantes, est établie à la rue Chauvelin. Grâce à l'énergie et à l'intelligente initiative de son principal promoteur, très connu sous le nom de « père Charles », elle possède actuellement un capital qu'on nous dit être de 80.000 francs. Elle est grandement fournie de denrées et objets de toute nature, et une grande partie du quartier du boulevard Baille s'y sert.

Une autre, qui a élu domicile rue Château-du-Mûrier, à Mèpentin, commence ses opérations il y a un an à peine, et, après avoir remboursé avec intérêts

une somme de 1000 fr., qui lui furent prêtés, se voit à la tête de 4000 fr. environ de marchandises, et possède en roulement un numéraire de 1000 fr. environ. Elle vend à la fois au public et à ses membres, au prix normal, et ce, afin de ne pas paraître faire concurrence aux épiciers du quartier, généralement des ouvriers. Seulement, elle vend « bon » et « avantageux ». La différence entre le prix d'achat et le prix de vente est répartie tous les six mois entre les sociétaires seulement, et représente le 9 ou 10,00 net, c'est-à-dire 85 fr. en moyenne par semaine ; soit, pour chacun, 200 fr. par an, plus que le prix d'un loyer ordinaire d'artisan.

Pour être sociétaire, il suffit de verser 10 francs d'abord, et 2 francs par semaine ensuite, jusqu'à concurrence de 50 francs.

Cette Société, après avoir commencé avec 20 sociétaires, en a 33 actuellement ; mais, comme elle ne désire pas dépasser le premier chiffre, elle se prépare à établir les 13 autres dans un autre rayon et sur les mêmes bases.

La troisième Société, sise rue Fort-du-Sanctuaire, se compose de 11 membres seulement, et a eu, en 17 mois, un encaisse de 6.800 francs, marchandises et numéraire. Elle vend au public avec une bonification courante de 5 0/0 sur les prix. Pas de crédit, excepté aux sociétaires. La répartition des bénéfices, frais généraux et 5 0/0 prélevés, se fait tous les ans. Ils sont actuellement de 30 à 35 francs par semaine ; soit, pour chaque membre, de 3 francs en moyenne, ou 150 francs par an.

La quatrième association, enfin, « La Ruche Sociale », est de création récente, et ses opérations ont à peine commencé. Le capital social est de 10.000 francs, divisé en 200 parts de 50 francs, payables 5 francs en souscrivant et 3 francs par mois ensuite. Nul ne peut être propriétaire de plus d'une part. Chaque sociétaire a le 5 0/0 sur les marchandises. Sur les bénéfices, le 20 0/0 reste pour fonds d'avances aux sociétaires qui ont besoin de crédit. Le siège social est au chemin de la Belle-de-Mai.

Ces sociétés n'ouvrent leurs magasins que le soir ; leurs membres se servent eux-mêmes et servent le public.

D'autre part et au sujet de la question des loyers, le *Sémaphore* publie l'entreffilet suivant, que nous soumettons aux réflexions des économistes sérieux que la question de coopération occupe en ce moment :

Un de nos confrères du matin a consacré successivement deux articles à la question des loyers. C'est une question évidemment toujours ouverte, et nous entendons encore ce cri qui frappa un jour nos oreilles. Il y a tantôt quinze ans, après une séance du Conseil municipal de Marseille : « Il vient de toucher, s'écriait un propriétaire, à la formidable question des loyers ! »

Mais, si la question est toujours ouverte, il ne suit pas de là qu'elle ait les proportions dont parle notre confrère. Tous nos renseignements montrent au contraire que, loin d'aller sans cesse en augmentant, tous les loyers ont, à cette heure, une tendance marquée à baisser, non point tous les loyers à coup sûr, mais les loyers à prix élevés et à prix moyens. Par contre — et c'est une conséquence inévitable de ce premier fait — les petits appartements, les petits loyers étant beaucoup plus demandés, ont naturellement la tendance opposée ; ils montent, et nous ne serions pas surpris que ce soit une des conséquences des dernières expropriations opérées dans le vieux Marseille, lesquelles ont chassé de leur domicile de nombreux ménages d'ouvriers. Réduite à ces termes, l'observation de notre confrère est exacte.

Le remède, il le cherche et il le tient pour difficile à trouver.

