

L'Industriel du Rhône

JOURNAL HEBDOMADAIRE

TRAVAUX PUBLICS — MÉTALLURGIE — ÉLECTRICITÉ — AGRICULTURE — COMMERCE — FINANCES

ANNONCES

Annonces judiciaires et légales. . . 25 c. la ligne.
Les autres Annonces, Réclames, Chroniques et
Faits divers se traitent à forfait.

Administration : 29, cours Gambetta, à Lyon

ABONNEMENTS

Rhône et Départements limitrophes. . . 6 fr.
Autres départements. 7 fr.
Union postale. 8 fr.

LÉGISLATION SUR LES MINES

La Chambre vient d'être saisie d'un projet de loi ayant pour but de modifier la loi de 1810. M. Laur, ingénieur, député de la Loire, est l'auteur de cette proposition qui fera certainement sensation dans le Sud-Est de la France.

Notre région est en effet, la plus favorisée sous le rapport des mines métallurgiques et des mines de houille, et, c'est dans ces départements que l'on a le plus fait de recherches et qu'on a obtenu le plus de concessions.

Voici les points principaux de cette proposition :

- 1° Conservation de la base établie par la loi de 1810 sur la propriété ;
- 2° Modification de cette base au moyen d'une clause de rachat pour cause d'utilité publique et du retrait des conventions non exploitées ;
- 3° Admission des ouvriers dans la participation des bénéfices et conditions spéciales d'exploitation au point de vue de la sécurité réglées par le cahier des charges ;
- 4° Réglementation nouvelle du permis des recherches confondu désormais avec le permis d'exploiter les produits ;
- 5° Augmentation des droits du premier inventeur de gîte avec droit de préférence à la concession comme pour le propriétaire du sol.

Voilà donc tous les concessionnaires qui ne pourront mettre en exploitation les mines concédées dans un bref délai, menacés du retrait de leur concession. Mais, avant de voter les modifications à apporter à la loi, régissant les propriétés et concessions minières, nos législateurs examineront avec soin tous les inconvénients de ces modifications.

Après avoir traversé une période de recherches longues et fort coûteuses, le concessionnaire est assuré de perdre, non seulement les travaux qu'il a faits, mais encore tous ses droits.

Les travaux que doit faire tout demandeur en concession sont considérables, et nous sommes convaincus que si cette modification était votée, les concessionnaires deviendraient excessivement rares.

Voici les démarches que doit faire toute personne pour l'obtention d'une concession :

- 1° Autorisation de la commune, et permis de fouille donné par la Préfecture.
- 2° Recherche des filons ou des veines et cela en se conformant aux indications fournies par les ingénieurs des mines.

Une fois le filon trouvé, la concession est loin d'être accordée ; il faut absolument que la richesse du filon et sa constance soient à peu près prouvées. Il faut rapport de l'ingénieur ordinaire, de l'ingénieur en chef et enfin rapport de l'inspecteur général du corps des mines.

Tout cela prend du temps et dure des années, pendant lesquelles le demandeur poursuit ses travaux et dépense des sommes énormes. Rien ne décourage le chercheur ; l'espoir de réussir et d'obtenir la concession le soutient. Cette concession est pour lui le prix de son travail, la rémunération de ses peines.

Aurait-il le courage de faire ses re-

cherches, si après la concession n'ayant plus de ressources, il se voit dans l'alternative d'être dépossédé. Le demandeur n'obtient la concession qu'après de grandes difficultés que seuls ceux qui en ont obtenue connaissent.

Généralement celui qui entreprend une recherche n'expose que ses deniers personnels, car les capitalistes ne veulent entrer dans une société minière que lorsque la richesse d'une mine est démontrée et lorsque leurs capitaux ne courent que peu d'aléa. La concession est le certificat donné par l'Etat de la valeur d'une mine, mais non de la réussite de l'exploitation.

Combien de concessions métallurgiques se trouvent dans des pays privés de tous moyens de communication, et combien attendent une voix ferrée à proximité, pour sortir de leur inactivité.

Nous reviendrons sur ce sujet, car il nous semble que le retrait doit être accompagné d'une indemnité, quand cette concession sera mise en exploitation par une société, et que l'article 2 du projet de modification à la loi de 1810, doit être repoussé ou complètement transformé.

Lettres parisiennes

Chers lecteurs, est-il encore parmi vous quelques Lyonnais songeant parfois au vieux omnibus dont naguère nous prenions d'assaut les places d'impériale, comme des gymnastes, et aux excursions entre voisins après le brutal choc d'épaules que le tangage du lourd véhicule nous forçait trop souvent de donner, sinon de recevoir.

Et vous, aimables lectrices, vous souveniez-vous encore des difficultés qu'il vous fallait vaincre pour atteindre, entre deux murailles hérissées de genoux, parfois indiscrets, la place d'intérieur que vous convoitiez, juste la dernière tout au bout de l'étroit défilé, puis du bruyant cliquetis qui fatiguait vos délicates oreilles et vous empêchait de continuer avec une amie la causerie commencée.

Depuis que des voitures beaucoup plus commodes et plus spacieuses, roulant mollement et presque sans bruit sur des rails d'acier, ont remplacé l'omnibus, vous ne songez plus à lui, et si quelques fois il vous arrive d'en parler, c'est pour constater que vous n'avez attendu que trop longtemps cette sérieuse amélioration dans le transport du public. L'administration de la ville de Lyon ne peut être accusée de courir aveuglément après le bien être qu'elle apporte le progrès, et vous avez dû attendre vos tramways jusqu'en 1880, tandis que Paris possédait déjà ce service depuis plus de dix années.

Mais que diriez-vous de quelqu'un qui s'aviserait de renouveler aujourd'hui toutes les objections qui furent opposées jadis à leur construction et demanderait le retour du vieux omnibus ? Vous vous élèveriez hautement, je l'espère, contre une semblable mesure, et répondriez non sans raison à l'auteur de cette plaisante proposition, que, si dans les premiers jours de la circulation des tramways, la sécurité du public avait exigé du personnel de la Compagnie un peu plus d'attention qu'à l'ordinaire ; si deux ou trois accidents survenus dès le début ont fourni le sujet de quelques plaintes et provoqué la réunion d'une commission d'ingénieurs chargés d'étudier avec soin le meilleur système de chasse-corps, dont les voitures sont aujourd'hui pourvues, mais qui, pour la plupart, n'ont jamais eu à fonctionner, la comparaison que l'on pourrait tirer de la statistique des accidents ne serait pas en faveur de l'ancien système de chasse-corps ou des voitures à libre itinéraire, fiacres, jardinières, etc. ; et vous ajoutez sans doute que le public est maintenant si bien familiarisé avec la circulation des

tramways, que l'arrêté de M. le Préfet du Rhône sur les avertissements au son de trompe est complètement oublié, sans que personne songe à s'en plaindre.

Je suis absolument de votre avis, et me voici bien à l'aise pour vous entretenir du pavage en bois de nos rues, sans crainte d'entendre renouveler à ce sujet les doléances déjà opposées à la construction des lignes de tramways ; c'est impossible ! mais songez donc aux nombreux accidents que votre amélioration occasionnerait, etc., etc.

Le pavé de bois est aujourd'hui substitué au pavé de grès ou de granit dans toutes les voies les plus importantes et les plus fréquentées de la capitale ; avenue des Champs-Élysées où peut-être vous avez admiré, à l'heure du bois, avec quel ordre les plus beaux équipages de Paris sillonnent cette avenue sur plusieurs rangées ; place de l'Opéra où viennent aboutir outre les boulevards des Capucines et des Italiens, la rue de la Paix, la rue du Quatre-Septembre et l'avenue de l'Opéra ; au carrefour formé par le boulevard et la rue Montmartre, si justement surnommée le carrefour des écrasés, partout où la circulation des voitures comme celle des piétons est très active, on rencontre ce genre de pavage.

C'est justement au carrefour des écrasés que furent faits les premiers essais, et la société d'ingénieurs et d'entrepreneurs de travaux publics qui sollicitait auprès de l'administration l'autorisation de les entreprendre à sa charge fut réellement bien avisée de ce choix, car c'était répondre d'avance aux nombreuses objections qu'elle avait prévues. La circulation est très active en ce point, voitures et piétons s'y croisent en tous sens, tant mieux, répondait-elle ; il y aura moins d'écrasés, moins d'accidents de toute sorte lorsque nous aurons substitué notre pavage en bois à celui qui existe, et le temps a donné raison à la Société.

Au point de vue de l'entretien de la chaussée et de sa durée, ce pavage ayant paru donner de bons résultats, le Conseil municipal l'a adopté et aujourd'hui il occupe une superficie de près de 250,000 mètres carrés.

