

# 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.

**EN AVANT!**

Nous avons beau désirer le progrès et vouloir marcher de l'avant, nous piétons sur place, si toutefois nous ne reculons pas.

On s'agit dans le vide, on se perd en discussions stériles, mais on ne fait rien de pratique pour sortir de la situation fâcheuse où nous nous trouvons.

Au moment même où un événement quelconque nous atteint, vite chacun se met à l'œuvre, on apporte de tous côtés des moyens pour parer au mal, pour le soulager si l'on n'a pu l'éviter, mais une fois ce premier feu passé, et il s'éteint bien vite, car ce n'est qu'un feu de paille, on abandonne tout et on laisse les choses comme elles sont.

Nous pouvons partir des plus hautes sphères gouvernementales jusqu'au modeste conseil municipal de la plus petite commune, les choses se passent ainsi. C'est notre caractère national de nous enflammer, de nous passionner pour les moindres questions, pour de simples projets, mais d'abandonner aussi vite que nous les avons conçues les idées que le premier moment nous a suggérées.

Il est inutile que nous cherchions ailleurs que dans notre cité lyonnaise des exemples de cette première ardeur poussée à l'extrême, mais retombant bien vite dans le calme le plus complet, comme si une douche administrative avait contribué à cet apaisement.

N'avons-nous pas vu le conseil général montrer une certaine vitalité en votant quelques nouveautés et en sortant un peu de sa vieille routine? Combien de temps ont duré ces bonnes dispositions?

A-t-il persisté dans le progrès où l'avait amené un bon mouvement? Non, malheureusement. Les sessions se suivent et ne se ressemblent pas, car en avril on a détruit ce qu'on avait fait en août, et qui sait ce qu'il adviendra à la prochaine session, où l'on a renvoyé toutes les grosses questions.

N'avons-nous pas entendu nos édiles répéter qu'il fallait clore au plus tôt cette fameuse question des Eaux; qu'il fallait à tout prix que Lyon vit couler toutes les fontaines publiques et que chaque habitant, fût-il au sixième, devait avoir, été comme hiver, de l'eau à satiété?

Nous sommes encore loin d'une solution. Peut-être attend-on un nouveau projet: le vingt-troisième!

Il y a quelques semaines, on ne parlait que de pétitions réclamant la diminution du prix du gaz. On allait de maison en maison faire signer les propriétaires, les locataires. Dans chaque boîte à lettre on trouvait des pétitions tout imprimées, n'attendant que la signature, et puis tout à coup, plus rien.

Des pétitions; quelques-unes sont allées à la légalisation de nos adjoints, les autres ont pris une direction inconnue.

Pendant quelque temps on a joliment fait le procès de la Compagnie. A en croire les chauvins, il fallait arriver à un prix minimum, tellement minimum qu'on ne paierait plus le gaz, puisque

la Compagnie faisait de si gros bénéfices que son prix de revient était réduit à zéro.

Bon nombre de négociants se proposaient d'augmenter leur éclairage, et les ménages n'auraient pas manqué de remplacer, surtout en été, le classique fourneau par un élégant chauffeur au gaz.

Dure déception! Beaucoup de bruit et peu d'effet. La Compagnie continuera encore longtemps à faire payer son gaz le prix actuel, car la concession ne prendra fin que dans dix-neuf années.

Nous ne parlerons pas de la question de l'éclairage électrique, Lyon est destinée à être la dernière ville qui aura cet éclairage. Elle a été la dernière à posséder des tramways, et quoique la ville soit des mieux placées pour avoir une traction mécanique, ce progrès sera réalisé partout ailleurs avant que la traction mécanique ne soit appliquée à Lyon.

Il y a certainement beaucoup à faire, et cela immédiatement, mais il ne faudrait pas que l'on mette continuellement des bâtons dans les roues, et que ceux qui ne veulent rien faire n'empêchent pas les autres d'agir.

La force d'inertie qu'on oppose aux bonnes volontés sera peut-être difficile à vaincre; il sera, toutefois, préférable de la soumettre violemment, plutôt que d'avancer toujours à pas comptés, pendant que, de tous côtés, on marche rapidement vers le progrès.

Il faut savoir prendre une décision et marcher de l'avant.

**Carrières de marbres des Hautes-Alpes**

MARBRE VERT DE SAINT-VÉRAN

Les richesses métallifères ne sont pas les seules que renferment les vallées des Hautes-Alpes.