Nous suggérerions volontiers une expérience du genre de celles qui ont réussi en Angleterre ou à Paris. Mais, doré et déjà, il faut bien se persuader que cette expérience est impossible à tenter si l'on met en branle tant de choses ou d'œuvres dissemblables : les Trade's Unions qui n'ont rien à voir dans ces matières et qui ne s'en occupent pas, les syndicats professionnels, les principes socialistes, les subventions communales, les idées de Proudhon et le reste.

Il nous paraîtrait beaucoup plus sûr de rester sur le terrain solide de la pratique. Les Sociétés de constructions en Angleterre — on les appelle des « Buildings Societies » — ont, elles, adopté une méthode fort simple. Elles ont quelquefois acheté un terrain nu, le plus souvent elles l'ont loué par bail de quatre-vingt-dix-neuf ans. Le capital pour l'achat a été accumulé par voie de cotisations hebdomadaires entre les associés. Le terrain une fois payé, la cotisation a continué à être perçue chaque semaine, jusqu'à ce qu'on eût réuni la somme nécessaire pour construire une, deux, trois, quatre maisons sur un type économique satisfaisant. Souvent, quand les constructeurs avaient livré ces maisons, on a tiré au sort, entre les associés, pour savoir à qui elle seraient attribuées de préférence. Il y a eu, dans ce cas, quatre ménages logés chez eux et propriétaires ; mais ces propriétaires étaient et res-

taient tenus, vis-à-vis de leurs associés, d'acquitter encore leurs cotisations hebdomadaires pour fournir les fonds nécessaires à des constructions nouvelles, à celle de quatre autres maisons, dont la voie du sort faisait encore l'attribution aux associés restants. Et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les associés fussent lotis.

Ce système, qui n'a rien de commun avec les cités ouvrières, avec les maisons provenant de fondations humanitaires, comme la fondation Peabody, est à la portée de tout le monde, sans subventions et sans secours de la commune. Pour le pratiquer, il faut seulement des administrateurs très habiles pour gérer l'entreprise, mais il est surtout nécessaire de réunir des associés persévérants, unis par une solidarité vraie, et, par conséquent, doués de quelque vertu.

Nous souhaiterions volontiers, quant à nous, qu'une expérience pareille ou telle autre mieux appropriée à nos mœurs fût tentée, et nous en suivrions avec intérêt les résultats.

## Nouveau chemin de fer souterrain à Londres

LE MÉTROPOLITAIN A PARIS  
LE TUNNEL DE ST-CLAIR A SERIN, A LYON

« On vient, dit l'*Avenir des chemins de fer*, de commencer à Londres un nouveau chemin de fer souterrain, spécialement destiné à détourner une partie de la circulation du pont de Londres (London Bridge). Cette circulation est évaluée officiellement à 7 millions de voitures portant 21 millions de personnes, et à 35 millions de piétons par an.

Le chemin de fer en question passera sous la Tamise et se composera de deux tunnels entièrement séparés, l'un pour les trains montants, l'autre pour les trains descendants. La longueur totale sera de 1 mille 1/3.

On a adopté le système de traction par machines fixes avec câble sans fin.

Des élévateurs, établis aux extrémités ainsi qu'aux stations intermédiaires, faciliteront la sortie des voyageurs.

On compte pouvoir transporter 100,000 voyageurs par jour.

Les travaux sont déjà commencés du côté nord. »

Comme on le voit, nos voisins les Anglais ne négligent rien de tout ce qui est de nature à diminuer l'encombrement de la circulation dans la ville de Londres.

A Paris où l'on opère avec plus de lenteur, la question du métropolitain est pourtant sur le point de bénéficier bientôt d'une solution définitive. Et l'on conviendra qu'il en est vraiment temps si l'on veut voir cette œuvre magistrale s'ouvrir à l'exploitation en même temps que l'Exposition de 1889.

Mais à Lyon, la ville de l'ajournement par excellence, on ne parle plus du Tunnel de St-Clair à Serin dont les études ont été entreprises et la concession demandée dès la fin de l'année 1881.

Le dossier dort, nous dit-on, dans les cartons de la voirie municipale; mais l'ingénieur en chef de la Ville tiendra sans doute à honneur de l'en faire sortir et de l'adresser au Conseil municipal, avec son avis.

