

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.

L'IMPÔT DE CIRCULATION

Il est une invasion aussi dangereuse que celle des armées d'une nation voisine, c'est celle des ouvriers et commerçants étrangers. Mais il est encore une troisième forme d'invasion, non moins à redouter que les deux autres, c'est celle des marchandises.

On pourrait y porter remède par un système de tarifs douaniers bien compris et bien appliqués, en frappant d'une taxe l'agent propagateur de cette marchandise, le commis-voyageur.

Il y aurait donc lieu d'établir une taxe de circulation. A cela double avantage : d'abord une augmentation des revenus du Trésor qui permettrait de dégrever certaines matières premières et, par là, abaissement du prix de revient de certains produits, donc diminution du prix de vente ; et, si faible que soit cette diminution, c'est toujours la concurrence rendue plus facile à soutenir par notre industrie nationale. Ensuite, et c'est là surtout que l'effet de cette taxe serait certaine et profitable, la concurrence rendue plus facile à soutenir par notre industrie nationale.

généraux pour le fabricant étranger qui se verrait alors forcé, pour conserver ses bénéfices, de vendre plus cher sa marchandise, de faire supporter cet impôt à ses clients français. Ceux-ci, n'ayant plus alors le même avantage à se fournir au-delà des frontières, s'adresseront aux fabriques françaises.

Et ce ne sont pas seulement les commis-voyageurs, représentant des maisons plus ou moins importantes faisant exécuter directement les ordres recueillis, que nous voudrions voir subir cet impôt, mais encore et surtout les petits colporteurs qui, le ballot sur le dos, suivant à pied nos grandes routes ; les marchands ambulants dont la voiture misérable et le cheval étique parcourent les villes et les villages et, s'arrêtant parfois, séjournent quelques jours sur la grande place d'un bourg un peu important ou bien au milieu d'une foire de province. C'est au commerce de ceux-là qu'il est surtout urgent d'apporter de nombreuses et sérieuses entraves, car ils ne sont pas seulement les pionniers de l'invasion économique, mais les préparateurs de l'invasion militaire ; ils ne sont pas seulement commerçants, mais ils sont soldats.

Ce sont eux qui, quelques années avant la guerre fatale, répandus par milliers dans les campagnes, avaient noté soigneusement toutes les routes, tous les chemins, tous les sentiers, qui avaient appris aux états-majors allemands les ressources de chaque bourgade, le nombre d'hommes et de chevaux que pouvait loger et nourrir chaque habitant, qui enfin avaient établi un état statistique de la France comme jamais le gouvernement français n'en avait eu un entre les mains.

Lorsqu'un Français veut propager au-delà de la frontière les produits du sol natal, il est forcé de payer cette taxe dans la plupart des pays européens. Il n'y aurait donc là, vis-à-vis d'un certain nombre de nations, qu'une mesure de réciprocité. Or, le mot « réciprocité » n'est pas synonyme de

« justice » et d'« égalité », et ne sommes-nous pas par excellence le peuple amoureux de la justice et de l'égalité ?

Donc, il faut établir une taxe de circulation sur les étrangers, cela est juste, cela est nécessaire.

QUESTION MUNICIPALE

Par une note insérée dans notre dernier numéro nous appelions l'attention du Conseil municipal sur l'un des articles du mandat adopté par l'unanimité de nos élus, lequel leur donne pour mission d'étudier et « d'adopter sans retard un plan définitif d'alignement et de nivellement pour les quartiers neufs de la Ville » et nous insistions d'une façon particulière sur l'utilité qu'il y a surtout pour la partie sud du 3^e arrondissement à ne plus donner, en attendant l'adoption d'un plan régulateur, de permissions de construire sur les rues étroites et tortueuses.

La plupart des journaux quotidiens ont reproduit notre note en l'accentuant même par des commentaires.

Nos lecteurs ont également appris que depuis, M. le Maire de Lyon s'était rendu à Paris pour se concerter avec les ministres compétents au sujet du déclassement des fortifications et des tracés des rues et avenues traversant les terrains militaires ; questions se rattachant étroitement à l'adoption d'un plan général d'alignements.

Cet accueil à notre réclamation prouve que nous avions touché juste et que la masse du public attache une très grande importance à la solution de ces questions qui intéressent à un très haut degré l'avenir et la prospérité de notre ville.

D'autre part M. Comte, conseiller municipal nous a écrit à ce sujet la lettre suivante :

« Monsieur l'Administrateur de l'Industriel du Rhône,

« Dans votre dernier numéro vous demandez quelle sanction le Conseil municipal a donné à l'article du mandat concernant l'adoption d'un plan définitif d'alignement pour les quartiers neufs de la Ville ? et vous semblez croire que cette question a dû être négligée.

« Vos lecteurs et vous, apprendrez avec satisfaction qu'il n'en est rien et que la municipalité, s'occupe au contraire, avec activité de la solution à donner à cette question si complexe et qui mérite une étude si approfondie.

« Ainsi que vous le signalez vous-même, c'est surtout dans la partie sud du 3^e arrondissement que l'urgence d'arrêter un plan d'alignement se fait le plus sentir ; retracer l'état déplorable dans lequel on a laissé ce quartier pendant de longues années serait chose superflue et la municipalité actuelle aurait été impardonnable de laisser se perpétuer plus longtemps un état de chose si préjudiciable aux intérêts et à la prospérité de la ville, c'est ce que l'Administration et le Conseil ont bien compris, aussi, est-ce par ce quartier que l'on a commencé l'étude et la réforme du plan d'alignements.

« En effet, à très bref délai le Conseil municipal sera appelé à se prononcer sur un projet de modification des voies publiques de la partie sud de la Guillotière aux abords des Facultés, mais en attendant qu'une décision soit prise vous comprendrez qu'il n'est pas possible de donner une description détaillée de ce projet qu'il nous suffise de dire que les réformes d'alignements qu'il comporte s'étendent depuis les Facultés jusqu'à la Madeleine et qu'avec l'avenue de Saxe prolongée, il complètera ainsi les améliorations si légitimement réclamées et si longtemps attendues par ce quartier. Ajoutons aussi que l'adoption de ce projet sera le commencement de l'exécution de l'article du mandat que vous avez rappelé à notre attention, et que cette partie d'alignement du plan général se raccorde avec les rues et avenues à tracer dans les terrains militaires lorsqu'ils seront déclassés.

« En vous priant de vouloir bien faire à la

présente lettre l'honneur de vos colonnes, je vous prie, Monsieur, d'agréer l'assurance de ma considération très distinguée.

« F. COMTE,
« Conseiller municipal. »

La Protection de l'Industrie française

Nous avons à plusieurs reprises parlé du *Syndicat de protection et de propagation des produits de l'industrie française*.

Ce syndicat a trouvé de nombreux adhérents qui ont reconnu que la réalisation du projet qu'il poursuivait était le seul moyen de mettre fin à la crise économique qui sévit sur notre commerce et notre industrie.

Nous rappelons que le syndicat en question envoie dans tous les pays du monde des inspecteurs chargés d'installer partout où il en est besoin des inspecteurs résidents sédentaires, qui seront les représentants commerciaux des adhérents du syndicat et placeront leurs produits dans la région soumise à leur action. Quant aux conditions nécessaires pour adhérer au syndicat, elles sont extraordinairement peu onéreuses. C'est le bénéfice de l'association et du groupement des forces.

Pour bénéficier des avantages de cette représentation permanente, les adhérents au syndicat : industriels, commerçants, armateurs ou autres, devront payer une cotisation annuelle de 200 francs pour deux itinéraires, la cotisation n'étant payable que sur avis du syndicat et n'engageant chaque souscripteur que pour une année.

Le syndicat a tracé quatre itinéraires : Le premier comprend l'Amérique du Nord, le Canada, les Etats-Unis, le Mexique, le Guatemala, le Nicaragua, les Antilles.

Le second a pour objet l'Amérique du Sud, le Venezuela, la Colombie, l'Equateur, le Pérou, la Bolivie, le Chili, la République argentine, le Brésil.

Le troisième s'applique à l'Australie d'une part, c'est-à-dire l'Australie, la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides, et d'autre part, à l'Asie orientale, de l'Indo-Chine au Japon.

Enfin le quatrième itinéraire a pour but l'Afrique, le Levant et toute l'Asie occidentale.

Le syndicat entend assurer sur tous ces marchés lointains les débouchés du travail national et faire respecter partout nos marques de fabriques.

Les moyens que va mettre en avant le syndicat dont il s'agit, permettront de répandre dans tous les grands centres commerciaux, par l'intermédiaire d'agents dévoués, les cartes, les prix-courants, les échantillons de toutes les maisons qui adhéreront à cette œuvre, et d'assurer à nos échanges extérieurs les mêmes avantages que nous dérivons aujourd'hui l'étranger à notre détriment.