Parmi les chaussées transformées, outre celles des Champs-Élysées et de la place de l'Opéra dont je vous ai déjà parlé, je ne vous citerai que les principales : d'abord les boulevards intérieurs de la Madeleine au faubourg Poissonnière, le boulevard Malherbes, le boulevard Haussmann, les avenues de l'Opéra, d'Antin, Friedland, Marigny, Montaigne, la rue Royale, les rues de la Paix, de Castiglione, des Tuilleries, de Rivoli, la place de la Concorde et la place Vendôme, le boulevard du Palais, dans l'île de la Cité, enfin, sur la rive gauche, le quai d'Orsay, le boulevard Saint-Germain, l'avenue des Gobelins, la rue de Bourgogne et la rue des Saints-Pères.

Par crainte de vous paraître fastidieux, je bornerai là cette citation, et d'ailleurs n'est-elle pas suffisante pour vous prouver que le pavé de bois a fait promptement un joli bout de chemin.

(A suivre).

Étude sur la Question des Eaux (1)

(Suite)

De nombreuses difficultés surgirent et l'administration dut renoncer à faire entreprendre les travaux prévus dans le traité de 1862 ; mais le 16 août 1866, dans un nouveau traité, la ville s'engageait enfin à les terminer avant le 1^{er} juin 1867. L'estimation de la dépense à rembourser à la ville avec intérêt et amortissement fut élevée à 400,000 fr. Par le même traité le prix d'un mètre cube d'eau distribué par 24 heures dans les quartiers de Fourvières, de Saint-Irénée et de Saint-Just fut réduit à 80 francs par an, mais la Compagnie ne voulut consentir à aucune réduction sur le prix de l'abonnement dans les autres quartiers de la ville, dont le chif-

fre restait fixé, d'après l'article 33 du traité du 8 août 1853 :

*Aux particulier, l'hectolitre 0 f. 06.
A l'industrie, l'hectolitre 0 f. 03.*

Soit : 219 francs par an pour 1 mètre cube d'eau distribué par 24 heures pour les besoins particuliers ou domestiques et 109 fr. 50 c. pour les besoins de l'industrie. L'article 33 ajoute : *Seront réputées consommations industrielles et iarifées comme telles, toutes celles qui seront d'au moins huit mètres cubes par jour.*

Malgré les travaux exécutés à grands frais par la ville à l'usine de Saint-Clair, le débit des galeries et des bassins de filtration restait encore bien insuffisant. D'après une expérience faite le 21 avril 1875, il a été constaté que leur débit total était de 29,251 mètres cubes pour une surface filtrante de 6,961 mètres carrés, soit environ 4 mètres cubes 66 par mètre carré en 24 heures. Cette insuffisance s'augmentait chaque jour de tous les nouveaux besoins, mais le traité du 20 janvier 1862 avait créé une situation exceptionnelle en faveur de la Compagnie qui répondait à toutes les réclamations du public : « Si vous manquez d'eau, ce n'est pas de ma faute. Je ne vous distribue que 25 à 30,000 mètres cubes d'eau au maximum, c'est vrai ! mais mes machines pourraient en élever 60,000, donc adressez-vous à l'administration de la ville, qui doit me fournir le surplus de l'eau que je vous distribue. »

De son côté, la ville venait de faire construire une fontaine monumentale sur la place Morand, de créer quelques jardins publics (squares), et pour permettre de les alimenter d'une quantité d'eau suffisante elle souscrivit, par un traité en date du 8 octobre 1866, un nouvel abonnement de 1250 mètres cubes. Enfin le 6 juillet 1870 et le 21 novembre 1870, nouveau traité pour l'alimentation de nouvelles bornes fontaines et de bouches d'arrosage.

Mais, tandis que la consommation d'eau augmentait de jour en jour, le débit des galeries, s'il ne diminuait pas, du moins n'augmentait pas non plus ; et en 1875, en raison de la dépense qu'aurait demandée toute autre solution, la ville se décida, sur la proposition de M. Prunier, ingénieur civil, de lui confier le fonçage dans la partie centrale des galeries, jusqu'à 8 mètres au-dessous de l'étiage, de sept puits métalliques de son système placés à une distance égale les uns des autres. Ce travail fut exécuté à forfait au prix de 49,000 francs.

Malheureusement, le service de la navigation du Rhône avait fait exécuter à la même époque, en amont de l'extrémité des galeries, différents travaux d'endiguement qui avaient eu pour résultat de rejeter le courant du Rhône vers la rive gauche et de déterminer vers la rive droite la formation d'un banc de gravier qui s'est étendu depuis jusqu'au dessous de l'usine de la Compagnie des eaux. Ce banc de gravier s'était accru si rapidement pendant les travaux de M. Prunier que le débit des galeries qui était de 29,251 mètres cubes 20, ainsi que nous l'a-

vons dit plus haut, se trouva réduit après le fonçage des puits à 27,765 mètres cubes 60 d'après une seconde expérience faite le 27 janvier 1876, dans les mêmes conditions d'étiage et de dénivellation.

Il y avait donc une diminution de 1,485 mètres cubes 60. Devant un pareil résultat, la ville refusa d'abord de payer le prix convenu, et la cause fut portée devant le conseil de préfecture qui ordonna une expertise.

Les experts conclurent avec justice en faveur de M. Prunier, dont les puits auraient fourni à la Compagnie, d'après les dire de leur rapport, un volume de 6,000 mètres cubes d'eau par 24 heures, si aucune perturbation n'avait été apportée au régime du Rhône. En présence de la durée de cette situation, la Compagnie s'est décidée à rétablir une communication directe entre le Rhône et son usine, au moyen d'un canal creusé, à travers le banc de graviers, d'abord en amont puis en face de l'usine; et maintenant encore, dès que les besoins de son service dépassent 27,500 mètres cubes environ, débit maximum des puits des galeries et des bassins de filtration, elle distribue à ses 25,000 abonnés de l'eau puisée directement dans le lit du Rhône.

Sans appuyer son dire d'aucune citation, M. le docteur Saint-Lager affirme dans le rapport qu'il a présenté au nom de la sous-commission d'hygiène et de chimie que, *contrairement à une opinion répandue dans le public, la Compagnie livre presque au prix de revient l'eau destinée aux services municipaux, et ne bénéficie réellement que par la vente de l'eau aux particuliers*, nos lecteurs verront prochainement ce qu'il faut penser de cette affirmation.

REAUMUR.

(A suivre)

ERRATA. — Dans notre dernier article, au lieu de : La ville doit s'engager à payer à la Compagnie une somme fixe de 5,500 francs, lire : Une somme fixe de 55,000 francs.

Bulletin de la Métallurgie

La situation de nos usines est toujours très mauvaise, elle s'aggrave de jour en jour sans espoir d'amélioration prochaine; les grands travaux font défaut, quelques petits ordres, vivement disputés, alimentent nos ateliers au jour le jour et permettent de conserver, au prix de réels sacrifices, le noyau de bons ouvriers qui restent encore dans nos ateliers métallurgiques; situation peu encourageante qui laisse le marché dans un état sombre et désespérant.

Toutes les industries sont éprouvées; un hiver rigoureux joint au chômage forcé, a jeté la classe laborieuse dans la misère la plus grande, fait des infortunes bien grandes et douloureuses, que de longtemps encore l'ouvrier se ressentira.

Les valeurs métallurgiques reçoivent un contre-coup du mauvais état des affaires, elles sont, pour la plus grande partie, dépréciées et les dividendes ont été nuls.

On jugera de l'effet produit par la crise industrielle en comparant les prix actuels des actions des principales Sociétés métallurgiques avec ceux qu'on raisonnait au commencement de l'année en 1884; cours de la Bourse de Lyon.

	1886	1884
Terrenoire	105	330
L'Horme	143	475
Le Creuzot	1050	1305
Saint-Chamond	420	398
Commentry-Fourchamb.	255	420
Châtillon-Commentry	500	875
Saint-Etienne	650	850
Franche-Comté	104	170

Les compagnies houillères sont dans la même situation; celle de Rive-de-Gier vient de cesser les travaux dans les divisions de Rive-de-Gier et de Lorette, travaux d'exploitation ruineux, et d'arrêter, pour diminuer ses pertes, les machines d'épuisement de ces deux divisions. Elle ne conserverait plus en activité que la division de Grand-Croix, où l'on peut encore faire une exploitation productive et où surtout les recherches entreprises dans la région du puits Saint-Louis peuvent découvrir une étendue absolument neuve.