Il y a là une question dont l'urgence ne saurait être déniée. L'encombrement des quais de la rive gauche de la Saône arrive à un point tel que la circulation y est, sinon dangereuse, au moins des plus difficiles et des plus préjudiciables au grand trafic qui s'échange journellement entre les quartiers de Vaise et de Serin avec ceux des Brotteaux et de la Guillotière.

Avec le tunnel de St-Clair-Serin, la gare d'eau qui reçoit tant de marchandises encombrantes à destination de la rive gauche du Rhône, se trouvera en relation directe et surtout rapide avec les Brotteaux et la Guillotière. L'entretien des quais de Serin et Saint-Vincent, si coûteux pour la grande voirie à cause de l'énorme charroi qu'ils supportent, sera diminué de moitié. Le Parc se trouvera à un quart d'heure de Vaise, etc.

De tels avantages ne sont-ils pas de nature à encourager notre Administration municipale à mettre au plus tôt cette question à l'ordre du jour?

C'est à M. l'ingénieur en chef de la Ville qu'il appartient de prendre une décision prochaine et si, comme il y a lieu de le croire, son avis est favorable, M. le maire proposera sans doute au Conseil l'octroi de la concession d'une œuvre appelée à rendre d'incontestables services et à révolutionner tous les modes de communication entre les quartiers du Nord-Est et Sud-Ouest de la ville de Lyon.

## LA QUESTION DU GAZ

La question de l'abaissement du prix du gaz va revenir devant le conseil municipal de Paris dès les premiers jours de sa rentrée. Comment le conseil pourra-t-il aborder une fois de plus, sans se répéter ni se déjuger, un problème qu'il a discuté tant de fois? Croit-

il que la Compagnie parisienne, le conseil d'Etat, les experts qui se sont prononcés sur le litige soient disposés à changer d'avis? Nullement; mais l'opinion parisienne persiste dans son désir d'un prix plus doux du gaz d'éclairage. et l'un des conseillers municipaux nommés au mois de janvier dernier, M. Léon Donnat, croit qu'il existe un moyen de lui donner satisfaction. Ce moyen est même, à son avis, des plus simples; il consiste à susciter à la Compagnie parisienne du gaz une ou plusieurs concurrences. Selon M. Donnat, il dépend de M. le préfet de la Seine d'autoriser sous les voies publiques de la capitale la pose de canalisations concurrentes.

M. Léon Donnat prouve sa thèse par des exemples; en voici un qui lui paraît décisif:

La Compagnie d'éclairage de la ville de Tours par le gaz jouissait, depuis le 25 février 1863, du droit exclusif de canaliser les voies urbaines et fournissait le gaz aux particuliers à des conditions déterminées. Ce droit de la Compagnie se fondait sur un traité passé avec la ville. Voilà qu'un arrêté préfectoral, en date du 31 mai 1881, autorise une Compagnie nouvelle, la Société générale d'éclairage de Tours, à établir une canalisation sous deux voies qui sont le prolongement dans la ville d'une route nationale. Plainte de la première Compagnie contre la seconde, résistance de celle-ci, cas porté devant la cour d'appel d'Orléans. Que fait cette cour? Donnant raison à la Compagnie nouvelle, elle déclare dans les considérants de son arrêt qu'« il est de principe que le maire d'une commune n'a aucune compétence pour disposer, soit de la propriété, soit de l'usage du sol d'une route nationale ou départementale ».

Or, il existe à Paris assez de rues qui sont le prolongement des routes nationales et départementales pour que des canalisations concurrentes puissent être établies. Bien plus, aux termes d'un décret du 26 mars 1852, toutes les rues classées par ordonnance ou par décret sont placées par ce seul fait sous le régime de la grande voirie.

Mais il ne servirait de rien à une Compagnie nouvelle de s'organiser et de poser des tuyaux, si les particuliers, liés par un engagement antérieur de la Ville, ne pouvaient lui demander leur gaz d'éclairage. Un autre considérant de l'arrêt de la cour d'Orléans répond à cette objection. « Il est trop évident, ajoute-t-elle en effet, que le maire est également sans action sur le mode d'éclairage des particulières, si ce n'est dans un intérêt de police. »