Etude sur la Question des Eaux (Suite)

D'autre part, il n'est pas sans intérêt de mettre sous les yeux de nos lecteurs la marche ascendante suivie depuis quelques années par les annuités que la ville a payées à la Compagnie pour la fourniture d'eau aux différents services municipaux.

En 1870, la Mairie centrale était à peine installée, qu'aussitôt l'attention de M. Hénon, maire de la ville de Lyon, fut appelée sur le chiffre élevé des dépenses de ce service, et l'administration municipale, par un arrêté en date du 21 novembre 1870, portant par délégation du maire la signature de M. Chaverot, adjoint, crut pouvoir mettre un terme aux exigences de la Compagnie et limiter la dépense annuelle à la somme fixe de 253,000 fr.

Malheureusement les termes mêmes du cahier des charges de la concession, qui n'accordait à la ville qu'un nombre limité de bornes-fontaines (258), ne devait pas permettre pendant longtemps l'exécution entière de cet arrêté ; du moins, il eut pour effet de réduire la dépense et d'en arrêter provisoirement la marche ascendante.

L'annuité payée par la ville, qui était de 258,500 francs en 1870, fut réduite à 252,989 francs 96 centimes en 1871. Cette dépense maxima fut rigoureusement maintenue pendant les exercices des années 1872 et 1873, et elle n'était encore que de 250,000 francs en 1878, après la réduction de 21,000 francs prévue par l'article 32 du cahier des charges ; mais elle s'est élevée de 60,568 fr. 10 cent. pendant les six dernières années de 1878 à 1884 inclusivement.

Cette augmentation se répartit ainsi, d'après les comptes d'administration de chaque année :

ANNÉE 1878	
Abonnement payé à la Compagnie pour 258 bornes-fontaines (Arrêté du 21 novembre 1870).....	232.000 »
Pour bornes-fontaines en sus au prix de 600 fr. par borne-fontaine (délibération du 11 novembre 1874).....	18.500 »
Dépenses diverses.....	206 80
	250.206 80

ANNÉE 1879	
Abonnement payé à la Compagnie pour 258 bornes-fontaines (Arrêté du 21 novembre 1870).....	232.000 »
Pour bornes-fontaines en sus du nombre ci-dessus au prix annuel de 600 fr. par borne-fontaine (délibération du 11 novembre 1874) (?).....	23.944 94
Dépenses diverses.....	1.402 10
	257.347 04

ANNÉE 1880	
Total des paiements effectués au 31 mars 1881.....	246.922 25
Solde des dépenses de l'année 1880 (délibération du 9 août 1881).....	9.685 60
	256.607 85

ANNÉE 1881	
Abonnement à la Compagnie générale des eaux.....	275.299 97
Travaux divers.....	4.697 49
	279.997 46

ANNÉE 1882	
Abonnement à la Compagnie générale des eaux.....	294.445 43
Dépenses diverses.....	1.569 12
Allocation complémentaire (délibération du 25 janvier 1883).....	10.714 41
	306.728 96

ANNÉE 1883	
Abonnement à la Compagnie générale des eaux pour fourniture d'eau à la voie publique.....	305.513 01
Abonnement à la Compagnie générale des eaux pour fourniture d'eau aux bâtiments communaux.....	2.566 83
Dépenses diverses.....	6.352 22
	314.432 06

ANNÉE 1884	
Abonnement à la Compagnie générale des eaux pour fourniture d'eau à la voie publique.....	307.742 10
Abonnement à la Compagnie générale des eaux pour fourniture d'eau aux bâtiments communaux.....	2.826 »
Dépenses diverses.....	552 09
	311.120 19

MM. Carlot et Juliaa, membres de la Commission municipale des eaux, disaient dans la séance de cette commission du 20 juin 1883 : *Il est évident que, en cas de rachat, plus on retardera la dénonciation du traité, plus la Compagnie augmentera ses bénéfices et plus sera forte l'indemnité à lui allouer.* Ces appréciations étaient donc absolument vraies et l'examen de ce résumé des

comptes d'administration de la ville de Lyon, nous montre que les plus fortes augmentations de dépenses pour la fourniture d'eau aux différents services municipaux ont eu lieu pendant les années 1881 et 1882; cette augmentation s'est élevée pour les deux exercices réunis à la somme de 50,121 fr. 11 centimes,

Les services de la C^{ie} générale des eaux, outre l'alimentation de la ville de Lyon, comprennent aussi celle de plusieurs autres villes.

Dès lors, le capital de cette Société s'élevant à la somme de 50,342,733 fr. 29 centimes représenté par

le capital-actions. 20,000,000 fr.
les obligations émises. 30,342,733 fr. 29 c.

Total. 50,342,733 fr. 29 c.

à dû être réparti entre ces divers services au prorata des dépenses effectuées pour l'exécution des travaux de premiers établissements.

Dans son rapport au Conseil municipal, M. Gaillon, maire de la ville, nous apprend que la part afférente au service de la ville de Lyon représente le quart du capital actif de la Société, c'est-à-dire qu'elle s'élève à la somme de 12,585,683 fr. 32 centimes.

Les dépenses mises à la charge de la C^{ie} générale des eaux comprennent :

1° L'achat des terrains sur lesquels ont été élevés les galeries et les bassins de filtration, les usines et les différents réservoirs des services, autres que ceux appartenant à la ville.

2° L'établissement des galeries et des bassins de filtration des Petits Brotteaux de St-Clair (non compris les travaux exécutés par la ville), le matériel et l'installation de l'usine de St-Clair, la construction des deux réservoirs établis sur le flanc du coteau de Montessuy pour l'alimentation du bas service, la construction, du réservoir de Montessuy pour l'alimentation du haut service, l'installation de l'usine, du château d'eau de Montessuy et la construction du réservoir de la Sarra pour l'alimentation du service supérieur;

3° La construction de 20,000 mètres d'acqueducs destinés à recevoir les conduits de distribution des eaux ;

4° Le matériel et l'établissement des conduites de distribution.

Par le rachat de la concession Peillon et Lenoir pour le service des eaux de la Croix-Rousse, le matériel d'exploitation de la Compagnie comprend encore l'installation d'une pompe établie sur le cours d'Herbouville en face de la montée de la boucle. Une canalisation spéciale permet à cette pompe d'aider directement à l'alimentation du bas service ou du haut service suivant les besoins.

Le montant des charges imposées à la Compagnie par l'article 16 du cahier des charges annexé au traité du 8 août 1853 pour la construction des égouts s'est élevé à la somme de 1,616,791 fr. 53 cent. (art. 6 du traité annexe du 30 novembre 1857); mais la ville de Lyon, à la suite, du rachat du service des eaux de la Croix-Rousse, ayant consenti à exonérer la Compagnie générale des eaux d'une somme de 55,000 francs sur les frais de cette construction, la dépense effectuée pour l'acquisition des terrains, la fourniture du matériel et l'exécution des travaux que nous venons de désigner s'élèverait à la somme de 11,023,891 fr. 69. cent.

L. RÉAUMUR.

Lettres parisiennes

Tout le monde se souvient encore du grand mouvement de curiosité qui se produisit l'année dernière sur le passage du torpilleur 68, qui fut choisi pour tenter l'essai d'un voyage entre le Havre et Toulon par la voie des rivières et des canaux.

La durée du trajet étant mise à part, le torpilleur 68 accomplit ce voyage dans d'excellentes conditions et l'administration de la marine eut la preuve qu'en cas de besoin une voie intérieure pouvait être utilisée par ces bateaux pour se rendre des eaux de l'Atlantique dans celles de la Méditerranée, en évitant le passage du détroit de Gibraltar.

S'il existe quelque intérêt pour la défense nationale à ce que les bateaux-torpilleurs

puissent communiquer ainsi d'une mer à l'autre, n'existe-t-il pas un intérêt beaucoup plus grand à permettre ce passage à nos cuirassés, que nous envoyons dans l'Extrême-Orient, mais qui peuvent être appelés d'un moment à l'autre à gagner rapidement la mer du Nord, et n'est-il pas au moins téméraire de compter sur la neutralité absolue du passage de Gibraltar quand l'exécution du canal des deux mers, dans les conditions où il a été prévu, peut leur assurer un chemin à l'abri de toute éventualité.

D'autre part, l'industrie et le commerce national retireraient certainement de sérieux bénéfices de l'exécution de ce canal formant en quelque sorte le prolongement du canal de Suez jusqu'à l'Océan.