À côté de puissants filons de cuivre gris, de plomb, de galène argentifère, de blende; près de couches d'anthracite et de houille on remonte des bancs de marbre aux couleurs les plus variées, depuis le noir jusqu'au blanc, en passant par toutes les teintes du rouge et du vert.

Parmi ces marbres il y en a de grande valeur et qui peuvent rivaliser par leur beauté, leur dureté et leur finesse avec les plus beaux produits de ce genre des autres pays, produits que l'on importe à grands frais des contrées étrangères.

Mais comme le disait déjà M. Guettard, de l'Institut des sciences, dans son rapport adressé, le siècle dernier, au roi de France, le caractère français est ainsi fait qu'il paiera à prix d'or des blocs de marbre venant de l'étranger et qu'il ne donnera pas un sou des marbres du Dauphiné, qui pourtant l'emportent souvent sur tous les points sur leurs concurrents étrangers.

Il en est ainsi pour les serpentines ou marbres verts qui ont donné leur nom à une couleur: vert des Alpes.

Ces marbres se trouvent principalement et nous pourrions même dire uniquement dans les montagnes du Queyras et dans le nord des Basses-Alpes.

Longtemps inexploitées et même pour ainsi dire ignorées à cause de la difficulté des communications, la construction des chemins de fer dans ce pays perdu, a attiré sur ces carrières les regards d'hommes intelligents, qui se sont demandé pourquoi on allait chercher au loin ce qu'on avait chez soi en qualité supérieure.

C'est ainsi que la carrière de marbre vert, qui compose en grande partie le rocher de

Cascavelier et la crête de Marcel à Saint-Véran, va être exploitée par une société franco-belge en train de se former.

Les marbres de Saint-Véran sont des plus beaux et des plus sains, et peuvent être employés à toute œuvre d'art et d'architecture.

Recherchés jusque dans les pays d'outre-mer, ils sont d'un débit facile et avantageux. Aussi sommes-nous persuadés que l'entreprise donnera des résultats favorables et encouragera d'autres tentatives de ce genre.

En effet, les marbres de Saint-Véran pourront être mis dans la circulation à des prix moins élevés que ceux demandés actuellement et qui, pourtant, assureront un bénéfice de plus de cent pour cent aux actionnaires de cette société.

La carrière de Saint-Véran est située sur la rive de l'Aigueblanche, dont le cours régulier fournit une force motrice qui pourra alimenter les scieries mécaniques à établir.

Une excellente route en pente douce descend jusqu'à la gare de Mont-Dauphin, en suivant le cours de l'Aigueblanche et du Guil.

La carrière n'est distante de la gare que de 35 kilomètres, et le prix actuel du transport jusqu'à Mont-Dauphin est actuellement de 35 fr. la tonne; le transport de Mont-Dauphin à Paris, de 22 fr. 40; à Marseille, de 9 fr., et à Lyon-Guillotière, de 9 fr. 75, y compris les frais de chargement, déchargement et de gare.

Les frais d'extraction seront peu élevés, car il n'y a pas de déblais à faire; la carrière est à ciel ouvert.

Les seuls frais sont ceux qu'exige la construction d'une route de la carrière au hameau de La Chalpe, où les scieries seront établies sur l'Aigue-Blanche et la route de grande communication vers Mont-Dauphin, et d'habitations d'ouvriers à la carrière, ou plutôt de baraquements.

La route pourra coûter 25,000 francs, et les baraquements 15,000.

Comme on peut le voir le prix de revient sera peu élevé et laissera des bénéfices considérables aux heureux exploitants de ces richesses qui ont si longtemps dormi dans ces vallées calmes et paisibles.

Il est question de former une société pour l'exploitation d'autres carrières des Alpes, carrières encore vierges qui promettent de beaux résultats.

Nous ne pouvons que féliciter les personnes qui ont pris l'initiative de ces entreprises, et nous sommes certains que l'avenir confirmera pour elle la vérité du proverbe: *audaces fortuna juvat*.

Ici du reste, pas de doute, rien d'incertain.

On n'y rencontre pas ce point d'interrogation que redoutent à tort, certains capitalistes dans les entreprises de mines et sans le moindre barème, on peut calculer les millions de mètres cube de marbre que renferme la carrière de St-Véran et le bénéfice plantureux que donne chaque mètre cube.