Et cette doctrine n'est pas seulement celle de la cour d'appel. La Compagnie condamnée s'étant pourvue en cassation, la cour suprême confirma le 7 août 1883 l'arrêt des premiers juges; elle déclara à son tour que « les communes, dans les traités qu'elles signent pour s'assurer l'éclairage au gaz, ne peuvent conférer un monopole qu'elles n'ont pas le droit de concéder, puisqu'elles ne pourraient le créer à leur profit personnel; qu'en conséquence ces traités n'empêchent pas ceux qui peuvent régulièrement produire du gaz d'éclairage d'en disposer en faveur des habitants de ces communes, à charge de se conformer pour la distribution aux lois et arrêtés et notamment aux règlements de voirie. »

D'autres décisions ont été rendues dans le même sens en ce qui concerne la distribution de l'eau; le cas est juridiquement le même. La Compagnie des eaux de Maisons-sur-Seine alimentait cette commune et les localités voisines. La Compagnie générale de Paris, ayant acheté dans le voisinage une prise d'eau et une machine hydraulique, a profité de l'occasion pour se faire autoriser par le préfet de Seine-et-Oise à établir des tuyaux sous une route départementale et distribuer de l'eau aux riverains de cette voie. La Compagnie locale n'a pas manqué de se plaindre devant le tribunal de Versailles (5 juillet 1878), puis en appel devant la cour de Paris (27 mai 1881). Dans les deux instances, elle a succombé, par le double motif que l'autorité municipale est sans droits sur le domaine de la grande voirie et que « chacun possède la faculté de s'approvisionner d'eau comme bon lui semble ».

Dans un cas analogue, la Compagnie générale des eaux de Paris ayant établi une canalisation sous une route nationale et amené l'eau à la caserne de Courbevoie, la Compagnie des eaux de la banlieue, qui avait un traité avec la commune de Courbevoie, a réclamé une indemnité à la Compagnie générale et obtenu d'abord un avis favorable du conseil de préfecture de la Seine; mais elle a été déboutée en appel devant le conseil d'Etat (7 novembre 1882), qui dénia une fois de plus à l'autorité communale tout droit sur les routes départementales et nationales.

C'est donc chose claire et chose jugée, conclut M. Donnat:

« La Compagnie parisienne du gaz ne peut revendiquer aucun privilège exclusif pour placer des tuyaux dans les rues et distribuer le gaz aux riverains. Il est loisible au préfet de la Seine, agissant au nom de l'Etat, de donner pour l'éclairage particulier toutes les autorisations qui lui paraissent conformes à l'intérêt général. » Ces autorisations suffiront, selon l'honorable

conseiller municipal, pour amener un abaissement notable dans le prix du gaz livré aux particuliers.

Ceux-ci sont tout prêts à seconder de leurs vœux l'éloquence de M. Donnat et la concurrence qui doit réaliser ses prévisions. Ils remarquent pourtant avec inquiétude que le maire de Paris qui a signé le traité avec la Compagnie du gaz n'est autre que le préfet de la Seine; que celui-ci, représentant du département et de l'Etat, a sur les voies classées une autorité qui n'appartient pas aux maires de communes ordinaires, et que sa signature, au bas du traité passé avec la Compagnie du gaz, ne sera peut-être que trop valable; qu'en tout cas il y aura bien des arguments de droit et de fait à entendre encore avant que le gaz se paye 20 centimes ou même 25.

Nous avons tenu à reproduire en entier le fort intéressant article qui précède et que nous extrayons du journal *Le Temps*.

La lettre suivante adressée à la Municipalité de Lyon et dont l'importance n'échappera à personne, lui donne un véritable caractère d'actualité.

A Monsieur le Maire de la Ville de Lyon et à Messieurs les Conseillers municipaux.

Messieurs,

Le soussigné J. Rohmer, constructeur, cours Perrache, à Lyon, agissant au nom et pour le compte de l'**Entreprise générale de transport de la force à domicile**, dont il est l'un des fondateurs, a l'honneur de vous demander l'autorisation de placer sous la voie publique des tuyaux pour la conduite d'un gaz spécial à la force motrice, impropre à l'éclairage tel qu'il est produit.

La concession faite à la Compagnie du gaz à Lyon ne comprend que le droit exclusif de conserver et d'établir des tuyaux pour la conduite du gaz d'éclairage et de chauffage, le gaz pour force motrice n'est pas mentionné.

Et encore le droit d'éclairage et de chauffage n'est-il exclusif que sur le domaine de la commune de Lyon, le domaine de l'état et du département, sur ses routes nationales et départementales, n'ayant jamais été aliéné.

