

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.

Les Tarifs compensateurs

Les hommes qui entendent que l'ouvrier soit absolument libre d'exiger de celui qui l'emploie tel salaire qui lui convient de fixer, qui n'admettent pas, que le commerçant rencontre dans la fixation du prix de sa marchandise, d'autre régulateur que celui qui s'impose par le jeu de l'offre et de la demande, veulent un régime tout différent pour cet ouvrier, pour ce commerçant qui s'appelle une grande compagnie de chemin de fer.

Un tarif n'est cependant, en réalité, autre chose qu'un salaire, le prix d'un travail. Ne tenant aucun compte du fait que, dans l'établissement de ce prix, les compagnies subissent déjà un régime d'exception, qui limite pour elle la liberté dont jouissent pleinement toutes les catégories de commerçants, leurs adversaires voudraient les soumettre à des entraves et à des vexations continuelles, et leur imposer des tarifs de pure fantaisie, dont l'application les mettrait dans l'impossibilité d'aller chercher le trafic sur les divers points où ils ont le droit de le prendre, et de sortir en définitive à la ruine des intérêts considérables dont elle ont la responsabilité.

Quelle est la fonction capitale des tarifs? Elle consiste à couvrir les frais d'exploitation d'abord, et à donner ensuite, un intérêt aux capitaux engagés dans la construction et l'exploitation du réseau.

Notons, à ce propos, que les politiciens qui passent leur vie à attaquer les grandes compagnies, oublient avec une singulière obstination que les titres qui représentent le capital du réseau français sont disséminés entre les mains d'innombrables porteurs, parmi lesquels des milliers d'individus appartenant à la classe laborieuse, qui ont placé là toute leur épargne.

Que deviendrait cette épargne avec des tarifs d'importation qui équivaldraient à des taxes douanières prohibitives, et des tarifs d'exportation et de transports intérieurs tellement bas, que les frais d'exploitation seraient à peine couverts?

Une circulaire du ministre des travaux publics, en date du 29 août 1878, qui n'est d'ailleurs, au fond, que la reproduction de circulaires plus anciennes, indique suffisamment comment est préparée la tarification des Compagnies, que l'on s'efforce de présenter comme le résultat d'une combinaison arbitraire de leur part, aveuglément sanctionnée par l'Etat.

« Il importe, dit ce document, que les inspecteurs chargés du contrôle de l'exploitation commerciale étudient avec soin les propositions des Compagnies et qu'ils en fassent un examen raisonné. Dans ce but, MM. les inspecteurs devront se mettre en rapports personnels avec les autorités les plus en état de les éclairer, notamment avec les Chambres de commerce. Ils s'enquerront, auprès d'elles, des vœux formés par le commerce et l'industrie des contrées desservies. Ils recueilleront les observations des grands et petits industriels, et même des simples particuliers qui

auraient eu l'occasion de relever des défauts dans le système des taxes établies. »

Où apparaissent dans tout cela l'arbitraire, des Compagnies et le défaut de contrôle de l'Etat?

Tous les tarifs appliqués sur le réseau, tarifs différentiels, spéciaux, de gare à gare ou de transit, sont le résultat de l'étude longue, minutieuse et rigoureusement contrôlée, des besoins, des exigences et des intérêts des populations.

A quelque point de vue que l'on se place, ils donnent, dans toute la mesure actuellement possible, satisfaction à l'industrie, au commerce, à la circulation, en un mot au pays tout entier, et on ne pourrait les faire disparaître sans troubler les rapports entre la production et la consommation, et sans compromettre gravement, sous ses formes multiples, le travail national.

DIMINUTION DU PRIX DU GAZ

Les pétitions doivent être actuellement terminées, et on saura bientôt l'effet produit par le nombre assez respectable des signatures qui ont été présentées à la légalisation de nos adjoints.

Le Conseil municipal, par ses délibérations, qui nous ont un intérêt majeur à cette diminution du prix du gaz, aura prochainement à étudier la marche à suivre pour obtenir le résultat si désiré.

Dans cette affaire comme dans toutes celles qui sont soumises à nos édiles, la solution, quoique nous paraissant facile à résoudre, sera assurément sujette à bien des retards.

Pour couper court et surtout pour amener plus facilement la Compagnie du gaz à composition, il serait plus avantageux et surtout plus rationnel que le Conseil municipal nommât une commission spéciale prise dans son sein, et à laquelle on adjoindrait quelques personnes compétentes, connaissant bien les besoins de la Ville et pouvant faciliter par leurs aptitudes techniques les travaux de cette commission.