Cependant, cette Société se trouve dans une situation désespérée. Les gros porteurs avaient un instant pensé que l'Etat rachèterait le Canal; sur cette espérance, les actions étaient mieux cotées et un marché assez suivi s'était établi. On disait bien haut que les lettres parvenues de Paris assureraient ce rachat. Quelle désillusion! Au

lieu d'un rachat, il faut remettre le canal en état ou l'abandonner. C'était la dernière planche de salut de la Société, ou tout au moins celle que l'on pensait pouvoir sauver immédiatement la situation et même donner de gros bénéfices aux porteurs de titres achetés à bas prix.

Le prix de la houille sur carreau de la mine est beaucoup trop élevé; les houilles étrangères peuvent maintenant arriver dans le bassin de la Loire à des prix égaux, sinon inférieurs.

La Société ne pourrait-elle pas trouver un moyen d'exploiter ses couches à moins de frais?

On nous apprend que certains industriels songent à transporter dans le Nord une partie et peut-être tous leurs ateliers. Déjà même des études sont faites dans ce but. Si on ne trouve un moyen de remédier rapidement à cet état de choses, notre industrie de Rive-de-Gier disparaîtra peu à peu. Nous reviendrons sur ce sujet.

MINES DU VALGAUDEMARD

Canton de St-Firmin (Htes-Alpes)

(Suite)

FILON CUIVREUX DE LA MOUTIÈRE

Ce filon est situé sur la rive droite du torrent des Tempis, presque en face de la mine de l'Echaillon, un peu plus à l'est. Il a été attaqué en un seul point auquel on arrive en partant de l'Echaillon par une pente gazonnée, puis par un court sentier en corniche pratiqué sur le flanc du rocher à pic, dans la paroi duquel se trouve l'affleurement.

On s'était d'abord borné à donner quelques coups de mine sur l'affleurement sans entrer en galerie; cet affleurement étant d'ailleurs dans une paroi verticale, il était impossible de connaître la direction du filon. Pour atteindre ce but, on a dû pénétrer dans la roche et creuser une galerie de 12 mètres suivant le filon en direction.

C'est comme à l'Echaillon un filon quartzéux à peu près vertical; il présente une belle veine de pyrite cuivreuse compacte d'au moins 0,10 de puissance moyenne. La roche encaissante se compose de spilites et de dolomies formant comme d'énormes nodules enchevêtrés. Cette roche est plus dure que celle de l'Echaillon et l'abattage reviendra sans doute plus cher; mais la beauté de la veine pyriteuse compenserait largement cet inconvénient, en la supposant partout comme à l'affleurement où elle est double de celle admise comme puissance moyenne à l'Echaillon.

Cette veine étant d'ailleurs assez nettement séparée de la gangue quartzéuse, l'enrichissement serait très facile. On peut donc espérer des résultats à peu près pareils sinon supérieurs à ceux que donnera l'Echaillon, surtout ayant constaté par des travaux de recherche que les caractères que présente l'affleurement sont constants.

L'attaque de la Moutière est à environ 150 mètres d'altitude au-dessus de la galerie inférieure de l'Echaillon (galerie Roger). Elle est d'un accès assez difficile, mais que quelques travaux rendraient bien meilleur.

Il importerait de rechercher l'affleurement au pied du rocher et d'y ouvrir une galerie de direction. L'orifice de cette galerie pourrait être facilement accessible en toute saison, et si l'exploitation se développait on pourrait la relier par un plan incliné à un atelier de préparation mécanique établi sur le torrent de Tempis auprès de la mine de l'Echaillon.

Le filon de la Moutière ne paraît pas être le prolongement de celui de l'Echaillon, car le plan vertical qui passe par l'attaque de la Moutière et par l'orifice de la galerie de l'Echaillon présente une orientation d'environ N-55°-O-S-55°-E, qui n'est pas du tout celle du filon de l'Echaillon. Il faudrait admettre un rejet considérable dans le vallon de Tempis, hypothèse que rien n'autorise. D'ailleurs, les deux filons diffèrent notablement de caractère et la roche encaissante est tout autre.

Divers autres affleurements ont été signalés dans la concession de Navette. L'un des plus importants est celui d'Orserette, situé au fond de la vallée de Tempis, presque à la crête des montagnes qui le ferme du côté du nord. M. Castel, ingénieur des mines, a visité d'une façon minutieuse ce gisement et voici ce qu'il en dit dans son rapport:

Le filon cuivreux est dirigé N-45°-O au S-45°-E et plonge assez fortement vers le nord-est. Il a été l'objet d'une attaque à ciel ouvert et l'on en a retiré de forts beaux échantillons de cuivre panaché, accompagné de cuivre carbonaté vert et bleu; les morceaux extraits sont assez gros pour faire présumer que la veine métallique est riche. Ce filon paraît se prolonger assez loin à l'est et traverse le torrent des Parres, lequel coule dans des schistes de transition.

Le cuivre panaché, à l'état de pureté, renferme plus de 60 % de cuivre. Un filon renfermant ce minéral serait par conséquent exploitable même avec une très faible puissance. Le filon d'Orserette pourrait donc donner des résultats importants et il y au-

rait lieu d'y faire des recherches; mais à cause de sa position il ne pourrait être exploité que dans la belle saison, pendant laquelle il est, d'ailleurs, d'un accès facile. On pourrait, à peu de frais, y établir un chemin à mulets.

Dans le fond également du vallon de Tempis et non loin du filon d'Orserette, mais plus au sud, on a trouvé, au lieu dit l'Embranchement, des affleurements de pyrite cuivreuse. Les traces de cuivre qu'on trouve de l'autre côté de la crête, au quartier de Troubac, paraissant se rapporter au même filon. D'autres affleurements de pyrite cuivreuse ont été trouvés beaucoup plus près du village de Navette et dans des points accessibles en toute saison.

Ainsi on rencontre des indices dans les roches qui forment la rive droite du torrent de Tempis au-dessous de l'Echaillon. En outre lorsque l'on remonte de la Chapelle à Navette, entre le village des Portes et celui de Navette, on aperçoit sur les pentes opposées qui forment le flanc droit de la vallée deux longs affleurements quartzéux parallèles qui forment comme deux dykes dirigés suivant les lignes du niveau de la montagne, c'est-à-dire à peu près nord-sud. Des échantillons de pyrite cuivreuse mélangée de cuivre carbonaté, détachés de ces affleurements ont donné à l'analyse de beaux résultats.

Ces affleurements offrant à peu près la direction nord-sud, comme le filon de l'Echaillon dont ils occupent d'ailleurs le prolongement, on est naturellement conduit à les rattacher à ce filon et aux indices signalés plus haut au-dessous de l'Echaillon. Ces affleurements prennent ainsi une grande importance et rendent très probable la continuité du gîte sur une grande étendue. Ce qui rend plus vraisemblable encore cette manière de voir, c'est que la direction N-S de ces filons est aussi celle de la plupart des autres filons explorés dans le Valgaudemard.

Il résulte de ces observations que la concession de Navette présente un ensemble d'affleurements cuivreux répartis sur une étendue qui présente au moins deux kilomètres dans les deux sens.

Il y a toute apparence que ces affleurements se rattachent les uns aux autres. S'il en est ainsi, la concession offrirait, dans sa partie occidentale et sans parler des filons d'Orserette et de l'Embranchement, au moins trois filons dirigés à peu près suivant le méridien astronomique, et ces filons se prolongeant vraisemblablement au-delà des affleurements observés il y aurait là des éléments nécessaires pour l'établissement d'une exploitation importante et durable.

(A suivre.)

Bulletin Agricole

Le mouvement qui se produit dans toutes les exploitations rurales est un indice certain que la campagne culturale de 1886 est ouverte; la période des grands froids peut être considérée comme terminée, le temps s'est adouci et a permis, sur certains points, le commencement des travaux culturels de printemps.

Les cultivateurs doivent songer aux ensemencements du printemps et les terres sont dès à présent ameublées, hersées pour recevoir les avoines et les blés, les sainfoins et les trèfles, le maïs et les betteraves, tandis que les cultures d'hiver doivent être surveillées et les engrais énergiques répandus en couverture lorsqu'on s'aperçoit que les plantes s'étioilent ou que le tilling ne se produit pas normalement.

Les cultivateurs se préoccupent en février de la fumure des terres destinées aux cultures de printemps et des surfumures des emblavures d'automne, qui souffrent trop souvent, lors du réveil de la végétation, et qu'on ne surveille jamais assez.

Pour les cultures nouvelles, la fumure mixte, moitié fumier de ferme, moitié engrais chimiques, est celle qu'on doit employer de préférence. Pour les cultures d'hiver, les engrais chimiques pulvérisés doivent être employés exclusivement en couverture et à la volée, d'autant mieux que les semailles d'automne se sont faites difficilement et tardivement.