Tout chauvinisme à part, ne serait-ce pas d'ailleurs gentiment répondre à MM. les Anglais, que de répondre ainsi aux objections qu'ils ont élevées contre l'exécution du tunnel sous-marin de la Manche?

La solution de cette question se trouve entre les mains des ingénieurs en chef de la région, c'est dire qu'elle y restera probablement bien longtemps, si l'énergie du ministre de la marine, jointe aux bonnes intentions de M. de Freycinet, ne parvient pas à l'en retirer.

On pourrait se livrer à de curieuses recherches sur les motifs qui entraînent généralement les ingénieurs de l'administration des ponts et chaussées à témoigner de leur préférence pour le maintien du *statu quo ante*, et la réprobation de toute solution d'une certaine étendue.

Est-ce le respect qu'ils professent pour les travaux antérieurs et les décisions de leurs prédécesseurs devenus leurs supérieurs?

Est-ce dans le but de s'éviter les ennuis d'un travail qui dérange les habitudes du service et qui, sauf de rares exceptions, ne leur apporte aucun avantage en échange?

Quoi qu'il en soit, pendant que cette question va rester enfermée dans les cartons des différents services de l'administration des ponts et chaussées, pour en sortir munie peut-être d'un avis défavorable (*l'Ingénieur en chef de la Gironde n'a-t-il pas déjà laissé percer son opinion opposée à l'établissement de ce canal?*) les nations voisines continuent à perfectionner rapidement leur matériel ainsi que leurs voies de communication ou de transport, et il est peut-être intéressant pour vos lecteurs d'apprendre à quel degré de perfection la construction des torpilleurs est arrivée en Angleterre.

La maison Yarow, bien connue de toutes les marines du monde pour sa spécialité de bateaux torpilles, a actuellement en main des commandes pour 55 bateaux de ce genre. Le 24 décembre dernier le torpilleur *Falke*, construit pour le compte du gouvernement autrichien, quittait ses chantiers pour effectuer ses essais de vitesse.

Ce bateau mesure 41 mètres de longueur, 4 mètres 25 de largeur et 2 mètres 75 de profondeur, tirant 0 mètre 68 à l'avant et 1 mètre 36 à l'arrière, son déplacement est de 88 tonnes. Il est construit en tôle d'acier dont l'épaisseur varie de 3 à 6 millimètres dans le corps jusqu'à 25 millimètres à l'avant, le bateau étant destiné à éperonner, la machine, à trois cylindres, est du type Compound à condensateurs à surface, et les chaudières, du type locomotive (innovation qui sera probablement adoptée d'une façon générale), peuvent fournir assez de vapeur pour développer une force de 1,400 chevaux indiqués à la machine.

Le bateau est muni de deux tubes destinés à la décharge, parallèlement à la quille, de deux torpilles Whitehead, et ne contient pas de torpille de réserve; tout poids mort a été éliminé en vue d'obtenir un maximum de vitesse. Deux mitrailleuses Nordenfeld sont placées une de chaque côté du bateau.

Dans la distribution de l'équipage, les officiers sont placés à l'avant et les matelots à l'arrière. Le poste du capitaine est dans une tourelle surélevée située au milieu du bateau, dont la section à cet endroit est presque circulaire. L'hélice, qui est à deux ailes, est forgée dans un bloc d'acier, et le bateau est gouverné, soit à la vapeur, soit à la main, par deux hélices placées l'une à l'avant et l'autre à l'arrière.

Le bateau étant armé en guerre, c'est-à-dire avec son équipage complet et 16 tonnes de munitions et de provisions, la vitesse moyenne de six essais a été de 41 kilom. 287 mèt. par heure aux essais du mille. Cette vitesse est la plus grande qui ait été atteinte jusqu'ici. Aux essais de durée, effectués pendant une heure entière on a obtenu une vitesse de 36 kilom. Ce dernier résultat a été obtenu avec une pression de 9 kilom. 500 par centimètre carré et 36) révolutions de la machine par minute.

L'attention de M. le Ministre de la marine a sans doute été appelée sur ces résultats et la construction de notre escadrille de torpilleurs est certainement l'objet de tous ses soins; il faut espérer que dans le même but il prendra quelque intérêt à la construction du canal des deux mers qui intéresse à tant de justes titres l'avenir de la France comme celui de la région du Sud-Ouest.

L'étude de ces deux questions mérite toute la sollicitude du gouvernement de la République et leur prompt solution présenterait en outre l'avantage de fournir immédiatement à notre industrie des ressources et des débouchés qu'elle attend avec impatience.

DIMINUTION DU PRIX DU GAZ

L'idée de faire participer le consommateur de gaz dans une certaine proportion qui devra être étudiée et définie, aux bénéfices réalisés par une Compagnie dont il deviendra partie intéressée après être resté longtemps partie intéressante, nous a valu de nombreuses lettres trop flatteuses et des demandes de renseignements auxquels nous nous empresserons de souscrire.

En tous cas, sans nous prévaloir outre mesure et contre toutes les règles de la modestie d'un projet qui n'est pourtant pas nouveau en matière économique, nous devons reconnaître que son application irréalizable en certains cas, est ici d'une exécution facile et d'un contrôle peu rigoureux. Sa réalisation n'est pas soumise à des hypothèses et repose sur des chiffres connus, et des résultats bénéficiaires déjà escomptés.

Mais il est bien attendu que si le Conseil municipal, par la bouche de quelques uns de ses membres qui ne croient commettre aucune indiscretion, imposait à la C^{ie} du gaz, puisque c'est l'expression consacrée, le prix de 20 centimes par mètre cube livré à la consommation publique, notre projet de participation n'aurait plus la même efficacité puisqu'on aurait obtenu un maximum indiscutable de bon marché.

Il ne faudrait pas pourtant que la participation basée sur un chiffre si minime amène trop rapidement et par des bénéfices trop vite réalisés l'ancien abonné à devenir un consommateur gratuit.

Il est vrai que chacun pourra avoir successivement cette bonne fortune, non sans jeter quelques regards d'envie sur un voisin privilégié par le temps et aussi le hasard.

Mais au contraire, si le prix de la Compagnie ou tout au moins celui dont on lui prête l'offre à la municipalité, soit 25 centimes est celui qui est accepté.

La participation calculée sur un prix plus rémunérateur pour la Compagnie deviendrait aussi une source plus féconde de dégrèvements successifs.

La consommation grandissant accroîtrait les revenus et la certitude d'un dividende compensateur entraînerait l'abonné à un emploi moins parcimonieux de la lumière et du calorique.

C'est lorsque ces propositions diverses viendront en discussion que nous donnerons plus d'étendue à notre argumentation et que nous nous réservons d'apporter quelques lumières pour guider nos édiles dans leur labyrinthe dont ils chercheront longtemps l'issue.

L'EXPOSITION DE 1889

La commission de l'Exposition de 1889, réunie sous la présidence de M. Dautresme, a entendu successivement M. Lockroy, ministre du commerce et de l'industrie, et M. Christophe, gouverneur du Crédit foncier.

Refaisant d'abord l'historique du projet d'Exposition, M. Lockroy a rappelé que l'ancienne Chambre, quand elle avait voté un crédit de 100,000 francs pour les études préparatoires, a semblé adopter, conformément au désir de M. Antonin Proust, l'emplacement du Champ-de-Mars, pour lequel s'est également prononcé le conseil municipal de Paris. Un autre emplacement se présente : c'est le parc Daumesnil, à Vincennes.

On pourrait y procéder à des expériences agricoles et y organiser des courses.

Quant aux autres projets mis en avant, qui sont déjà au nombre d'une cinquantaine, — ils offrent différents inconvénients, tels que des spéculations particulières qu'ils faciliteraient, par exemple. C'est ainsi que le choix de l'emplacement de Courbevoie, outre que cet emplacement est trop éloigné du centre et manque de communications suffisantes, aurait entraîné des spéculations de terrain que le gouvernement ne pouvait encourager, même implicitement.

De plus, le choix des surfaces immenses pourrait être dangereux, car on pourrait se trouver trop engagé.

Le Champ-de-Mars seul est donc possible. C'est un emplacement qui a l'avantage de pouvoir être réduit ou étendu.

Abordant la question financière, le ministre a déclaré qu'il repoussait formellement, pour l'organisation de l'Exposition, le système de l'initiative privée, qui livrerait l'entreprise à l'agiotage.

Dans les combinaisons financières privées il en est, en effet, dont les bases sont sérieuses et dont l'esprit est honorable, — mais alors elles imposent à l'Etat des conditions tellement onéreuses, qu'elles sont inacceptables.

Il en est d'autres où l'on ne rencontre point les mêmes exigences et dont les auteurs sont même prêts à faire toutes les concessions demandées, — mais alors elles n'offrent plus aucune garantie à aucun point de vue.