Aussi, pour nous, le succès de cette entreprise est certain.

**Les Travaux du canal de Panama**

Nous avons sous les yeux le rapport de M. Jules-Charles Roux, délégué par la Chambre de Commerce de Marseille, pour aller visiter les travaux du canal de Panama, en compagnie de M. de Lesseps et de divers autres délégués. Ce travail est aussi remarquable par sa clarté et sa sincérité que par la haute compétence dont a fait preuve le rapporteur. Nous ne l'analyserons pas dans tous ses détails; les uns sont trop techniques et les autres ne font que préciser des faits déjà mentionnés par la presse et aujourd'hui généralement connus. Nous ne nous arrêterons qu'aux conclusions qui se dégagent plus encore des faits et des chiffres accumulés que du langage du rapporteur, celui-ci ayant jugé avec raison que le récit impartial de ce qu'il a vu et la publication des documents officiels qu'il a annexés

à son travail étaient plus éloquentes que tous les commentaires qu'il était en droit de faire.

Or, il résulte de ces faits que la Compagnie de Panama a rigoureusement rempli son programme jusqu'ici et que les travaux exécutés depuis quatre ans permettent de considérer le succès de l'entreprise comme absolument certain au point de vue technique.

Le sera-t-il également au point de vue financier? Ici il n'y a que des probabilités; mais ces probabilités, basées d'une part sur l'appréciation des hommes les plus compétents du monde entier, et, d'autre part, sur l'exemple fourni par le canal de Suez, sont presque des certitudes.

Rappelons à ce propos que quand le canal de Suez fut décidé on prévoyait un mouvement maritime de 3 millions de tonnes. Or, on y entrevoit maintenant un transit annuel de 15 à 18 millions de tonnes. Il ne saurait donc y avoir aucune exagération à évaluer, dès à présent, pour la première année, un trafic de 6 millions de tonnes à Panama qui, à 38 fr. la tonne, chiffre adopté par le Congrès international, donnera un revenu de 90 millions, auquel on peut ajouter 1 fr. par tonne pour frais de remorquage, pilotage, stationnement, etc., soit un revenu total de 96 millions.

Tout porte à croire, en outre, que les prévisions du trafic seront bien plus largement dépassés à Panama qu'à Suez. Quand le canal de Suez fut ouvert, notre matériel naval était au commencement de sa transformation: il fallait attendre, pour que le trafic prit son plein développement, que la vapeur se substituât à la voile, que le fer remplaçât le bois.

Aujourd'hui cette transformation est presque entièrement accomplie. De plus, les voiliers auxquels le passage du canal de Suez est interdit par suite des calmes et des dangers de la navigation de la mer Rouge, trouveront dans le canal de Panama une voie toute naturelle pour leurs voyages de circumnavigation.

Donc au point de vue technique, le percement de l'isthme de Panama n'offre aucune difficulté insurmontable: les travaux déjà exécutés ou en cours d'exécution en sont une preuve irréfutable; au point de vue du rendement ou de la rémunération du capital engagé, il ne peut y avoir de doutes non plus, l'exemple du canal de Suez étant des plus concluants.

Il ne s'agit maintenant que de hâter l'achèvement des travaux pour éviter des dépenses inutiles, pour faire entrer le plus possible les porteurs de titres dans la période des bénéfices, enfin pour sauvegarder l'amour-propre national non moins gravement engagé ici qu'il l'était à Suez. Mais pour être prête à l'heure dite, soit en 1888 ou en 1889 au plus tard, la Compagnie estime qu'une somme de 600 millions lui est nécessaire; aussi vient-elle de demander au Gouvernement l'autorisation de se procurer cette somme à l'aide d'une émission d'obligations à lots.

Pourquoi M. de Lesseps demande-t-il que les obligations nouvelles soient à lots? — Parce que là il s'appuie sur l'expérience du passé. En 1868, la Compagnie du canal de Suez se trouvait dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui la Compagnie de Panama. La moitié de l'effort nécessaire avait été fait; cependant les adversaires de l'entreprise commençaient à jeter le discrédit sur les titres de la Compagnie; aussi une première tentative d'émission échoua-t-elle. M. de Lesseps demanda alors au Gouvernement l'autorisation d'émettre des obligations à lots.