Dans les deux cas, les agriculteurs ont le plus grand intérêt à ne s'adresser pour l'achat de leurs engrais, à propos desquels la fraude est facile, qu'à des maisons de fabrication sérieuses et présentant une réelle notoriété.

Les prix des engrais varient suivant leur dosage et le cours des matières premières qui entrent dans leur fabrication. Le prix moyen des engrais fabriqués achetés par la moyenne ou la petite culture est de 0,20 à 0,23 c., suivant quantité et dosage, pour le phosphogène français et anglais; de 9 à 12 c., suivant quantité et dosage, pour le superphosphate ordinaire, que l'acide phosphorique soit soluble dans l'eau ou dans le citrate d'ammoniaque alcalin et à froid.

Les qualités que la culture est en droit d'attendre de ces matières fertilisantes sont absolument les mêmes dans l'un ou l'autre cas, d'après les affirmations de chimistes autorisés.

Dans les marchés, les affaires sont dans le même calme; elles y sont très limitées et dans une période d'attente et les cours sont lents et lourds; cependant, malgré le peu de demandes, les prix sont tenus avec tena-

cité; devant cette fermeté on doit s'attendre à un peu de hausse à la reprise des affaires, et le retour d'une saison meilleure ne fera qu'accroître ce mouvement.

En résumé, on peut dire que si la première quinzaine de février s'est naturellement ressentie du calme des marchés de janvier, il y a, par suite, un mouvement préparatoire à une reprise dans les affaires. On connaît aujourd'hui l'état des récoltes en terre, et l'on sait qu'il est très bon dans 8 départements, bon dans 44, assez bon dans 28, médiocre dans 6, et mauvais dans 6 départements.

Il faut donc, dans les 40 départements où la surveillance des cultivateurs doit être davantage éveillée, redoubler d'efforts et préparer par des améliorations de printemps les récoltes estivales.

La situation agricole reste la même et il faut attendre encore quelques semaines avant de voir se dessiner un mouvement de hausse et une reprise des affaires.

Informations

Une délégation des chambres syndicales, patronales et ouvrières au ministère des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, assisté de M. le directeur des chemins de fer, a reçu une délégation des chambres syndicales, patronales et ouvrières, des travaux publics, de l'industrie et du bâtiment.

Cette délégation a insisté auprès du ministre sur l'urgence d'une décision à prendre au sujet du chemin de fer métropolitain, décision attendue avec une vive impatience, et qui est considérée comme devant être le point de départ de la reprise des travaux.

Elle a exprimé ses vœux en faveur de l'adoption du système aérien, qui, au dire d'un représentant de la corporation ouvrière, a toutes les sympathies de la population parisienne.

M. Baihaut a fait observer que la solution souterraine seule avait été jusqu'ici soumise à l'enquête, et que, s'il fallait renouveler cette formalité pour la solution aérienne, il en résulterait nécessairement de nouveaux délais dans la mise à exécution du Métropolitain.

Les membres de la délégation ont répondu qu'une attente de quelques mois serait acceptée patiemment par les classes laborieuses, s'il devait en résulter l'adoption du système aérien, qui, en dehors de ses autres avantages, peut seul assurer du travail à l'industrie parisienne pour une longue période d'années.

Un des délégués, dans la crainte de combinaisons financières onéreuses, a insisté sur le bénéfice que trouverait l'Etat à se charger lui-même de l'exécution du Métropolitain.

En prenant congé du ministre, la délégation l'a informé qu'elle allait incessamment saisir de la question les députés de Paris, et solliciter d'eux, soit collectivement, soit isolément, une audience prochaine.

Devant une démarche d'une si haute portée, pour laquelle les ouvriers et les patrons se sont mis d'accord, et qui est la manifestation la plus imposante de l'opinion publique, nous ne pouvons croire qu'on s'obstine, afin de satisfaire quelques gros intérêts particuliers aujourd'hui démasqués, à vouloir faire voyager les Parisiens dans le voisinage des égouts.

Les Canaux du Rhône

Le groupe agricole des gauches a discuté la question des canaux du Rhône.

M. Jamais a fait l'historique de la question et a insisté sur la nécessité de prendre des mesures législatives pour une prompt construction des canaux du Rhône. Il a proposé de faire des démarches auprès du ministre de l'Agriculture afin de lui signaler l'urgence d'une solution prochaine.

M. Desmons a insisté sur le caractère national des travaux à exécuter.

M. Marty a demandé qu'on s'occupe de tous les canaux d'irrigation d'une manière générale et spécialement de ceux de l'Aube.

M. Maurice Faure a répondu qu'on ne saurait assimiler les canaux du Rhône aux canaux secondaires. Ces canaux intéressent cinq grands départements menacés de ruine, et la question de leur construction est entrée aujourd'hui dans la phase législative.

M. Méline a dit qu'il croyait une démarche auprès de M. Develle opportune et qu'il y avait lieu de traiter d'une façon générale auprès de lui la question des irrigations, tout en donnant la priorité à celle des canaux du Rhône.

En ce qui concerne les canaux du Rhône, le débat a été circonscrit entre le projet Dumont et le projet Cambrelent. Ce dernier projet paraît réunir l'avis des hommes compétents, et le tracé Dumont doit être abandonné.

M. Méline est d'avis de concéder la construction à une compagnie à laquelle serait accordée soit une subvention, soit une garantie.

Le groupe s'est séparé après avoir décidé que le bureau, accompagné des membres qui ont pris part à la discussion, fera une démarche auprès du ministre de l'Agriculture.

Exposition de 1889

On vient de dresser au ministère du commerce la statistique des réponses à la circulaire de M. Dauterme au sujet de l'opportunité de l'Exposition de 1889.

Cinq cent soixante-trois chambres de commerce, chambres consultatives des arts et manufactures et chambres syndicales se sont déclarées en faveur du principe même de l'Exposition et ont demandé que l'Exposition soit internationale.

Trente-six se sont déclarées hostiles à toute Exposition, vingt-deux ont demandé que l'Exposition soit purement nationale.

L'Allemagne, l'Autriche et la Russie laissent actuellement leurs nationaux libres d'exposer, mais elles se désintéressent officiellement de l'entreprise, n'y envoyant pas même de commissaires.

Les autres puissances n'ont pas encore répondu, mais l'Italie montre d'assez mauvaises dispositions.

On se montre assez préoccupé de ce refus des puissances de participer à l'Exposition de 1889.

Le ministre des travaux publics vient d'autoriser la compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien à livrer à l'exploitation la section de la ligne de Sétif à Menerville comprise entre El-Achir et Sidi-Brahim.

Cette section, d'une longueur de 40 kilom.

694 m. 71 comprend, indépendamment des stations extrêmes d'El-Achir et de Sidi-Brahim, celles de Mansourah et de Msita.

Un nouveau tannin

La tannerie française emploie généralement des écorces de chêne vert renfermant environ 90/0 de tannin. En Angleterre, en Allemagne, en Autriche et en Italie, on emploie une espèce de glands nommés *vallo-nées* ou *velanèdes*, fruits de certains chênes qui croissent dans les îles de l'Archipel et en Asie Mineure. La cupule de ces glands est grande, épaisse, et contient de 20 à 300/0 de tannin. En faisant usage de cette substance, le degré de tannin revient à 1 fr. 40 tandis qu'il coûte 2 francs lorsqu'on emploie des écorces de chêne vert.

(Mouvement industriel).

Projets de lois

A signaler les projets de lois déposés par MM. Lockroy et Demôle sur les conseils de prud'hommes.

Signalons également le projet de loi tendant à l'organisation de la représentation commerciale et industrielle, présenté par M. Lockroy.

Ce projet de loi organise à nouveau les chambres consultatives des arts et manufactures, les chambres de commerce et d'industrie et un conseil supérieur du commerce et de l'industrie.

Le ministre du commerce a également fait distribuer un projet de loi relatif à la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

Ministère du commerce et de l'industrie

Le département du commerce et de l'industrie vient d'être informé que le jury des récompenses du concours qui a eu lieu à San-Miniato, au mois d'octobre dernier, a accordé des distinctions aux maisons françaises Deroy fils aîné, de Paris, et GUSTAVE THIOLLIER, de Saint-Chamond.