Nous ne doutons nullement que parmi nos conseillers municipaux, il n'y ait des hommes assez compétents et surtout assez intelligents pour pouvoir établir et résoudre toutes les questions de l'éclairage public et particulier. Mais le concours d'hommes spéciaux peut leur être d'un grand secours.

Les travaux de cette commission seront probablement moins longs que ceux de la commission des eaux, car ici on ne se trouve pas en face de 20 projets, on sera en présence d'une Compagnie, qui pour être seule, n'en soulèvera pas moins beaucoup de difficultés et d'oppositions au nouveau traité qu'on voudra lui imposer.

Il est dur de renoncer à d'énormes bénéfices; les actionnaires ont aussi un conseil d'administration qui doit défendre leurs intérêts, et beaucoup parmi eux préfèrent jouir immédiatement de leurs revenus que d'attendre dans un avenir plus ou moins long le résultat des concessions à faire.

Ce sera donc à la commission à prendre les dispositions nécessaires pour dorer la pillule et pour amoindrir par de nouvelles conventions les conditions si dures du cahier des charges.

Si on avait aujourd'hui à signer un pareil traité, il n'y aurait personne dans notre administration qui oserait y apposer sa signature.

Il faut tenir compte des progrès qui s'accomplissent chaque jour et surtout des améliorations à apporter aux choses actuelles.

L'électricité a fait de sérieux progrès et dans beaucoup de villes on essaie de remplacer le gaz. Les systèmes employés sont différents. C'est ainsi qu'à Milan depuis cinq ans on se sert de la lumière électrique, qu'à Rome on a commencé les essais, qu'à Na-

ples on procède aux installations. La ville de Vienne, en Autriche, sera éclairée bientôt par les lampes à incandescence, et à Tours on va installer des appareils nouveaux dont on attend les meilleurs résultats.

A Paris quelques tentatives ont été faites, mais on a pas encore pu généraliser l'emploi de la lumière électrique.

Pourquoi n'essayerait-on pas à Lyon? Serons-nous plus en retard que d'autres villes moins importantes et faudra-t-il que l'étranger nous devance sous le rapport de l'éclairage.

Lyon pourrait avoir ses principales rues et ses places éclairées à l'électricité. C'est là où la commission devra dresser ses batteries, amener la Compagnie à suivre le progrès et à doter notre ville d'un éclairage plus en harmonie avec l'importance de notre cité.

Le gaz est encore et sera peut-être longtemps l'élément le plus important pour notre industrie où les moteurs deviennent chaque jour d'une utilité plus grande et leur emploi va en augmentant. La diminution du prix du gaz sera un soulagement pour nos petits ateliers, et quoique l'électricité vienne éclairer nos habitations, la fabrication du gaz continuera, comme par le passé, à donner des bénéfices.

La commission aura bien mérité de la population si, prenant en considération l'idée que nous avons émise, d'une participation dans les bénéfices, elle arrivera à faire entrer cette idée dans l'esprit des conseillers municipaux et dans celui des membres du conseil d'administration de la Compagnie du gaz.

Le monopole de la Compagnie serait considérablement tempéré par une participation des consommateurs dans les bénéfices, et ce monopole ne serait plus la propriété exclusive d'une société, mais deviendrait la chose, dont profiteraient tous ceux qui apporteraient par leur consommation, une quote-part qui s'accroîtrait au profit de la masse.

Lettres parisiennes

La construction du chemin de fer métropolitain et l'itinéraire de son tracé n'intéresse probablement que fort peu les lecteurs de la région du Rhône, aussi mon intention n'étant pas de satisfaire leur curiosité, je rappellerai brièvement en quoi consiste l'avant-projet soumis à l'examen de l'administration.

Les diverses artères de ce chemin de fer devant relier entre elles les gares terminus des grandes lignes qui déversent chaque jour une foule d'étrangers dans Paris et emportent en même temps la multitude des Parisiens vers la campagne, forment deux lignes principales. L'une de ces lignes, entièrement souterraine, reliant la gare de l'Est à la gare de l'Ouest (Montparnasse), présenterait une longueur de 4 kilomètres 800 mètres environ; son tracé, en partant de la gare de l'Est suivrait d'abord les boulevards de Strasbourg et de Sébastopol, traverserait ensuite le quartier des Halles centrales et la Seine entre le pont Neuf et le pont des Arts, le quartier de l'Institut et, suivant la rue de Rennes, aboutirait à la gare de l'Ouest (rive gauche). La seconde, reliant la gare Saint-Lazare (ligne de l'Ouest rive droite) à la gare de Vincennes et à la gare de Lyon, serait construite en viaduc et en tranchée; elle présenterait un développement de 6 kilomètres environ; son tracé, partant de la gare Saint-Lazare, suivrait d'abord la rue de Châteaudun jusqu'au carrefour de la rue Drouot, gagnerait ensuite le quartier des Halles en suivant les rues du faubourg Montmartre et de Montmartre, croiserait la première ligne vers la pointe St-Eustache (halles centrales) traverserait les quartiers du Temple et de la Bastille et, après avoir touché au chemin de fer de Vincennes vers l'avenue Daumesnil, aboutirait à la gare de Lyon.