Le projet auquel s'est arrêté le Gouvernement, en ce qui concerne la question financière, repose sur les bases suivantes : apport de 17 millions par l'Etat, de 8 millions par le Conseil municipal, et de 18 millions par une Société ne garantie.

« Puisque d'aucuns ont demandé à quoi servirait cette sûreté de garantie, a dit le ministre du Commerce, je vais l'expliquer : elle servira, d'abord, ce qui est important, à

garantir en grande partie les recettes et les dépenses. Ensuite elle aura l'avantage de grouper autour de l'Exposition des principaux représentants du Commerce et de l'Industrie. Enfin, elle permettra d'introduire dans l'organisation, ce qui n'existait ni en 1868, ni en 1878, un élément véritablement démocratique : il ne faut pas oublier, en effet, qu'aux termes de la convention, c'est au président de la République qu'il appartient de choisir, parmi les porteurs de parts, ceux qui composeront le Comité de contrôle. »

Quant à la participation de la ville de Paris, M. Lockroy a expliqué qu'il avait obtenu du Conseil municipal 2 millions de plus que celui-ci n'en avait souscrit pour les Expositions précédentes. De plus, la Ville fera face aux dépenses de tous les travaux de voirie, ce qui est une augmentation considérable de son apport.

M. Lockroy a ensuite, à un point de vue général, insisté sur ce fait que les conventions avec la Société de garantie et le Conseil municipal ont été mûrement et longuement délibérées que les négociations avaient abouti difficilement, et que si on touchait à l'ensemble du projet tout serait rompu. Il serait, par suite, impossible d'aller plus loin, alors qu'il est urgent de prendre une résolution.

« Ce n'est pas une œuvre parisienne que l'Exposition, mais une œuvre nationale a dit en terminant M. Lockroy. Le commerce attend cette entreprise comme le signal de la reprise des affaires, et les ouvriers comme une source de travail. Il faut donc se presser : il faut que la Chambre puisse voter le projet avant les vacances de Pâques. Et je déclare que s'il en était autrement, je monterais à la tribune pour dégager ma responsabilité. »

M. Christophe, gouverneur du Crédit foncier, a fourni quelques explications détaillées sur le fonctionnement de la Société de garantie.

« L'exposition de 1878 ayant produit de mauvais résultats, a dit M. Christophe, on a été amené à constituer, pour celle projetée de 1889, une Société de garantie.

« Au cas où les dépenses dépasseraient 43 millions, l'Etat prendrait les recettes au-dessus de 18 millions, La Société de garantie n'a aucun but de lucre : elle répond à un sentiment plus élevé. Ses droits, comme ceux de l'Etat, seront pondérés. Les Compagnies de chemins de fer doivent entrer dans la Société de garantie : mais si le gouvernement y voit quelque inconvénient, le Crédit foncier se chargera quand même de réunir le capital-apport de 18 millions.

« Pour cela, il ne sera pas fait d'appel public; le Crédit foncier à l'intention de s'adresser à des particuliers, directement par circulaire. Les parts fixées à 1,000 francs dont 50 francs versés de suite, seront incessibles.

« Ce ne peut être là une association populaire, mais une association financière, il faut bien le reconnaître.

« Si l'Etat, en vertu du droit qui lui est réservé, fait payer les emplacements, les recettes nouvelles viendront s'ajouter aux recettes prévues. Enfin, si on émet en outre une loterie, une partie du produit paiera les entrées gratuites et le surplus sera versé dans la caisse de l'association. »

En terminant M. Christophe a, comme M. Lockroy, fait ressortir que la convention formait un tout coordonné, qui n'était susceptible d'aucune modification, — sous peine de ne plus tenir et d'être complètement rompue.

La Compagnie des Tramways

(Suite)

L'évolution économique qui s'opère et s'accroît chaque jour vers l'abaissement des tarifs en matière de transports et une diminution progressive des prix dans les voies et moyens de la vie quotidienne, entraînera certainement la C^{ie} des tramways à abaisser les prix exorbitants qu'elle nous fait payer et qui ne sont pas établis dans des proportions kilométriques.

Les prix actuels sont à peu près les mêmes que ceux que nos pères et nous, avons payés dans les pataches jaunâtres de l'ancienne C^{ie} Delahante.

Nous croyons savoir que le Conseil d'administration examine sérieusement la question, peut-être avec une certaine répugnance, mais il doit comprendre que si la philanthropie est exclue d'une société montée en actions, il y a des intérêts publics à étudier et à satisfaire.

Nous sommes certains que si l'administration municipale n'avait pas opposé à l'établissement d'un système de traction à vapeur proposé par la C^{ie} des obstacles exagérés, la C^{ie} aurait déjà été au devant des réclamations et que l'abaissement des prix de transports serait déjà une chose acquise et en pleine exploitation.

Le Conseil municipal malgré toutes les questions importantes qui absorbent ses sessions ordinaires et extraordinaires, trouvera bien un joint pour glisser au milieu des vœux et des propositions déposées sur le bureau, la révision des tarifs de la C^{ie} des tramways.

Il ne faudrait pas que l'année 1886, époque fatale pour la C^{ie}, mais favorable pour le public, s'écoulât sans que cette importante

question fut vidée, à la satisfaction générale des intérêts de la population et de la ville. S'il en était autrement, il faudrait attendre les kalendes grecques ou des élections nouvelles et pendant ce temps, la C^{ie} verrait augmenter ses bénéfices dans des proportions vraiment scandaleuses au détriment de la masse.

Bulletin agricole

CULTURE EXTENSIVE DES LÉGUMES.

La culture extensive des légumes peut se faire partout et sans dépense. Elle demande, il est vrai, une plus grande étendue de terre que la culture intensive, pour donner un revenu beaucoup moins élevé, mais il y a encore grand avantage à la faire. La culture extensive des légumes, faite sur des terrains de peu de valeur, donnera un bénéfice élevé au cultivateur et amènera forcément, dans un temps donné, la culture intensive sur ces mêmes terrains. Cela s'est produit dans plusieurs localités, et le résultat a été celui-ci : des terres valant dans le principe 300 francs l'hectare en valent aujourd'hui 10,000, et il y a cent acquéreurs pour un lorsqu'un lopin est à vendre.

Commençons donc par la culture extensive dans les 1^{res} calités arrières. Créons des vergers et des potagers en pleine terre. Quelques années après, les cultivateurs, habitués au travail, fortifiés par un enseignement logique, feront de la culture intensive, créeront des jardins fruitiers et des jardins potagers. Ces créations, qui eussent échoué dès le début, auront quelques années plus tard un entier succès, parce que les cultivateurs d'abord avertis acquiescent l'expérience de la culture qui leur manquait, et qu'ensuite les habitants, dont le goût s'est raffiné au fur et à mesure qu'ils ont eu de bons produits à acheter, en demandent toujours de meilleurs et les payent cher. Si vous eussiez offert de vendre la première année les produits les plus recherchés, personne n'eût osé les acheter ; la quatrième ou la cinquième, tout le monde les demanderait, il en est ainsi de tout. Quand on veut le succès, il faut débiter par le commencement et terminer par la fin.

Il s'agit ici de faire du jardinage agricole dans toute l'acception du mot, c'est-à-dire de produire une très grande quantité de légumes à très bas prix, et avec le moins de main-d'œuvre possible. Rien n'est plus facile dans une ferme, où les engrais et les instruments agricoles abondent.

Le potager en plaine est possible sous tous les climats. Le fermier qui voudra créer un potager agricole en plaine en retirera un produit énorme.

Non seulement le fermier qui crée un potager agricole d'une certaine étendue en retire un bénéfice d'argent important, mais encore il double la valeur de ses terres pour l'agriculture, par l'introduction des cultures les plus profondes et des fumures maximum, sans compter le nettoyage parfait des terres. Tout cela réuni augmente considérablement les récoltes de grande culture, sans préjudice des bénéfices réalisés sur le potager agricole.

Le fermier ayant le débit d'une certaine quantité de légumes, double le produit de ses terres en vingt ans, quand il a promené un vaste potager agricole sur les meilleures pièces de terre de la ferme.

C'est assurément le petit cultivateur qui a le plus grand besoin de nos conseils, et celui pour lequel la culture des légumes bien entendue, près de sa maison ou dans la plaine, serait un acheminement vers l'aisance.

Les légumes manquent dans la majeure partie de la France : beaucoup de grandes villes ne sont approvisionnées que par des maraîchers étrangers, qui apportent des légumes de plusieurs lieues, et quelquefois du département voisin. Il est évident que si la petite culture se mettait à faire des légumes dans le voisinage de toutes les villes, elle rendrait un service signalé à la population, et améliorerait bien vite sa position, sans nuire en rien à l'industrie maraîchère.