Tramways de la place Tholozan

(Nouveau funiculaire)

A. CUSSET-VILLEURBANNE

Dans notre précédent numéro, nous annoncions qu'une réunion aurait lieu à Villeurbanne et que M. Raymond Benoit, ingénieur de notre ville y traiterait de l'opportunité du projet de l'établissement d'une ligne de tramways de la place Tholozan à Cusset. Voici le compte-rendu qu'on nous prie d'insérer :

L'assemblée, composée de 55 membres, a désigné une commission exécutive composée de :

1^{er} M. Fays, président ;
2^e M. Péroncel, vice-président ;
3^e M. Larchier, Bérard, secrétaires ;
4^e MM. Mathieu, Barnoud, Huvet, Exaltier père et Ganier, membres.

M. le président après avoir déclaré que le bureau est composé, indique que cette commission a pour but de remplir les décisions qui seront prises par cette assemblée, et il donne la parole à l'auteur du projet.

M. Raymond Benoit, après avoir remercié l'assemblée de l'honneur qu'elle lui fait de s'être rendue à son invitation, remercie la presse de son concours bienveillant dans l'intérêt du bien public.

Il improvise une causerie démonstrative en se servant pour cela d'un plan qu'il venait de dessiner sur un tableau pendant le temps que l'assemblée avait mis pour former son bureau.

A 5 heures 1/2 précise, il fait parcourir de visu sur son tableau qui embrasse la vue générale de Lyon, la commune de Villeurbanne et spécialement les 1^{er} et 3^e arrondis-

sement, les Terreaux, le nouveau funiculaire de la Croix-Rousse, les Cordeliers, Bellecour, la nouvelle Préfecture, la Guillotière, la Part-Dieu, la Villette, Montplaisir, Montchat, le Sacré-Cœur, la gare de l'Est, les Maisons Neuves, Villeurbanne-Cusset, jusqu'à l'extrémité de la route de Lyon à Crémieux (cimetière de Villeurbanne). Il indique les directions suivies par les diverses lignes de tramways et de transports qui desservent les divers arrondissements de Lyon et s'attache spécialement dans le réseau des 1^{er} et 3^e arrondissements à montrer la lacune qui existe et l'utilité qu'il y aurait d'y créer la ligne qu'il projette.

Il fait remarquer notamment que la Compagnie actuelle des tramways est dans l'intention d'exécuter prochainement diverses lignes et le prolongement de celles actuelles, entre autre celle des Brotteaux à poursuivre jusqu'aux Charpennes; de prolonger celle du cours Gambetta (suivant le nouveau cours en voie d'exécution), par la montée des Sables, jusqu'à l'asile de Bron; celle greffant sur cette ligne, à la place de l'Abondance, par l'avenue du Château, le chemin des Pins au cours Henry à Montchat, indiquant qu'une voiture passerait alternativement par cette dernière et celle de Monplaisir.

Il en serait de même quant à celle actuelle de Montchat par la route de Génas, où l'embranchement se ferait à la rencontre de celle-ci et de la ligne du cours Henry; elles bifurqueraient alors entre elles à la rue Charlet (route de Génas) par le chemin des Pins.

Pour celle de l'avenue de Saxe, elle traverserait les diverses lignes existantes de l'est de la ville. A la gare de la Mouche elle remonterait l'avenue des Ponts du Midi jusqu'au cimetière de la Guillotière et à la route nationale de Lyon à Antibes, il y aurait un embranchement qui aboutirait à Saint-Fons en suivant cette route.

Puis le conférencier ajoute qu'un chemin de fer d'intérêt local partirait de la place des Squares (pont de la Guillotière), suivrait le quai Claude-Bernard, la Vitriolerie, et aboutirait au bas Saint-Fons, aux usines Saint-Gobain (près la gare actuelle du chemin de fer P.-L.-M.).

En outre, il existerait comme présentement, les cars-ripiers de la ville et notamment celui du chemin de fer de Fourvières à la gare des Brotteaux. Enfin il parle de l'existence d'un projet de tramways à vapeur qui partirait du pont Lafayette (rive gauche du Rhône) par la rue de la Part-Dieu, le chemin des Pins prolongé jusqu'à Bron.

Sur ce point il fait remarquer qu'il ne faut pas confondre entre ce projet et le sien, que l'un et l'autre ne saurait faire double emploi sur leurs intérêts spéciaux et leurs directions différentes, quoique devant se rencontrer sur deux points où ils se suivent l'un et l'autre, car ils devraient s'emprunter leur voie : 1^{re} entre le pont Lafayette et la rue de la Part-Dieu; 2^e sur le cours de la Liberté, et enfin de la rue de Garibaldi au chemin des Pins par la rue de Chartres.

Conclusion. — La ligne de tramways de l'auteur doit être créée pour desservir le haut de Villeurbanne (Cusset) avec le haut des 1^{er} et du 4^e arrondissements, l'asile de Bron, le sud de Montchat, le centre du quartier de la Part-Dieu à la limite du 3^e et du 6^e arrondissement, et le quai des Brotteaux près le pont Lafayette.

M. Raymond-Benoit fait remarquer que les points terminus de ces deux lignes de Villeurbanne et de Bron seront distants, à leur extrémité, de plus de 2 kilomètres 1/2, et qu'ils seront, en outre, séparés par les deux lignes de Montchat (route de Génas et cours Henry).

Considérant qu'il ne faut pas perdre de vue, dit l'auteur, que plus on multiplie les moyens de transport, plus les voyageurs sont nombreux, et qu'en matière de tramways, dans une grande ville comme Lyon, le promeneur ou le voyageur à pied ne va pas rechercher le tramway, attendu qu'il ne le prend que s'il le trouve à sa portée ou à une distance peu éloignée, faute de quoi il préfère aller à pied.

En conséquence, on ne peut compter prendre réellement à droite et à gauche du trajet parcouru par une ligne de tramways, suivant une grande artère, que les habitants placés dans une zone de 100 à 150 mètres au plus.

Partant de ce principe, M. Raymond-Benoit expose tous les avantages multiples de son projet, entre autre la facilité qu'en résulterait pour le public de s'approvisionner avec économie aux halles et marchés couverts.

Puis, suivant un autre ordre d'idées, M. Raymond-Benoit fait remarquer combien il sera facile aux parents qui voudront faire instruire leurs enfants dans les écoles du gouvernement du centre de la ville, à ceux spécialement de Cusset-Villeurbanne, des Maisons-Neuves, de la Villette, de la Guillotière et du quartier de la Nouvelle-Préfecture. Ils pourront les envoyer en sûreté puisqu'ils descendront de tramways aux portes même du Lycée de Lyon.

Après cet exposé M. Raymond-Benoit donne lecture de la demande déposée à la Préfecture du Rhône, et termine cette conférence par la description détaillée des avantages de cette ligne.

L'assemblée vote ensuite l'adoption du

projet et donne plein pouvoir à M. Raymond-Benoit et à la commission, ci-dessus nommée, pour en poursuivre l'exécution immédiate.

CHRONIQUE FINANCIÈRE

La hausse continue et le mouvement bien conduit semble devoir persister. Cela tient à la quantité considérable de capitaux disponibles qui, attendant la reprise des affaires se rejettent sur les fonds publics. C'est d'un bon augure, car il y a tout lieu d'espérer que la confiance renaîtra et que l'on pourra sortir du marasme actuel.

La question Orientale n'a aucune influence, l'opinion générale étant que la paix seule terminera le conflit; il est plus que probable qu'un changement notable s'opérera avant peu.

3 1/2 %, 32,20. 4 1/2 %, 169,95.

Italien, 97,95. Turc, 15. Hongrie, 82,80. Egyptienne, 334,37.

Valeurs de Crédit : Crédit lyonnais, 520. Banque ottomane, 489,37. Banque Autrichienne, 489,37. **Chemins de fer :** Lyon, 1,260. Midi, 1,166,25. Nord, 1,552,50. Orléans, 1,367,50. Autrichiens, 518,75. Lombards, 274,37. Nord-Espagne, 385. Saragosse 325.

Diverses : Suez, 2,195. Panama, 475, toujours en hausse. Omnibus et Tramways, 625. Compagnie des Eaux, 1,390. Croix-Rousse, 765.

Fonderies : Terrenoire, 120. Horne, 142,50. Pont-Evêque, 102. Creuzot, 1,055. Commeny Fourch., 275. Franche-Comté, 102. Marine, 415. Firminy, 530. St-Etienne, 650.

Mines : Loire, 220. Montrambert, 930. Saint-Etienne, 281. Rive-de-Gier, 11,75.

Valeurs en Banque : Tréfil, 138,75. Alpines, 75. Kursaal de Genève, 225. Ob. Trifail, 502,50. Barcelone direct, 245.

On se rappelle que plusieurs médecins ont signalé une décroissance de mortalité chez les nourrissons élevés dans les contrées où le Bibéron-Robert est en usage.