Un embranchement, partant du carrefour Drouot, relierait la gare du Nord à cette ligne en suivant la rue de Châteaudun et la rue Lafayette.

De nombreuses stations établies aux points

principaux de ces parcours permettraient au public que des occupations quotidiennes appellent dans ces différents quartiers de se rendre très rapidement à l'une des stations des grandes lignes de chemin de fer qui forment les points extrêmes des lignes métropolitaines.

L'horaire des trains serait, d'ailleurs, calculé de façon à correspondre avec les trains de banlieue déjà établis par les grandes Compagnies.

Les parties en viaduc seraient formées d'un pont métallique élevé au milieu de la chaussée toutes les fois que sa largeur le permettrait.

D'après cet avant-projet, la gare d'Orléans seule ne se trouverait pas reliée au centre de Paris; mais j'espère que cette lacune ne tardera pas à être comblée au moyen d'un embranchement ajouté à la ligne de la gare de l'Est à la gare de l'Ouest (Montparnasse), lequel, partant de Saint-Germain-des-Prés (rue de Rennes), suivrait le boulevard Saint-Germain, traverserait le quartier de la Halle aux vins, du Jardin-des-Plantes et aboutirait à la gare du chemin de fer d'Orléans.

La ville de Lyon dont le réseau des trams n'est pas encore complètement achevé, ne reste-t-il pas à construire quelques tronçons qui doivent relier diverses lignes entre elles? et notamment la ligne des Terreaux gare de Vaise à la ligne de Perrache-Brétteaux et la ligne de Bellecour-Pont d'Ecully à la ligne Place des Cordeliers-Villeurbanne, dont l'exécution permettrait de reporter les foyers de la place Toloza, par exemple pour la ligne de la gare de Vaise et au pont Nemours pour celle de Villeurbanne.

et donnerait ainsi la correspondance entre les lignes du pont d'Ecully et de Villeurbanne par le cours Lafayette, et celles de la gare de Vaise et de Saint-Clair, la ville de Lyon, dis-je, n'attend donc pas la construction d'un métropolitain et comme je vous le disais dès le début de cette lettre, ce n'est pas la question technique elle-même qui peut intéresser les lecteurs de l'Industriel du Rhône, mais la rédaction du cahier des charges de la construction du Métropolitain parisien a fourni à Monsieur le Ministre des Travaux-publics l'occasion d'y introduire deux clauses capitales qui marqueront certainement un grand progrès dans l'administration de la propriété publique.

Un gouverneur nommé par l'Etat sur la présentation du ministre ou par le ministre lui-même aurait la direction effective du Métropolitain, présiderait le Conseil d'administration et l'assemblée générale des actionnaires. Le cahier des charges lui réserverait en outre des pouvoirs assez étendus pour s'opposer à toute mesure contraire aux intérêts de l'Etat, sauf à en référer au ministre qui aurait un droit de veto absolu. Les conflits seraient portés devant le Conseil d'Etat.

Une limite maxima très modérée des tarifs de transport serait fixée dès le début de l'exploitation et le ministre pourrait les abaisser dès que pendant deux années consécutives le revenu aurait dépassé 6 pour 100 du capital engagé.

Enfin le capital action devrait être constitué immédiatement par une émission au pair et aucune émission d'obligations ne pourrait avoir lieu avant l'emploi intégral du capital action.

Avec un contrôle sérieux et efficace des dépenses de premier établissement voilà les dispositions qui sont le fait d'une administration démocratique intelligente et honnête et j'espère que vous applaudirez des deux mains à cette décision en attendant qu'un nouveau pas raye définitivement le mot concession pour lui substituer celui d'autorisation qui serait beaucoup plus conforme aux intérêts du public et de l'industrie privée sur laquelle pèse si lourdement aujourd'hui les tarifs draconniens de quelques sociétés financières concessionnaires de services publics.

J'espère que les administrations départementales et municipales ne tarderont pas à suivre M. le Ministre des travaux publics dans cette voie. Combien les malheureux contribuables de la ville de Lyon doivent regretter aujourd'hui que des dispositions semblables n'aient pas été imposées lors de