Il existe un préjugé très enraciné dans beaucoup de localités : on croit que la culture des légumes n'est possible que dans les marais. Elle est sans doute mieux placée là que partout ailleurs, mais elle est facile en plaine, en cultivant des variétés rustiques.

Je voudrais que les cultivateurs entreprennent partout la culture des légumes en plaine, parce que cette culture, en leur apportant une grande aisance, créerait des richesses énormes à la France.

Le potager de la ferme, destiné à produire les légumes nécessaires au personnel agricole, un excédent destiné à la vente, ou des récoltes débordées pour les animaux, suivant les débouchés ou les besoins, est l'expression la plus exacte de la culture extensive. Ce potager, placé en plaine, entrera dans les instruments agricoles, et ne recevra pas d'arrosements.

Les potagers du petit cultivateur et du métayer, placés également en plaine, et destinés à alimenter les marchés, appartiennent aussi à la culture extensive, mais à un degré différent. Ces cultivateurs seront obligés de faire le travail à la main ; en outre, ils devront varier davantage leurs

produits pour en retirer une somme élevée.

La culture extensive des légumes sera le remède le plus énergique contre l'effrayante dépopulation des campagnes, le jour où elle sera généralement adoptée par les hommes sérieux, unissant leurs efforts pour assurer le bien-être de tous, et reconstituer la fortune de la France.

C'est par cette culture, encore presque inconnue de la majeure partie de la France, que nos marchés s'approvisionneront, dans un temps donné, d'abondants produits à bas prix, donnant une nourriture aussi saine que copieuse et économique à la classe ouvrière.

Cette culture, introduite partout, créera vite une quantité de bonnes positions à une foule d'hommes intelligents, vivant péniblement au village, et y fera naître quantité de petites industries lucratives, tout en augmentant la valeur locative et foncière des terres.

Informations

Les gisements houillers de la Nouvelle-Calédonie

On effectue des sondages aux différents endroits où le charbon a été signalé. Les couches trouvées aux Portes-de-Fer, près de Nouméa et à Moindou, sur la côte ouest, font espérer que l'on pourra bientôt substituer nos houilles à celles de l'Australie. Il est grandement temps que pour les besoins de notre industrie, pour ceux de notre petite flotte locale et de la grande ligne des Messageries maritimes et pour l'exploitation de nos mines, on utilise enfin les produits carbonifères du sous-sol néo-calédonien.

Nous sommes depuis longtemps tributaires pour cet article de première nécessité de nos riches voisins et ennemis commerciaux, les Australiens. Ce qui serait le mieux pour notre colonie, ce serait l'achat et l'exploitation par la Compagnie des Messageries maritimes des gisements houillers pour la consommation des vapeurs de sa ligne d'Australie.

Le Métropolitain

La Commission des chemins de fer de la Chambre a commencé hier matin l'examen du projet de loi relatif au Métropolitain.

M. Raynal, en sa qualité d'ancien ministre des travaux publics, a rappelé les origines du projet et en a refait l'histoire.

De même M. Camille Dreyfus, en sa qualité d'ancien conseiller municipal de Paris, a retracé les études que la Conseil municipal a faites sur la question.

On voit qu'à cette séance on s'est tenu dans des généralités rétrospectives.

Les commissaires n'ont pas moins laissé percer de nouveau leurs opinions respectives.

Avant d'entrer dans la discussion détaillée du projet, la Commission a décidé qu'elle entendrait M. Baihaut, ministre des travaux publics, et ensuite les représentants du Conseil municipal de Paris, ainsi que les auteurs des différents autres projets.

Concession française. — Une ligne de bateaux à vapeur sur le Nil.

On mande du Caire :

« Le gouvernement égyptien a concédé à une compagnie française l'autorisation d'établir un service de bateaux à vapeur sur la partie du Nil qui traverse la Basse-Egypte pour le transport à Alexandrie des produits de l'intérieur principalement des graines de coton.

« Cette autorisation a créé une véritable consécration dans l'administration des chemins de fer égyptiens, car leurs revenus vont subir une diminution du fait de l'exploitation de la nouvelle Compagnie.

« L'opinion générale est que les fonctionnaires anglais sont fortement à blâmer pour cet acte de stupidité sans précédent, qui va affecter très gravement les revenus de l'Egypte au profit exclusif de la Compagnie française à qui la concession a été accordée.

CIRQUE RANCY

A partir du samedi 24 avril, représentations équestres tous les soirs à 8 heures.

Dimanche et jeudi, deux représentations, à 3 h. et à 8 heures.

Tous les soirs, *Peau-d'Ane*, grande pantomime avec chasse au sanglier et au kangourou.

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Les affaires deviennent de plus en plus rares, on se croirait déjà à l'époque des villégiatures. L'emprunt qui a été décidé n'occasionnera pas de mouvement sur nos rentes, mais servira à maintenir les cours. La date pour l'émission n'est pas encore fixée, on parle du 5 mai pour permettre l'emploi des fonds laissés disponibles après liquidation.

Il sera certainement couvert et bien au-delà, car les capitaux, depuis quelque temps, recherchent les placements sur fonds d'Etat ou sur les valeurs de premier ordre, comme les obligations foncières, les obligations de chemins de fer.

Les cours sont fermes.

On a coté :

3 %, 81,02. 4 1/2 %, 109,45.

Italie, 97,30. Hongrie, 83,50. Espagnol, 56,80.

Valeur Egyptienne, 347,56.

Valeurs de Crédit : Crédit lyonnais, 522,50. Banque ottomane, 519,37. Banque autrichienne, 491,87.

Chemins de fer : Lyon, 1,232,50. Nord, 1,530.

Lombards, 252,50. Autrichiens, 486,25. Nord-Espagne, 340. Saragosse 292,50.
Canaux : Suez, 2,120. Panama, 473,75.
Fonderies : Terrenoire, 96. L'Horme, 140. Creuzot, 900. Pont-Evêque, 120.
Mines : Loire, 207. Montrambert, 875. Saint-Etienne, 257. Rive-de-Gier, 13.
Diverses : Gaz de Lyon, 1,057,50. Bateaux-Omnibus, 745. Omnibus et tramways de Lyon, 625. Croix-Rousse, 805.
Valeurs en Banque : Trifail, 138. Lots tures, 36. Kursaal de Genève, 225. Obl. Trifail, 580,75. Barcelone direct, 251.

E. CHAZOTTES, GRAND & C^{ie}

29, cours Gambetta, Lyon

Architecture Industrielle. — Installation d'Usines. — Electricité. — Recherches minières. — Etudes et Travaux. — Expertises. — Obtention de brevets français et étrangers. — Formation de Sociétés.

Cabinet de 9 à 11 heures du matin, et de 2 à 5 heures du soir.

TABLEAU

DES ADJUDICATIONS DE TRAVAUX

RHONE

Mairie de Lyon. — Lundi 19 avril, à 2 h.
Direction d'artillerie de Lyon.
Fourniture de 1200 tonnes de charbon de terre.
1^{er} lot. — 350 tonnes de charbon de terre pour fourneau.
2^e lot. — 350 tonnes de charbon de terre pour fourneau.
3^e lot. — 250 tonnes de charbon pour forges.
4^e lot. — 250 tonnes de charbon pour forges.

Mairie de Lyon. — Lundi 3 mai, à 2 h.
Direction d'artillerie de Lyon.
Adjudication de 11,000 kil. de cuirs divers, comprenant un seul lot, dont la composition est indiquée ci-après, savoir :
Cuirs de bœuf fauve lisse crouponné, de 4 m/m d'épaisseur et 2 m. 25 de longueur 9,000 kil.
Cuirs de bœuf fauve grené crouponné, de 4 m/m d'épaisseur et 1 m. 55 carré 1,000
Cuirs de bœuf hongrois, de 4 m/m d'épaisseur 200
Cuirs de bœuf noir crouponné, de 4 m/m d'épaisseur 400
Cuirs de vache grené échantillonné, de 3 m/m d'épaisseur 2,000
Cuirs de vache lisse échantillonné, de 2 à 3 m/m d'épaisseur 1,000
Cuirs de vache noir crouponné, de 2 à 3 m/m d'épaisseur 400
Le cahier des charges est déposé dans les bureaux de la direction d'artillerie de Lyon.
Un exemplaire du cahier des charges sera envoyé aux négociants qui en feront la demande par lettre affranchie à M. le directeur d'artillerie à Lyon.