Nous sommes heureux d'apprendre qu'un perfectionnement a encore été fait à ce Bibéron, ce qui le rend supérieur. — Nous engageons donc les mères à n'employer que le Bibéron-Robert flexible à bouchon façon corac.

TABLEAU**DES ADJUDICATIONS DE TRAVAUX**

Avis à MM. les constructeurs et entrepreneurs de travaux publics

RHONE

Mairie de Lyon. — Mercredi 24 février, à 2 heures

Routes nationales

1^{er} lot. — Route nationale n° 6. Rectification de la route par le prolongement du cours Gambetta — 106,791 fr. 78.

2^e lot. — Route nationale n° 86. Rechargement entre les points kilométriques 12,500 et 15 kilomètres. — 19,287 fr. 50.

3^e lot. — Route nationale n° 89. Rechargement entre l'origine de la route et le point kilométrique 5 kilomètres 500. — 20,838,40.

Hospices civils. — 26 février

7,000 hectolitres de vins rouges de divers crus.

Préfecture. — Mercredi 3 mars, à 2 h.**Routes nationales**

1^{er} lot. — N° 7, rigoles pavées à Chambost-Albères. — 2,050 fr.

2^e lot. — N° 7, prolongement de l'acqueduc d'allé à Chatillon-d'Azergue. — 6,000 fr.

3^e lot. — N° 12, convertissement de la chaussée d'empiècement de la partie en cailloux roulés. — 10,000 fr.

4^e lot. — N° 13, rechargement. — 29,000 fr.

5^e lot. — N° 13, rechargement. — 10,500 fr.

6^e lot. — N° 17, convertissement en chaussée pavée avec pavés d'échantillon de la chaussée pavée en cailloux roulés.

Ministère de la guerre. — Lyon, 6 mars.
5,000 quintaux foin; 8,000 quintaux paille de froment et 7,000 quintaux avoine.

Mairie de Lyon. — Prochainement.
Réfection du pont du Palais-de-Justice. — Montant : 33,000 fr.

Mairie de Brullioles. — Date non encore fixée
Chemin vicinal ordinaire n° 8
Ouverture entre le gret de Montmarais et la limite de St-Julien. — Montant : 2,250 fr.

AIN

Mairie de Chavannes-sur-Suran. — Dimanche
28 février, 2 heures.

Restauration des anciennes fontaines. — 15,000 f.

Mairie de Vitry. — Vendredi 5 mars, 2 h.
Entretien des chemins vicinaux ordinaires de 1886 à 1890 inclusivement. — Montant annuel, 9,000 fr.

Mairie de Carmagnat. — Dimanche 7 mars.
Restauration du presbytère. — 682 fr. 67.

Mairie de Cordieux. — Dimanche 7 mars.
Terrassement, empiècement et construction d'un ponceau sur le chemin ordinaire n° 3. — 3,453 fr. 85 c.

BOUCHES-DU-RHONE

Préfecture. — Vendredi 26 février, 2 h. 1/2.
Chemin de grande communication n° 30. — Trottoirs et caniveaux pavés à Saint-Louis, Saint-André, Saint-Henri et l'Estaque. — Montant, 57,000 fr.

Préfecture. — Lundi 1 mars, à 2 h. 1/2
Port-Abri, dans l'anse de Carro (Martignes)
1^{er} lot. — Enrochements et maçonneries. 93,500
2^e lot. — Chaux hydraulique du Teil. 16,300

Mairie de Marseille. — Lundi 8 mars, 2 h.
Poudres et Salpêtres.
Raffinerie nationale de Marseille.
1,200,000 kilogr. de soufre brut, qualité 3^e belle, de Sicile, en six lots de 200,000 kilogr.

Mairie de Marseille

L'adjudication des travaux de construction d'un groupe scolaire au quartier de Menpente, annoncé pour le 2 février 1886, est ajournée.

DOUBS

Préfecture. — Jeudi 4 mars, 2 h.
Deux ponts-levis et passerelle, à Montbeillard.
1^{er} lot. — Maçonneries : 27,000 fr.
2^e lot. — Ouvrages métalliques : 31,000 fr.

Sous-préfecture de Pontarlier. — Jeudi 4 mars, 10 heures.

Travaux communaux et de chemins vicinaux.

1^{er} lot. — Boujailles. — Agrandissement de la petite salle de classe des garçons : 3,035 fr. 69 c.

2^e lot. — Maison Dubois. — Dépôt de pompes : 1,300 fr.

3^e lot. — Monperreux. — Réparations à l'église : 11,044 fr. 40 c.

4^e lot. — Villers-sous-Chalamont. — Clôture des écoles et couverture d'un ruisseau : 9,941 20.

5^e lot. — Même commune. — Bureau télégraphique : 765 fr. 65 c.

Chemins vicinaux ordinaires.**Chemins de petite communication.**

6^e lot. — Gellin à Villédien. — Nos 1 et 2. — 1^{re} partie : construction, terrassements, aqueducs et ponceaux; — 2^e partie : construction. Montant : 30,290 fr.

7^e lot. — Moulh. — N° 1. — Reconstruction du ponceau de Cébriod (tablier métallique) : 6,200

8^e lot. — Vaux-et-Chantegrue. — N° 1. — Elargissement. Montant : 13,557 fr. 46 c.

Chemins de grande communication.**Fourniture de matériaux en 1886 et 1887.**

9^e lot. — Chemin n° 46. — Montant : 800 fr.

10^e lot. — n° 44. — 740

11^e lot. — n° 45. — 1,070

12^e lot. — n° 46. — 850

13^e lot. — n° 47. — 1,440

Tous les montants sont annuels pour les chemins de grande communication.

14^e lot. — Chemin de moyenne communication n° 29. Montant annuel : 570 fr.

HAUTES-ALPES

Préfecture. — Lundi 1 mars, à 10 h.
Route nationale de Nice à Turin
Rechargement de la chaussée sur 700 mètres — 11,000 fr.

Préfecture. — Lundi 1^{er} mars, à 10 h.
Route nationale, n° 207. — Reconstruction de perrés et demurs de soutènement. — 2,090 fr.

Embrun. — Les droits d'octroi de la ville d'Embrun seront mis en adjudication le jeudi 4 mars prochain, sur la mise à prix de 35,000 fr. La durée du bail est de trois ans, qui commenceront le 1^{er} avril 1886.

HAUTE-LOIRE

Préfecture. — Samedi 27 février, 2 h.
Routes nationales.

1^{er} lot. — N° 88 : entretien du talus en déblai et banquettes de sûreté sur 800 m. — Total, 5,200 fr.

Rechargement des chaussées d'empiècement.

2^e lot. — N° 88, sur 2,200 m. Total, 4,900 fr.

3^e lot. — N° 88, sur 2,200 m. Total, 14,700 fr.

4^e lot. — N° 88, sur 1,500 m. (Yssengeaux). Total, 11,000 fr.

5^e lot. — N° 88, sur 1,500 m. Total, 7,000 fr.

6^e lot. — N° 102, sur 1,500 m. Total, 14,000 fr.

7^e lot. — N° 105, sur 1,500 m. Total, 4,900 fr.

8^e lot. — N° 106, sur 1000 m. Total, 6,200 fr.

HAUTE-SAONE

Préfecture. — Jeudi 25 février, à 1 h. 1/2
Entretien pendant 6 années, à partir du 1^{er} janvier 1886 des ouvrages dépendant de la navigation de la Saône et des passages d'eau dans les limites ci-après.

1^{er} lot. — Longueur 42 kilomètres 272. Montant annuel : 10 à 25,000 fr.

2^e lot. — Longueur 32 kilomètres 700. Montant annuel : 10 à 25,000 fr.

3^e lot. — Longueur 35 kilomètres 700. Montant annuel : 8 à 25,000 fr.

4^e lot. — Longueur 30 kilomètres 700. Montant annuel : 10 à 25,000 fr.

Préfecture. — Jeudi 25 février, à 1 h. 1/2
Route nationale n° 19
Entretien en 1886 à 1890 inclusivement, longueur 13,000 m. Montant annuel : 1,527 fr. 90.

Ministère de la guerre. — Vesoul, 4 mars
2,000 quintaux de blé tendre.

Préfecture. — Jeudi 4 mars, à 1 h. 1/2
Chemins vicinaux de grande communication
1^{er} lot. — Delain, n° 5, reconstruction d'un pont sur la Bonde, montant : 4,109 fr. 46.
2^e lot. — Georfans, n° 9, reconstruction du tablier du ponceau situé à l'entrée du village, montant : 3,531 fr. 77.

3^e lot. — Chenebier, n° 16, reconstruction du ponceau situé sur le chenebier, montant 3,882,96.