C'est, comme vous le savez, M. le Maire, l'opinion de tous vos administrés et c'est aussi celle que l'Union des Chambres syndicales Lyonnaises, dans un but d'utilité publique, a bien voulu faire connaître, lorsque son honorable président, M. Causse, disait dans une lettre substantielle qu'il vous écrivait en juillet dernier:

« Il nous semble, du reste, qu'il y aurait possibilité d'atténuer dans une grande proportion l'étendue du dommage causé aux consommateurs, par la Compagnie du gaz à Lyon, en autorisant, dès aujourd'hui, une Compagnie nouvelle à procéder à l'éclairage de la partie de la Ville où les voies publiques sont routes nationales ou départementales et où, par conséquent, le privilège de la Compagnie du gaz n'a pas d'action.

« La Compagnie nouvelle pourrait également obtenir la fourniture du gaz nécessaire aux communes suburbaines, — soit pour l'éclairage public, soit pour l'éclairage particulier et l'industrie, — car nous croyons savoir que le monopole de la Compagnie du gaz ne s'étend pas à ces communes.

« Cette société nouvelle pourrait, au même titre que la Compagnie actuelle, fournir à la consommation lyonnaise le gaz de chauffage et le gaz industriel qui échappent au monopole de la Compagnie du gaz. »

Etant donné ce qui précède, votre droit, M. le Maire, d'accueillir la présente autorisation, ne peut donc être mis en doute.

Les éléments constitutifs du gaz que nous fournirions à l'industrie sont: hydrogène 50 O/0, oxyde de carbone 40 O/0, acide carbonique et hydrogène proto-carboné 10 O/0.

Ses propriétés calorifiques et sa grande pureté en font l'élément par excellence du moteur à gaz.

Ne contenant pas d'hydrocarbures, il ne peut servir à l'éclairage direct, mais par contre, il ne peut donner lieu à des dépôts qui encrassent les cylindres et les soupapes.

La grande proportion d'hydrogène qu'il contient lui donne une grande activité de combustion, assure une explosion prompte et uniforme, et développe la force d'une manière régulière et continue pendant la course entière du piston.

Il est le facteur désiré depuis si longtemps pour la production économique de la lumière électrique.

Le soussigné fournirait du gaz dont le pouvoir calorifique correspondrait à la consommation de un mètre cube par heure et par force de cheval dans un moteur de quatre chevaux.

Une station d'essai serait établie, dans ses ateliers à Perrache, et munie d'un moteur de quatre chevaux devant servir aux expériences.

Dans ces conditions de pouvoir calorifique, le gaz pour force motrice serait livré aux industriels au prix de 12 centimes le mètre cube, et, suivant un diagramme de prix, à forfait, par cheval et par an, comme cela se pratique à la municipalité de Genève, pour tous ses abonnés de force motrice.

Le Soussigné se conformerait, pour la pose et l'entretien de la canalisation, aux clauses et conditions stipulés par la ville dans ses traités avec la compagnie du gaz à Lyon.

Il serait superflu d'appuyer trop longuement sur les avantages que l'industrie lyonnaise retirerait de cet abaissement de prix, qui fait de la machine à gaz le moteur économique par excellence, plus économique même que la meilleure machine à vapeur avec tous les inconvénients que donne la chaudière, offrant des dangers permanents, occupant de grands espaces, et absorbant de grands frais d'entretien et de main d'œuvre.

Aujourd'hui on fabrique des moteurs à gaz de 100 et 125 chevaux à un seul cylindre, qui ne consomment que 425 litres par cheval-heure, soit 5 centimes l'heure.

Ce nouveau gaz se prête donc à la petite comme à la grande industrie.

Envisagé surtout au point de vue de la petite industrie, l'honorable M. Causse met en évidence ses avantages :

« On trouverait là, dit M. Causse, le moyen tant cherché de retenir à Lyon, dans une large mesure, l'industrie du tissage qui pourrait alors transformer son matériel actuel en outillage mécanique, dans des conditions qui lui laisseraient des chances sérieuses de réussite.