AIN

Mairie de Bressolles. — Dimanche 2 mai, 2 h.
Acqueduc en béton avec têtes en maçonnerie sur le chemin vicinal ordinaire n° 13, dit des Pins.
Montant, 1763 fr. 50.

BASSES-ALPES

Préfecture. — Lundi 19 avril, à 2 h.
Construction du canal de Manosque à la Brillanne.
8^e lot. — Partie comprise entre l'origine de la Brillanne, point kilométrique 21,927 m. 18 et l'origine de Villeneuve, sur 4,794 m. 39.
Terrassements 38,792 fr. 19
Ouvrages d'art 26,012 45
A valoir 5,195 36
Total 70,000 fr. 00

DOUBS

Mairie d'Arbouans. — Lundi 26 avril, 10 h.
Commission syndicale de la prairie d'Arbouans. — Construction d'un bâtiment.
Maçonnerie et ferronnerie. — Montant, 2,194 fr.

Préfecture. — Jeudi 6 mai, 2 h.
Canal du Rhône au Rhin. — Quatre paires de portes en tôle et charpente aux écluses n°s 53, 54 et 55. Ferronnerie et charpente, montant 20,000 fr.

DRÔME

Préfecture. — Mercredi 23 avril, à 2 h.
Chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes
Construction des 7^e et 8^e lots.
7^e lot. — Terrassements 488,271 fr. 06
Chaussées, caniveaux et cassis 4,313 52
Ouvrages d'art 1,593,981 23
A valoir 215,444 19
Cautions, 40,000 fr.
8^e lot. — Terrassements 1,137,071 fr. 24
Chaussées, caniveaux et cassis 7,924 98
Ouvrages d'art 1,711,338 02
A valoir 293,665 16
Cautions, 45,000 fr.

GARD

Mairie d'Aiguemortes. — Samedi 1^{er} mai, à 2 h.
Concession temporaire de l'abattoir à construire en cette commune.
Le maximum de la durée de la concession est fixé à 35 ans.
Le montant total du devis s'élève à 32,000 fr.

HÉRAULT

Mairie de Mèze. — Dimanche 25 avril, 2 h.
Grosses réparations à l'Hôtel-de-Ville.
Montant, 1,500 fr.

Préfecture. — Mardi 4 mai, 2 h.
Chemin de fer de Mazamet à Bedarieux. — Construction de 21 maisons de garde, comprises dans la 5^e section Saint-Pons, 6^e section Riols, 7^e section, Saint-Vincent, 8^e section Olague et 9^e section Colombières.
Montant, 158,000 fr.

HAUTE-SAVOIE

Sous-préfecture de Bonneville. — Mardi 20 avril, à 10 heures.
Agrandissement de l'église de Scionzier.
Montant, 25,617 fr. 05 c.

Préfecture. — Date non fixée.
L'adjudication des travaux des chemins vicinaux ordinaires n°s 3, 6 et 8 de Leschaux annoncée pour le 8 avril courant, est ajournée.

Préfecture. — Mardi 20 avril, 11 h.
Travaux communaux.
1^{er} lot. — Commune d'Evires. — Construction de l'église. Mont., 50,039 fr. 43.
2^e lot. — Commune de Chapiroir. — Réparations à l'église et au presbytère. Mont., 771 fr.

Magasins des tabacs de Rumilly. — Lundi 3 mai, 2 heures.
Construction d'un pavillon d'administration au magasin de tabac en feuille de Rumilly.
1^{er} lot. — Terrassements, maçonnerie, plâtrerie, peinture et vitrerie. Montant, 23,940 fr.
2^e lot. — Charpente, menuiserie, serrurerie et couverture. Montant, 13,376 fr. 63.
Travaux non adjugés, 1,550. — A valoir, 3,133 fr. 37
Total général, 52,000 fr.

ISÈRE

Magasin de Saint-Marcellin. — Lundi 29 avril.
Adjudication des travaux à exécuter pour la construction d'un bâtiment d'exploitation au magasin des tabacs en feuille. 2 lots.
Voir notre numéro du 4 avril pour le détail des lots.

JURA

Préfecture. — Jeudi 29 avril, 2 h.
Rivière de la Loue. — Redressement et travaux de défense à l'amont du pont de Montbarrey.
Coups provisoires, 2,340 fr. 03
Défense des berges. — Digue longitudinale submersible avec défenses au pied. — Barrages, 33,996 fr. 59.
A valoir, 3,863 fr. 33. — Total, 40,200 fr.

Préfecture. — Jeudi 29 avril, 2 h.
Routes départementales et chemins vicinaux ordinaires. (6 lots.)
Voir notre numéro du 11 avril pour le détail des lots.

Sous-préfecture de Polignac. — Lundi 3 mai, 2 h.
Travaux communaux. — (5 lots.)
Voir notre numéro du 11 avril pour le détail des lots.

LOIRE

Mairie de Saint-Etienne. — Samedi 24 avril, 1 h.
Egout sous la route de Roanne entre le boulevard Jules-Sanis et la rue au sud de la place des Abattoirs. — Mont., 180,000 fr.

PUY-DE-DÔME

Mairie de Clermont-Ferrand. — Mercredi 21 avril, à 2 h.
Assainissement et aménagement de la place du Marché de Fontgibère.
Mont., 13,000 fr.

Mairie de Clermont-Ferrand. — Jeudi 22 avril, à 2 h.
Etablissement d'une couverture au-dessus de la cour située entre les divers bâtiments formant le groupe des ateliers du matériel.
1^{er} lot. — Terrassement et maçonnerie., 2,163 fr. 44.
2^e lot. — Couverture en tuile et zinc cannelé., 6,909 fr. 39.
3^e lot. — Charpente métallique et serrurerie., 41,078 fr. 65.
4^e lot. — Peinture, vitrerie., 7,804 fr. 43.

Préfecture. — Samedi 24 avril, à 2 h.
Construction d'un presbytère à la Bourboule.
Mont., 26,000 fr.

Sous-préfecture de Riom. — Samedi 24 avril, à 2 h.
Construction d'un clocher à l'église de Saint-Angel.
Mont., 16,737 fr. 09.

SAONE-ET-LOIRE

Mairie de Mâcon. — Lundi 19 avril, à 2 h.
Fournitures à faire pendant 3 années pour le service des eaux (entretien) de la ville de Mâcon.

Mairie de Louhans. — Jeudi 22 avril, à 10 h.
Entretien pour une période de 3 ans des pompes alimentaires de la ville et des établissements publics, au nombre de 26.
Mise à prix 400 fr. par an.

SAVOIE

Préfecture. — Samedi 24 avril, à 1 h. 1/2.
Construction d'une école normale d'instituteurs à Chambéry.
1^{er} lot. — Terrassement, maçonnerie, pierre de taille, plâtrerie, peinture et vitrerie. — Mont., 200,000 fr.
2^e lot. — Charpentes en bois et couvertures. — Mont., 52,000 fr.
3^e lot. — Menuiserie et serrurerie légère. — Mont., 43,500 fr.
4^e lot. — Grosse serrurerie. — Mont., 29,000 fr.
5^e lot. — Zinguerie et plomberie. — Mont., 11,000 fr.
Travaux réservés devant faire l'objet de marchés ultérieurs.
Fournitures diverses et mobilier. Total 64,000 fr.

DIVERS

Le 20 avril. — Chemin de fer du Midi à Bordeaux. — Ligne de Narbonne à Bize. — Ballastage et pose de voie, de 185,000 à 240,000 fr.
Le 20 avril. — Chemins de fer du Midi à Bordeaux. — Travaux divers à la gare d'Agen. — 150,000 à 190,000 fr.
Le 21 avril. — Mairie de Charenton-le-Pont (Seine). — Ecole maternelle et groupe provisoire (2 lots). — 178,202 fr.
Le 31 avril. — Port de Loriet (Morbihan). — Travaux aux bâtiments des chantiers de Candan. — 322,000 fr.
Le 22 avril. — Préfecture d'Eure-et-Loir. — Chemin de fer d'Auneau à Etampes. — Terrassements. — 300,000 fr.
Le 27 avril. — Préfecture de la Corse. — Ligne de Bastia à Corte. — Construction de gares et stations. — 200,000 fr.
Le 29 avril. — Ministère de l'instruction publique, à Paris. — Travaux à l'école des langues orientales. — 639,000 fr.

Le 30 avril. — Préfecture de l'Aisne. — Travaux sur le canal de l'Oise à l'Aisne. — 301,535 fr. 44.
Le 1^{er} mai. — Préfecture des Alpes-Maritimes. — Port de Menton. — Construction d'un mur d'abri. — 301,734 fr. 62 c.
Le 4 mai. — Presbytère de Saint-Julien, à Tours (Indre-et-Loire). — Travaux de la nouvelle chapelle Saint-Martin (10 lots). — 1,003,500 fr.
Jusqu'au 1^{er} juin. — Mairie de Château-Thierry (Aisne). — Concours pour la construction d'un Hôtel-de-Ville. — 200,000 fr.