4^e lot. — La Grande-Résie, n° 22, reconstruction du ponceau situé sur le Cuve, montant : 3,908 fr.

5^e lot. — Fresne-St-Mannès, n° 23, trottoirs avec bordures et demi-rigoles pavées, montant : 1,992 fr. 85.

6^e lot. — Ailloncourt et Liters, n° 32, 2,900 m. de chaussées, montant : 31,987 fr. 00. Il ne sera dépensé que 11,416 fr. en 1886, le surplus l'année suivante.

Chemins vicinaux ordinaires

7^e lot. — Echenay-le-Sec, n° 2, 275 mètres chaussées, montant : 1,099 fr. 53.

8^e lot. — Roche-sur-Linotte, n° 4, reconstruction d'un pont sur la Linotte, mont. : 5,700

HAUTE-SAONE

Préfecture. — Lundi 6 mars, à 10 heures
Chemins vicinaux
1^{er} lot. — Ally-sur-Chéran, n° 7, cr sur 743 m. 55, montant : 10,000.

2^e lot. — Bouchet, nos 2, 3, 4 et 5, ouvrages d'art, montant : 7,750 fr.
 3^e lot. — Marcellaz (Rumilly), n° 2, Rectification sur 1,892 m. 20, montant : 12,000 fr.
 4^e lot. — Sallenôves, n° 4, rectification sur 1,152 m. 40, montant : 16,200 fr.
 5^e lot. — Laythenex, n° 1, rectification sur 1,578 mètres, montant : 33,000 fr.
 6^e lot. — Domancy, n° 9, rectification sur 481 m. 84, montant : 4,600 fr.
 7^e lot. — Verchaix, n° 1, rectification sur 917 m. 94, montant : 8,400 fr.
 8^e lot. — Bossey, n° 1, rectification sur 550 m., montant : 4,500 fr.
 9^e lot. — Cernex, n° 4, rectification sur 1,620 m., montant : 15,000 fr.
 10^e lot. — Fellingier, n° 15, ouverture sur 662 m., 60, montant : 5,000 fr.
 11^e lot. — Menthonnex-sous-Clermont, n° 2, ouverture sur 5,295 m. 77, montant : 88,000 fr.
 12^e lot. — Brenthonne, n° 19, construction sur 886 m., montant : 9,500 fr.
 13^e lot. — Chens, n° 16, élargissement et redressement sur 978 m. 67, montant : 6,700 fr.
 14^e lot. — Saint-Didier, n° 10, construction sur 2,000 m., montant : 10,500 fr.

ISÈRE

Mairie de Saint-Paul-de-Varces. — Dimanche 21 février, 10 h.
 Rectification au chemin vicinal ordinaire n° 7. 30,000 fr.

Préfecture. — Samedi 27 février, 1 h.
 Ligne de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure, et embranchement de la Motte-d'Aveillans à Notre-Dame de Vaulx. — Bâtiments des voyageurs, quais, lieux, abris, troitours, remises, fosses à piquer, etc. — Montant : 400,621 f. 42 c.

Mairie de Morestel. — Dimanche 28 février, 10 h.
 Construction d'un groupe scolaire : 57,470 f. »

Ministère de la guerre (Grenoble). — Samedi 6 mars.
 1,000 qx foin, 1,000 qx paille de froment, 1,000 qx avoine récolte de 1885.

JURA

Préfecture. — Jeudi 11 mars, 2 h.
 Premier lot. — Mont-sous-Vaudrey. — N° 72. Grosses réparations de la chaussée d'empiècement sur 200 mètres. — 14,050 fr.
 Deuxième lot. — Nogna. — N° 78. — Rechargement de la chaussée d'empiècement sur 1,800 mètres. — 9,500 fr.

Préfecture. — Jeudi 11 mars, 2 h.
 Canal du Rhône au Rhin. — Entretien en 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891.

Premier lot. — Depuis la Saône à Saint-Symphorien jusqu'au pont de la Charité, à Dole, longueur, 18,463 mètres. — Montant, 11,000 fr.
 Deuxième lot. — Depuis la précédente limite à Dole jusqu'à la limite des départements du Jura et du Doubs, longueur, 26,505 mètres. — Montant, 12,500 fr.

A VENDRE D'OCCASION

Matériel industriel et pour Entrepreneurs de Travaux publics

Locomotives à la voie normale et à la voie d'un mètre.
 Locomotives et machines fixes.
 Wagons et wagonnets à toutes voies.
 Rails de tous systèmes, et traverses.
 Outillage de toute espèce.
 Broyeurs et concasseurs.
 Menuiserie neuve et d'occasion.
 Colonnes en fonte et fers à plancher.
 Appareils de sucrerie, raffinerie et distillerie, et matériel de fonderie de zinc.
 Pour tous renseignements, s'adresser au bureau du journal.

FABRIQUE DE MOULURES & DE PARQUETS

Victor VIOSSAT
 Rue des Docks (Lyon-Vaise)

Commission-Exportation

SPECIALITÉ DE VOLAILLES DE BRESSE

BEURRES NATURELS

Concours de Coligny, 1882; de Bourg, 1883; de Dole, 1884. — Médailles de bronze, d'argent, d'or et d'honneur, obtenues à ces différents concours.

JEAN MORAND

Membre de la Société des agriculteurs de France.
 Vice-président du Comité agricole de Bourg
 AUX FERME DU POISIAT A BÉNY (Ain)

S'adresser à M. GILLOZ, expéditeur à Marboz (Ain).

HUILES MINÉRALES

DÉPOT GÉNÉRAL

LYON — 87, rue Cuvier — LYON
 CLAUDT, Ingénieur

SAONE-ET-LOIRE

Mairie de Mâcon. — Jeudi 25 février.

Fourniture aux écoles en 1886.

Premier lot. — Papeterie et accessoires.

Deuxième lot. — Livres classiques.

Troisième lot. — Livres de prix.

Mairie de Charnay-les-Chalon. — Jeudi 11 mars, midi.

Réparation du clocher et de l'église. — Montant, 1,513 fr.

Le 22 février. — Mairie de Nice (Alpes-Maritimes). — Construction d'un lycée de filles, 4 lots : 397,994 fr. 17 c.

Le 23 février. — Préfecture de la Seine-Inférieure. — Port de Rouen. — Etablissements de digues et barrages, 200,874 francs.

Le 25 février. — Mairie de Bordeaux (Gironde). — Travaux de menuiserie à la faculté de médecine : 106,495 fr.

Le 27 février. — Préfecture d'Oran (Algérie). — Agrandissement de la préfecture d'Oran, 382,480 fr. 23.

Le 27 février. — Paris. — Chemins de fer de l'Etat. — Ligne de Marcenais à Libourne. — Haies vives et clôtures, 41,053 fr. 80 c.

Le 27 février. — Préfecture du Loiret. — Chemin de fer de Bourges à Gien, maison de garde : 150,000 fr.

Le 1^{er} mars. — Mairie de Josselin (Morbihan). — Construction d'une école de garçons. — 448,700 fr.

Le 2 mars. — Chemin de fer du midi à Bordeaux. — Ligne de Narbonne à Béziers (stations), 275,000 francs.

Le 3 mars. — Préfecture de la Vendée. — Chemins de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet. — Construction du quatrième lot. — 506,000 fr.

Le 6 mars. — Préfecture de la Manche. — Agrandissement du dépôt d'étalons de Saint-Lô. — 209,000 fr.

Le 6 mars. — Chemin de fer de l'Etat à Paris. — Ligne de Saumur à Château-de-Loir. — Bâtiments et dépendances de la station de Vivy. — 132,776 fr.

Le 8 mars. — Préfecture de la Corse. — Ligne de Bastia à Corte. — Construction des bâtiments de la gare de Corte. — 210,000 fr.

Le 9 mars. — Chemin de fer du Midi à Bordeaux. — Ligne de Bordeaux à Cette. — Remplacement de ballast, 210,000 francs.

Le 11 mars. — Préfecture de la Côte-d'Or. — Amélioration du canal de Bourgogne (deux lots). — 267,000 fr.

Le 25 mars. — Mairie de Château-Thierry (Aisne). — Construction d'un Hôtel-de-Ville, 200,000 francs.

RÉSULTATS D'ADJUDICATION

BOUCHES-DU-RHÔNE. — Sous-Préfecture d'Aix. — Le 9 février a eu lieu l'adjudication des travaux de construction et rectification de chemins vicinaux, évalués à 28,600 fr.

Adjudicataires :
 1^{er} lot. — Cayol (H.), à St-Jérôme, banlieue de Marseille, à 16 %.