« On maintiendrait et on ramènerait à Lyon, quantité de ces petites industries auxquelles l'emploi de la machine devient indispensable et qui ne peuvent actuellement utiliser le gaz, comme agent de force motrice, vu son prix exagéré. »

Nous ajouterons encore avec un écrivain populaire : Le transport de l'énergie à bas prix, se fera bientôt à Paris et dans toutes les grandes villes industrielles en France, 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 de 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 refrènera cette fièvre de production outrancière qui menace de tourner à l'hypertrophie.

L'autorisation de placer des tuyaux sous la voie publique pour gaz pour force motrice et usages industriels, n'implique pas l'idée d'une canalisation traversant la ville en tous sens.

Ne nous occupant momentanément que du gaz pour usages industriels, nous ferions à proximité de chaque quartier industriel une petite usine.

Là encore, M. Causse nous guide, car sa lettre est un véritable programme industriel, aussi clair que savamment exposé ; il dit en effet :

« La nouvelle compagnie serait dans d'excellentes conditions d'exploitation attendu que le périmètre des routes nationales et départementales ne nécessiterait qu'une canalisation relativement restreinte et que, d'autre part, l'emploi du gaz industriel est concentré dans une partie définie de la ville. »

Le Syndicat d'entrepreneurs, de constructeurs et de financiers qui a étudié le projet avec nous, est prêt à donner telles garanties que le conseil municipal se croirait en droit d'exiger.

Le Soussigné espère que le Conseil et vous, M. le Maire, vu la gravité des intérêts industriels en jeu, voudrez bien prendre cette demande en sérieuse considération, et je me tiens prêt, avec mes ingénieurs, à vous fournir tous les renseignements et toutes les explications que l'examen d'une question aussi importante devra nécessairement provoquer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur le Maire et MM. les Conseillers municipaux,

Votre empressé serviteur,

J. ROHMER.

## LA BIÈRE ALLEMANDE

Un journal de Paris signale le mouvement qui se manifeste à l'encontre des bières allemandes depuis les récentes saisies pratiquées à la douane de Paris :

Un de nos confrères, qui vient de passer par Munich, nous apprend que les brasseurs de cette ville et des autres centres du pays sont en train de se consti-

tuer en une sorte de syndicat, dont le but est de réunir des fonds pour combattre les effets de la campagne engagée dans plusieurs journaux parisiens contre la bière allemande en général et contre la bière bavaroise en particulier.

Je ne vous avais pas encore parlé de cette campagne patriotique, mais elle prend des proportions telles que je ne dois plus la passer sous silence.

Il est de fait qu'elle était devenue absolument nécessaire. Imbus d'un préjugé suranné, les Français et plus spécialement les Parisiens ont cru, jusqu'ici, qu'on ne faisait de bonne bière qu'en Allemagne et, pour satisfaire leur clientèle, la plupart des cafetiers font venir leur bière de Bavière.

Or, ceci est démontré par les preuves les plus concluantes, la bière allemande est falsifiée au moyen de toutes sortes de drogues malfaisantes, et, dans tous les cas, elle contient, à des doses extrêmement dangereuses pour la santé publique, de l'acide salicylique et des salicylates.

L'administration est actuellement obligée de les arrêter à la douane, et, dans ces derniers temps, de nombreuses saisies ont dû être pratiquées à la gare de la Villette.

Les brasseries allemandes, qui sont riches des vingt-cinq millions que nous leur envoyons annuellement, ont déjà — et le contraire serait surprenant — trouvé quelques défenseurs, qui n'osent pas, bien entendu, vanter ouvertement la bière allemande, mais qui prétendent que les bières salicylées sont inoffensives.

L'assertion n'est pas soutenable, et la preuve c'est que si, dès 1881, le préfet de police a dû ordonner la saisie des bières salicylées, il ne l'a fait qu'après trois délibérations successives du Conseil supérieur d'hygiène, comité officiel des savants dont la décision ne saurait être discutée.

La question a, d'ailleurs, plusieurs faces. Il s'agit, premièrement, de ne plus se laisser empoisonner par les Allemands. Il s'agit, en second lieu, de protéger une industrie nationale contre une industrie étrangère, bien plus qu'étrangère, allemande.

Il est navrant, en effet, de voir les brasseries françaises, qui ne livrent que des produits excellents, végéter pour le plus grand bénéfice des brasseries allemandes.