RÉSULTATS D'ADJUDICATION

AIN

Mairie de Bohas. — Le 11 avril a eu lieu l'adjudication des travaux de réparations au presbytère, évalués à 3,003 fr. 35.
Dugut, à Chavannes-sur-Suran adj. à 16 %.

Mairie de Salavre. — Le 11 avril a eu lieu l'adjudication des travaux d'élargissement et redressement du chemin vicinal ordinaire n° 6 évalués à 2,300 fr.
Roux, au Moulin-des-Ponts adj. à 17 %.

DROME

Mairie de Tain. — Le 11 avril on a adjugé les travaux relatifs à l'augmentation du volume des fontaines publiques, évalués à 14,500 fr.
Rosselli, à Valence adj. à 10 %.

DOUBS

Mairie de Besançon. — On a adjugé la fourniture de pavés et de boutisses évalués à 8,000 fr.
Deschênes Charles, à Bregilles, banlieue de Besançon, adj. à 18 %.

GARD

Préfecture. — Le 12 avril on a adjugé les travaux de rechargement de grosses réparations des routes nationales (2 lots).
1^{er} lot. — Damon Antoine, à Manguio (Hérault), adj. à 13 %.
2^e lot. — Michel Théophile à Jonquières, adj. à 37 %.

Mairie d'Alais. — On adjugé les travaux à exécuter pour l'appropriation des trois écoles du Palais, évalués, à 7,700 fr.
Cornier Ernest, adj. à 23 fr. 25 %.

ISÈRE

Mairie de Saint-Maximin. — Le 11 avril on a adjugé les travaux de reconstruction de l'église et du presbytère, évalués à 72,969 fr.
Le minimum du rabais ayant été porté à 6 % et n'ayant pu être atteint, il n'y a eu d'adjudicataire.

Mairie de Combe-de-Lancey. — On a adjugé les travaux de reconstruction de l'église, évalués à 41,020 fr.
Blanc, à Domène adj. à 18 %.

HAUTE-LOIRE

Mairie de Lissac. — On a adjugé la construction d'une fontaine avec lavoir couvert au village de Drossac, évalués à 3,757 fr. 25.
Claude Garnier, à Lissac, adj. à 15 fr. 10 %.

HAUTE-SAVOIE

Sous-préfecture de Thonon. — On a adjugé les travaux de construction de 7 fontaines publiques et d'un lavoir dans la commune de Douvaine, évalués à 14,000 fr.
Bouët Jacques, à Genève (Suisse) adj. à 21 %.

LOIRE

Ecole des Debats-Rivière-d'Orpra. — Le 11 avril on a adjugé des travaux de construction d'une école mixte évalués à 13,050 fr.
Verdier Jacques, à Saint-Jean-les-Vestre, adj. à 11 fr. 25 %.

SAVOIE

Préfecture de Chambéry. — Le 10 avril on a adjugé les travaux divers à exécuter sur les routes nationales (3 lots).
1^{er} lot. — Pont métallique d'Argentine. — Roudet à Chambéry adj. à 30 %.
2^e lot. — Cattela Grato, à Albertville, adj. à 3 %.
3^e lot. — Cattela Antoine, à Albertville, adj. à 8 %.

Préfecture. — Le 10 avril on a adjugé à Chambéry les travaux à faire sur les routes départementales n° 5 et 6, évalués à 21,400 fr. (2 lots).
1^{er} lot. — Tardy, à Chambéry adj. à 36 %.
2^e lot. — Basso Jean, à Chambéry, adj. à 4 %.

VAUCLUSE

Mairie de Bonnieux. — Le 11 avril on a adjugé les travaux de construction d'une halle, évalués à 8,905 fr. 14.
1^{er} lot. — Construction d'une halle 7,129 fr. 64.
Rogier Auguste, à Pernes adj. à 1 %.
2^e lot. — Menuiserie, charpente, serrurerie évalués à 1,886 fr. 50.
Combe Eugène, à Soignon, adj. à 3 %.

BREVETS D'INVENTION

Déposés à Lyon, du 9 au 16 avril 1886

9 avril. — Garnier et Magnaud, pour perfectionnement aux traverses pour voies ferrées.
9 avril. — Travers, pour une machine à tampon mobile pour le polissage en travers des étoffes.
12 avril. — Thevenin-Vial, pour la fabrication nouvelle de velours épinglé ou coupé, uni ou façonné par fers longitudinaux.
12 avril. — Léger, pour la confection de chaînes coulées en acier sans soudure.
12 avril. — Gillet et fils, pour la fabrication du crepe anglais couleur.
14 avril. — Voland, pour un nouveau genre de façonné et moyen de l'obtenir.
15 avril. — Minet et Laroche, pour la disposition nouvelle d'une double planche à collets réunis sans deux mécaniques Jacquard battant l'une après l'autre et marchant en grande vitesse.

DEMANDES EN AUTORISATION DE CONSTRUIRE

Montpeyroux, rue Montesquieu, 17, d'une maison située rue des Culattes, entre les rues du Rhône et de la Lône.
Lombard, rue de Crillon, 9, d'un hangar situé rue de Sully, 58.
Papleux, propriétaire, exhaussement d'un mur rue Montgolfier, 96.

Morlet, rue Molière, 37, exhaussement d'une maison située Gran'Rue-de-la-Guillotière, 76.
Bonnaud, rue des Asperges, 32, d'une maison située avenue de Saxe, entre la rue des Trois-Pierres et la rue Saint-Jérôme.
Senla, propriétaire, rue Villeroi, 33, d'une maison située angle nord-ouest de la rue Thomas et de la rue Palais-Grillet.
Gallien, rue Ney, 12, d'une maison et d'un mur de clôture situés rue Ney, 12.
Bodin, quai Jayr, 17, d'une maison située angle des rues de la Claire et de la Duchère.
Virieux, par Laurençon, place du Pont, d'une maison située cours de la Liberté, entre les rues Servient et de la Part-Dieu.
Société des Immeubles lyonnais, par Rivière, architecte, rue de la Barre, 6, d'une maison située angle sud-ouest des rues de Sèze et Vendôme.

COURS DES MÉTAUX

BOURSE DE LYON

Vendredi 16 avril 1886.

	Pr. cours	D. cours
Cuivre en lingot (Chili affiné), les 100 kilog	115 »	125 »
Cuivre en lingot planche rouge	140 »	135 »
— — — — — jaune	125 »	135 »
Etain Banca	257 50	
— Billiton	250 »	
Plomb doux (première fusion)	34 »	38 »
Plomb ouvré, tuyaux et feuilles	38 »	
Zinc refondu (deuxième fusion)	34 »	
Zinc laminé en feuilles, de la Vieille-Montagne	52 »	
Zinc laminé en feuilles, autres marques	43 »	50 »
Fer en barres, au coke première classe	15 »	
Sablerie (poterie)	27 »	
Mercurie	490 »	500 »

Le gérant : R. POTY.

Imp. J.-B. Mosset, c. de la Liberté, 70, Lyon

Etude de M^e Raymond COUCHOT, avoué, 16, rue Saint-Jacques, Etampes (Seine-et-Oise).

VENTE

Au palais de Justice d'Etampes, le mardi 4 mai 1886

DOMAINE DE GRAVELLES

Sis communes d'Etréchy et d'Auvers-Saint-Georges, près Etampes, comprenant notamment : Château moderne style Louis XVI, superbe parc de 125 hectares, entièrement clos, traversé par la Juine, grands communs, corps de ferme et dépendances, pavillons, etc., bois, terres et prairies. En 20 lots avec faculté de réunion de tous ou plusieurs. — Contenance totale : 410 hectares. La gare d'Etréchy, ligne d'Orléans (une heure de Paris, service de banlieue) est à 500 mètres du parc. Pêche, Très belle chasse. Faisanderie et Garenne.

TOTAL DES MISES A PRIX : 868,000 fr.

Faculté d'acquiescer le mobilier. S'adresser à M^e Raymond Couchot, qui délivrera les permis de visiter; BOUVARD, avoués à Etampes; BAZIN, notaire à Paris, 27, avenue de l'Opéra, et M. GILLET, administrateur à Paris, 92, rue de Richelieu.