2^e lot. — Pic (J.), à Pertuis, Vaucluse, à 23 %.
 3^e lot. — Naturel (C.), à Pierrefeu, Basses-Alpes, à 28 %.

Mairie de Marseille. — Le 4 février devait avoir lieu à Marseille l'adjudication des travaux de construction d'une halle-abri, à la place Jean-Guin, évalués à 7,000 fr. L'adjudication a été renvoyée à un jour indéterminé.

Mairie de Marseille. — La semaine dernière a eu lieu l'adjudication des travaux d'établissement pour la transformation de la halle Pujot en église provisoire, évalués à 50,000 fr.

M. Tissot (L.), représentant la chambre syndicale des maçons, rue des Recollettes, adj. à 22 %.

Préfecture. — Le 15 février a eu lieu à Marseille l'adjudication des travaux d'établissement du tirant d'eau normal de 6 m., sous basses-mers du port de Saint-Louis-du-Rhône, évalués à 600,000 f. 7 concurrents. — Margirier (Jean-François-Régis), à Narbonne, Aude, adj. à 34 %.

ISÈRE. — Mairie de Valbonnais. — Le 7 février a eu lieu à Valbonnais l'adjudication des travaux de rectification du chemin vicinal ordinaire n° 8, évalués à 1800 fr.
 Debernardy (D.), à Valbonnais, adj. à 33 %.

LOIRE. — Préfecture. — Le 12 février a eu lieu à St-Etienne l'adjudication des travaux de construction d'un mur de quai sur la rive gauche du bassin de Roanne (canal de Roanne à Dijon), évalués à 175,000 fr.
 20 concurrents. — Brossard, aîné, à Iguerande, Saône-et-Loire, adj. à 24 %.

BREVETS D'INVENTION

Déposés à Lyon, du 13 au 19 février 1886

15 février. — Gonnor, pour un système de machine à imprimer les coiffes de chapeaux.
 16 février. — Caillet-Bois frères et fils, pour un moteur hydraulique travaillant avec la même eau.
 18 février. — Chorlier, pour un système de water-closet à distribution d'eau automatique.

DEMANDES EN AUTORISATION DE CONSTRUIRE

Roche, 20 rue de Béarn, pour un mur de clôture, situé rue du Château, angle de la rue Garibaldi et place de l'Abondance.

Rinck, par Cumin, architecte, 10, rue de Castries, d'un hangar situé rue Delandine, brasserie du chemin de fer.

Vassivière, 23, rue Duquesne, d'une maison, angle de la rue Duguesclin, 42, et de la rue Vendôme.

Blanc, par Mallet et veuve Moreau, entrepreneurs, 2, rue de la Marinière, pour l'achèvement d'une maison située montée Bonafous, 1.

Leignier, d'une maison et partie maison exhauser, situées rue Célu, 13.
 Van Cronenburg et M. Marin, reconstruit d'une maison rue Saint-Marcel, 32.

Direction générale des douanes

Les importations et exportations du 1^{er} de janvier se décomposent ainsi :

	1885	1886
IMPORTATIONS		
Objets d'alimentation	109,273,000	101,300,000
Matières nécessaires à l'industrie	148,758,000	141,522,000
Objets fabriqués	41,617,000	39,609,000
Autres marchandises	7,302,000	7,472,000
Total	306,950,000	289,903,000
EXPORTATIONS		
Objets d'alimentation	42,037,000	35,958,000
Matières nécessaires à l'industrie	28,531,000	38,313,000
Objets fabriqués	78,551,000	99,169,000
Autres marchandises	7,036,000	8,038,000
Total	156,155,000	181,478,000

COURS DES MÉTAUX

BOURSE DE LYON

Vendredi 20 février 1886

	Pr. cours	D.
Cuivre en lingot (Chili affiné), les 100 kilog	117 50	122
Cuivre en lingot planche rouge	137 50	140
— jaune	125 »	132
Etain Banca	255 »	
— Billiton	250 »	
Plomb doux (première fusion)	32 »	
Plomb ouvré, tuyaux et feuilles	37 »	
Zinc refondu (deuxième fusion)	34 »	
Zinc laminé en feuilles, de la Vieille-Montagne	52 »	
Zinc laminé en feuilles, autres marques	48 »	
Fer en barres, au coke première classe	17 »	
Sablerie (poterie)	28 »	
Mercurie	490 »	50

Le gérant : R. POTY

Imp. J.-B. MOSSET, c. de la Liberté, 70

BEL IMPLACEMENT de 1,200 mètres à vendre, place de la Mairie, à Villeurbanne, pour l'établissement d'un lavoir.
 S'adresser au bureau du journal.

A VENDRE

MAISON

DE PREMIER ORDRE, NEUVE

Elevée sur caves voûtées, ayant rez-de-chaussée et cinq étages, rapportant 11,000 fr., avec TERRAIN de 163 mètres attenant à la maison.
 S'adresser au bureau du journal.

MANUFACTURE DE PIANOS

Maison BROCHU

Rue de la Cité, 19 (cours Lafayette prolongé)

MÉDAILLE DE VERMEIL, la plus forte récompense obtenue pour la fabrication de pianos. — 20 % sur tous les modèles.

PIANOS NEUFS, depuis 550 fr., garantie dix ans. — Accords. — Réparations. — Echanges. — Location depuis 6 fr. par mois.

PIANOS DE TOUT FACTEUR, mêmes conditions.



A PROXIMITÉ DES TRAMWAYS

(25 minutes des Cordeliers)

PROPRIÉTÉ ville et campagne A VENDRE. — Belle vue, bon air, comprenant Maison bourgeoise de huit pièces et Jardin de 1,250 mètres.
 S'adresser au bureau du journal.

DES BOISSONS GAZEUSES

GUIDE MANUEL DU FABRICANT

Volume illustré de 80 planches indispensable aux personnes qui veulent s'occuper de cette lucrative industrie, chez tous les libraires et chez l'auteur HERMANN-LACHAPÈLLE, J. BOULET et C^{ie}, successeurs, 31, rue Boinod, à Paris (anciennement faubourg Poissonnière, 144). Prix : 5 francs.

FABRIQUE DE LINGERIE

Cours Gambetta, 19, Lyon

V^{ve} MAZAIRA
 Trousseaux, Layettes, Tissus, Linge de table, Rideaux, Toiles, etc.

COMMISSION — EXPORTATION

IMPRIMERIE TYPOGRAPHIQUE

J.-B. MOSSET

Successeur de H. Albert

70, cours de la Liberté, 70

— LYON —

Affiches, Journaux, Labours, Circulaires, Lettres de mariage et de naissance, Cartes de visite, Livrets de Société, Factures, Mandats, Cartes d'adresse, Thèses de médecine et de droit, Lettres de faire part et de décès.

A VENDRE A L'AMBIANCE

En bloc ou en détail

UN BEAU MATÉRIEL

DE TRAVAUX DE CHEMIN DE FER

Composé de 80 wagons remis à neuf (voir 1^{er} et 2^e de 80 centimètres), 120 tonnes de Vignole, du poids de 9 kil., chariots, tombereaux, brouettes, outils et engins divers.

Pour tous renseignements, s'adresser au bureau du journal.

SOCIÉTÉ DES

CHAUX HYDRAULIQUES

ET CEMENTS

de MEYSSE, près LE TEIL

(Ardèche)

Capital social : 1,000,000, porté à 1,500,000

Premières récompenses aux Expositions universelles et internationales de Bordeaux, Amsterdam, Nice et Anvers.
 Médailles d'or Exposition internationale Nice, 1884.

CHAUX ÉMINEMMENT HYDRAULIQUES admise comme similaire des chaux de Portland, Ponts et Chaussées, Chemins de fer, Génie militaire, Marine, Port d'Alexandrie (Égypte).

CEMENTS CRAPIER PORTLAND pour carreaux, dallages, enduits, etc.

SPECIALITÉ DE CIMENT BLANC pour carreaux mosaïques.

Pour Lyon et la banlieue une installation spéciale permet de rendre franco sur chant à des prix très réduits, les chaux et ciments Meysses, quelle que soit la quantité demandée.

S'adresser au directeur de la Société, à Meysses (Ardèche), ou à MM. Dumoulin et Bigot, cours Midi, 34, à Lyon.

E. CHAZOTTES, GRAND & C^{ie}

29, cours Gambetta, Lyon

Architecture industrielle. — Installation d'Usines. — Electricité. — Recherches minières.
 Etudes et Travaux. — Obtention de Brevets français et étrangers. — Formation de Sociétés

Cabinet de neuf à onze heures et demie du matin et de deux à cinq heures du soir.

Mc. C. Boty