Il est temps qu'une réaction se produise, et l'on ne saurait trop féliciter le MOT D'ORDRE, L'ÉCHO DE PARIS, LA FRANCE, LA PETITE RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, etc., d'avoir entrepris une campagne aussi désintéressée que patriotique.

Il faut que les Français comprennent la nécessité de résister à l'invasion allemande qui s'opère dans toutes les formes, et, comme rien n'est plus facile, comme il suffit pour cela de prendre la ferme résolution de ne plus acheter ni boire de produits allemands, nous avons la confiance qu'aucun d'eux ne se dérobera à ce devoir.

La bière allemande, dont les falsifications sont condamnées par les tribunaux allemands eux-mêmes, ne doit plus entrer dans les établissements français.

Il y a là, nous le répétons, une double question d'hygiène publique et de patriotisme.

Il serait stupide de s'empoisonner bénévolement pour le seul plaisir d'enrichir des Allemands. Il est à peine besoin de déclarer que nous ne rangeons pas parmi ces derniers les brasseurs alsaciens d'origine française, qui, pour nous, sont toujours des Français.

## Les Mines de charbon en Crimée

L'approvisionnement en charbon des ports de la mer Noire était une grave préoccupation pour la Russie, jusqu'en ces dernières années. Lors de la dernière guerre russo-turque, les approvisionnements vinrent à manquer complètement, quoiqu'on en eût préparé d'immenses à Odessa et à Sébastopol. Non seulement les habitants furent cruellement éprouvés par le manque de combustibles, mais les croiseurs de la flotte russe se trouvèrent réduits à l'inaction.

Pour éviter le retour d'une situation aussi fâcheuse, des voies de communication ont été établies, aussitôt la guerre finie, entre les ports du Sud et la région des mines de Donetz. Malheureusement, on pouvait prévoir qu'en cas de besoin ce palliatif serait absolument insuffisant, les voies ferrées, en temps de guerre, ayant à transporter bien d'autres choses que du charbon. Aussi est-ce avec une complète satisfaction que la Russie vient d'apprendre que des gisements ont été trouvés en Crimée même, aux portes de Sébastopol. L'un est situé près de Symphéropol et l'autre dans la célèbre vallée de l'Alma.

L'exploration n'est pas encore terminée, mais on peut affirmer, dès aujourd'hui, que cette houille est d'excellente qualité, qu'elle se trouve à une petite profondeur sous le sol, et que chacun des gisements représente plusieurs millions de tonnes, leur étendue étant certainement considérable. Dès que les études seront terminées, ces mines seront mises en exploitation sous la surveillance de l'Etat, et la flotte de la mer Noire n'emploiera plus d'autre combustible.

## L'Eclairage électrique à Suez

Une dépêche de Suez annonce que le paquebot-poste "Océanien" des Messageries maritimes, a passé de nuit le canal de Suez avec un complet succès, au moyen d'appareils électriques, à bord, éclairant sa marche.

L'"Océanien" est le premier navire français qui ait usé de la permission de la Compagnie de transiter de nuit.

Les autres navires qui avaient transité précédemment dans ces conditions appartenaient à la Compagnie Péninsulaire et Orientale.

## LE CHALUMEAU ELECTRIQUE

Encore une merveille de l'électricité ! M. Marcel Desprez a prêté son atelier de Creil à des électriciens russes pour y faire des expériences de soudure au chalumeau électrique. Les expériences russes de Creil ont donné des résultats inouïs. On a pu souder le fer au fer, le fer au cuivre, au moyen d'une sorte de crayon dont la pointe laisse échapper une flamme éblouissante. Cette flamme chauffe les parties du métal qu'on veut souder les unes aux autres, et porte leur chaleur jusqu'à 4,000 degrés.

L'opérateur promène son crayon comme une torche et met en fusion les lèvres du métal à souder, tandis que le reste du métal reste absolument froid à quelques centimètres du point touché. La soudure qu'on obtient est parfaite ; elle résiste à tous les efforts du tirage : les deux morceaux du même métal ou de métaux différents, ne forment plus, après la soudure électrique, qu'un tout, qu'une pièce indivisible.

Le crayon transformé en torche peut porter sa flamme et agir sous l'eau tout comme à l'air libre. On ira au-dessous de la ligne de flottaison, réparer les coques des navires et en remplacer les rivets détruits par des rivets neufs qu'on placera sous l'eau et dont on soudera la tête à la coque avec le chalumeau électrique. On raccommoquera les chaudières fendues en appliquant sur leurs fentes un morceau de métal, comme on met une pièce à un fond de culotte. Le chalumeau électrique sera une des grandes découvertes de l'année.