SOCIÉTÉ DES CHAUX HYDRAULIQUES ET CEMENTS
De MEYSSE, près LE TEIL (Ardèche)
Capital social : 1,000,000, porté à 1,500,000 fr.
Premières récompenses aux Expositions
MÉDAILLE D'OR
A l'Exposition internationale de Nice, en 1884
CHAUX ÉMINEMMENT HYDRAULIQUE admise comme similaire des chaux du Teil par Ponts et Chaussées, Chemins de fer, Génie militaire, Marine, Port d'Alexandrie (Egypte), etc.
CEMENTS CRAPIER PORTLAND pour carreaux, dallages, enduits, etc.
SPÉCIALITÉ DE CIMENT BLANC pour carreaux mosaïques.
Pour Lyon et la banlieue une installation spéciale permet de rendre franco sur chantier, à des prix très réduits, les chaux et ciments de Meyse, quelle que soit la quantité demandée.
S'adresser au directeur de la Société, à Meyse (Ardèche), ou à MM. Dumoulin et Bigot, cours du Midi, 34, à Lyon.

PAPETERIE
Henri VALLON
Dépôt : 5, quai des Célestins
LYON

SPÉCIALITÉS
Papiers d'écriture, d'impression, de dessin et de registres.
Papiers et Bandes bordés deuil et couleur.
Enveloppes en tous genres.
Papiers anglais, Cartons bristol mats et lustrés.
Cartes blanches et deuil coupées à la mécanique.
Assortiment de Papiers de toutes sortes et de pliage.

DÉPÔT DE PIERRES LITHOGRAPHIQUES
A VENDRE
Terrain de 4,800 mètres, quai de la Vitriolerie, joignant le viaduc du chemin de fer. 56 mètres de façade.
S'adresser au bureau du journal.

400,000 francs sont demandés pour dix ans, en première hypothèque, sur Immeubles estimés 1,500,000 fr. Intérêts, 5 %.
S'adresser au bureau du journal.

MOTEUR A GAZ VERTICAL, Système Bénier (breveté s. g. d. g.)

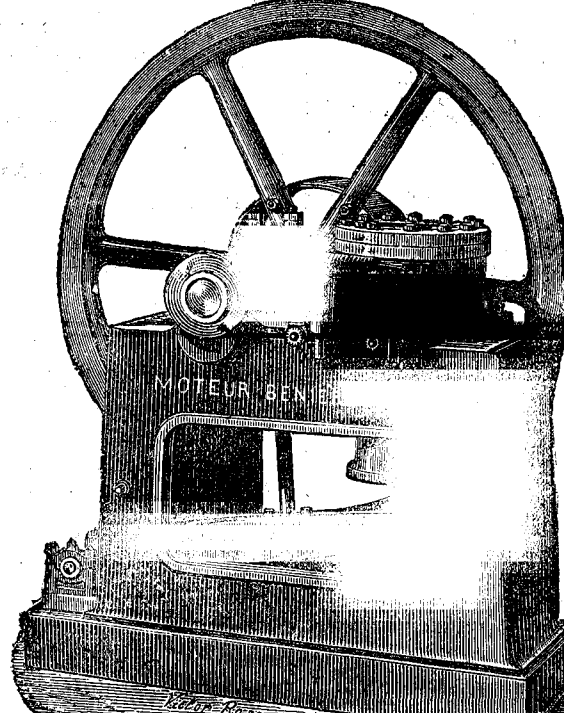
Moteur vertical simplifié pour petites forces

MANCEY ET FOURNIER

INGÉNIEURS MÉCANICIENS

LYON — 148, avenue de Saxe, 148, — LYON

Le meilleur marché de tous les Moteurs à gaz
SIMPLICITÉ ET SOLIDITÉ
Rattrapage de jeu à toutes les articulations
NETTOYAGE FACILE DE TOUS LES ORGANES
Mise en marche très facile
MARCHE RÉGULIÈRE ET SILENCIEUSE



INDISPENSABLE AUX INDUSTRIELS

PARAPLUIE MICROMATIQUE
LE SEUL QUI n'embarrasse plus
se porte dans la poche ou à la ceinture
SIMPLE-SOLIDE-PRACTIQUE
Dans son état il est supérieur
26e Long. à tous les systèmes connus

FABRIQUE DE LINGERIE
Cours Gambetta, 19, Lyon
V^e MAZAIRA
Trousseaux, Layettes, Tissus, Linge de table, Rideaux, Toiles, etc.
COMMISSION — EXPORTATION

DES BOISSONS GAZEUSES
GUIDE MANUEL DU FABRICANT
Volume illustré de 80 planches indispensables aux personnes qui veulent s'occuper de cette lucrative industrie, chez tous les libraires et chez l'auteur HERMANN-LACHAPPELLE, J. BOULET et Cie, successeurs, 31, rue Boinod, à Paris (anciennement faubourg Poissonnière, 144). Prix : 5 francs.

Sur les bords de la Saône
QUAI DE CUIRE
CAMPAGNE A LOUER
Fraîchement réparée, tout meublé ou non.
S'adresser au bureau du journal.

PORTEUR JULES WEITZ
ASSEMBLAGE BREVETÉ DANS TOUS LES PAYS.
CHEMIN DE FER PORTATIF
A POSE INSTANTANÉE
(VOIE RIVÉE ET DÉMONTABLE)
Pour Travaux publics, Mines, Plantations.
MATERIEL POUR L'ENTRAÎNEMENT
WAGONS PERFECTIONNÉS
VENTE ET LOCATION AVEC FACILITÉ D'ACHAT
JULES WEITZ, 17, Cours du Midi, LYON
Représenté à PARIS par M^e P. REGNARD, Ing^r. r. Bayen, 59

HUILES MINÉRALES

DÉPÔT GÉNÉRAL
LYON — 87, rue Cuvier — LYON
CLAUDY, Ingénieur.

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.

ON DEMANDE pour une affaire industrielle, un associé ou commanditaire pouvant apporter 60,000 francs.
S'adresser au bureau du journal.

A VENDRE à Agen (Lot-et-Garonne)
L'USINE DE BÉZIS
Vaste établissement de 8,360 mètres carrés pour la fabrication et la vente de Briques, Tuiles Carreaux, Chaux, Plâtres et Ciments.
Affaire de premier ordre. Bonnes conditions et facilités de paiement. S'adresser à M. A. DELPRAT, agent d'affaires à Agen (Lot-et-Garonne).

MANUFACTURE DE PIANO

Maison BROCHU

Rue de la Cité, 19 (cours Lafayette prolongée).

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

PIANOS NEUFS, depuis 550 fr., garantie 5 ans. — Accords. — Réparations. — Echanges. Location depuis 6 fr. par mois.

PIANOS DE TOUT FACTEUR, mêmes conditions.

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.

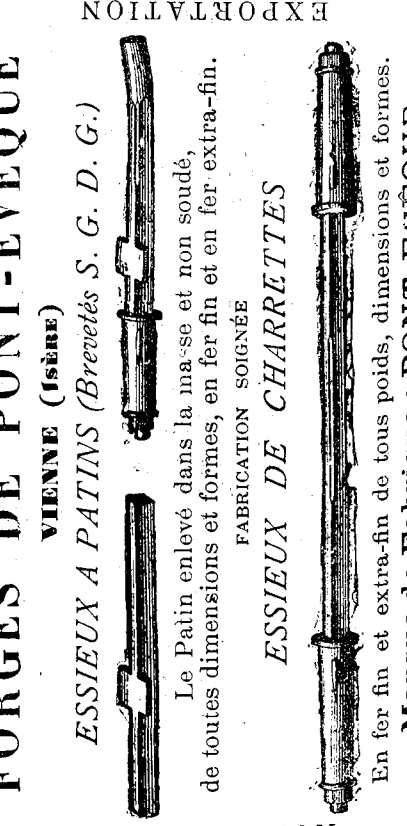
JEAN MORAND

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

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

Un ingénieur, inventeur d'un appareil breveté pour chaudières à vapeur, demande un ASSOCIÉ SÉRIEUX, disposant de 8 à 10,000 francs pour tirer partie de cette invention, qui peut trouver nombreuses applications dans les chemins de fer, la navigation et l'industrie.
S'adresser au bureau du journal.

FORGES DE PONT-ÈVÈQUE
VIENNE (ISÈRE)
ESSIEUX A PATINS (Brevetés S. G. D. G.)
Le Patin enlevé dans la masse et non soudé, de toutes dimensions et formes, en fer fin et en fer extra-fin.
FABRICATION SOignée
ESSIEUX DE CHARRETTES
En fer fin et extra-fin de tous poids, dimensions et formes.
Marque de Fabrique : PONT-ÈVÈQUE
EXPORTATION



AVIS

Un industriel demande, pour donner extension à son industrie, à embaucher 4 à 5,000 francs. Garanties sérieuses sont offertes.
S'adresser au bureau du journal.