## L'électricité et la pression atmosphérique

Un savant allemand, M. Walter Hempel, a fait une découverte des plus curieuses qui pourrait être appelée à un grand avenir. Il a remarqué que la quantité d'électricité fournie par une machine augmente considérablement lorsque cette machine fonctionne dans une atmosphère d'air sous pression. Une machine qui, à la pression atmosphérique ordinaire, donne par exemple 15 étincelles par minute en tournant à 400 tours, donne 32 étincelles lorsque la pression est augmentée d'une atmosphère. Si l'on vient à augmenter encore plus la pression de l'air ambiant, la quantité d'électricité développée s'accroît dans des proportions considérables. Ce curieux phénomène pourrait recevoir de nombreuses applications.

## CHEMIN DE FER GIGANTESQUE

Les journaux américains attribuent au milliardaire Jay Gould un projet gigantesque. En parcourant les Etats-Unis dans son train spécial, il a réfléchi combien il était ennuyeux d'être forcé d'abandonner son merveilleux *palace-car* afin de s'embarquer pour l'Europe. Immédiatement, il conçut le projet d'un chemin de fer qui longerait la côte du Pacifique jusqu'à la dernière limite de l'Alaska, d'où un steamer transporterait les voyageurs en Russie, où ils prendraient le chemin de fer sibérien que l'on prolongerait jusqu'au détroit de Behring.

Comme le bras de mer entre le cap Est et le cap du Prince-de-Galles n'a que quarante-cinq milles de longueur, cette distance pourra être franchie en deux heures et demie. Les wagons seraient transportés sur le bateau, de façon à pouvoir aller de New-York à Paris, via Saint-Petersbourg, sans changer de train.

Jay Gould réunit, dit-on, en ce moment, les capitaux nécessaires pour mener à bonne fin cette audacieuse entreprise.

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<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 Pouzin — Valence — Andance — Vienne — Givors — Lyon-Vaise — Chalon-sur-Saône — Montchanin — Dijon — Saint-Jean-de-Losne — Gray — Besançon — Nancy — Paris.

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

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

**Avantage très sérieux pour les Prix**

DÉPARTS RÉGULIERS DE SAINT-LOUIS TOUS LES DEUX JOURS

**CHEMIN DE FER DECAUVILLE**

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

<b>PUISSANCE</b> 750 ouvriers et 350 machines outils	<b>CHEMIN DE FER PORTATIF</b> TOUT EN FER ET ACIER	<b>PRODUCTION</b> 3000 wagons et 150 kilomètres de voie par mois
33 Médailles d'or et tous les premiers prix (21)	<b>DECAUVILLE ANÉ</b> MÉD. D'OR LÉON D'HON ATELIERS DE PETIT-BOURG SO	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.

**HOTEL SAINT-LOUIS**

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

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

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

**VOITURES A VOLONTÉ**

**PORTEUR JULES WEITZ**  
ASSEMBLAGE BREVETÉ DANS TOUS LES PAYS.

**CHEMIN DE FER PORTATIF APOSE INSTANTANÉE**  
(VOIE RIVÉE ET DÉMONTABLE)

POUR TRAVAUX PUBLICS, MINES, PLANTATIONS  
WAGONS PERFECTIONNÉS.

MATERIEL POUR ENTREPRENEURS

VENTE & LOCATION AVEC FACILITÉS D'ACHAT

Spécialité d'Outillage d'Aciers et d'Explosifs pour la mine.

**JULES WEITZ, 17 COURS DU MIDI, LYON**  
PAUL REGNARD Ingénieur, E.C.P. 59, RUE BAYEN, PARIS, Représentant.

REPRÉSENTANT A LYON :

**M. Georges BOUCRY**

49 — Rue Saint-Joseph — 49

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, représentant de la Compagnie.

**NAVIGATION GÉNÉRALE ITALIENNE**  
Sociétés réunies Florio-Rubattino

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

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

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

**LA GAULOISE**

65, rue de l'Hôtel-de-Ville, 65.  
LYON

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX

PRÊTS ET EMPRUNTS

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, Entreprise 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<sup>ie</sup>**

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.