Une loi fut présentée à la Chambre et votée par elle en juin 1868, puis approuvée par le Sénat.

L'emprunt ainsi autorisé fut couvert plusieurs fois, et les obligations émises à 300 fr. valent aujourd'hui 582 fr.

Rappelons en outre que les titres de Suez, tant en actions qu'en obligations, ont fourni à la Compagnie une somme totale de 389 millions de francs. Ces mêmes titres représentent aujourd'hui une somme de 1 milliard 265 millions, soit un capital triple. Pourquoi n'appliquerait-on pas dès lors à une situation identique les mêmes procédés et pour-

quoi n'arriverait-on pas aux mêmes résultats, sinon à des résultats encore plus brillants ?

Parana n'intéresse pas seulement les actionnaires de la Compagnie, il intéresse la France entière.

## MANŒUVRES MARITIMES

On nous écrit de Toulon :

Les amiraux Lafont et Brown se sont réunis, assistés des états-majors généraux de l'escadre d'évolutions et de la division navale d'expériences des torpilleurs pour délibérer sur les résultats de la première série des grandes manœuvres maritimes qui viennent d'avoir lieu à Toulon. Il ne nous a pas été donné de pénétrer dans le secret du conseil tenu par ces deux officiers généraux dont il est de toute convenance que le ministre de la marine ait le primeur; mais nous ne mettons pas un seul instant en doute que le procès-verbal de cette conférence ne fasse justice des appréciations exagérées qui se sont produites, de part et d'autre, et ne mette en lumière le quotient exact obtenu dans cette première phase des exercices prescrits par l'amiral Aube.

Et tout d'abord, en nous plaçant dans le courant de l'opinion du monde maritime, disons que de l'avis général il ne peut ressortir que des à peu près des manœuvres qui s'effectuent car il y a loin du convenu à la réalité dans les opérations de la guerre — quand cela ne serait que pour le forçage du blocus effectué par un navire en bois, le *Dupetit-Thouars*, sous le feu de deux cuirassés. On a un peu trop fait la part du lion aux torpilleurs, dans les exercices actuels, et certes l'ennemi serait moins généreux que l'amiral Aube pour ces minuscules navires si c'était pour de bon, comme disent nos jeunes lycéens. Ainsi tandis que l'escadre était assujéti, par les conventions adoptées, à naviguer avec ses feux de marche allumés, les navires de la division Brown étaient autorisés à éteindre toute lumière pouvant trahir leurs mouvements.

D'autre part quel que soit l'état de la mer, les torpilleurs étaient censés pouvoir ouvrir leurs tubes et lancer leurs torpilles; enfin tout cuirassé était supposé torpillé et coulé par ce seul fait que le torpilleur avait pu brûler son feu avertisseur avant d'être découvert par le navire menacé. Vraiment, nous le répétons, la part des torpilleurs était trop belle et rien ne saurait prouver qu'ils aient pu remplir les cinq termes obligatoires pour la solution du problème: la possibilité d'ouvrir leurs tubes: d'opérer le lancement de leurs torpilles: une direction infaillible des Witead; une appréciation exacte de la distance de l'ennemi; ni enfin, la destruction du cuirassé attaqué par l'explosion de la torpille. Il convient, en dernier lieu, de tenir compte de la prudence — que n'exclut pas la bravoure — à laquelle est astreint tout capitaine de temps de guerre et qui ne lui permet de risquer la vie de son équipage, aussi bien que l'existence de son navire, qu'à bon escient. C'étaient de véritables batailles de fleurs que les escarmouches et les combats qui se sont livrés dans les eaux de Toulon: la poudre faisait du bruit, mais les projectiles n'étaient point de la partie; quel encouragement à l'audace! Dans ces conditions, l'agresseur peut toujours avoir raison de l'agressé et Goliath sera éternellement terrassé par David. Aussi pensons-nous en toute conscience, qu'il serait d'une suprême témérité de tirer des conclusions fermes des expériences qui se poursuivent. Il n'en faut retenir, jusqu'à présent, que deux démonstrations: c'est que le blocus d'un port par une escadre est devenu aujourd'hui presque impossible, de nuits, grâce aux torpilleurs, et que, d'autre part, le torpilleur est une arme de petit cabotage d'une puissance redoutable avec laquelle il faut désormais compter.

Mais, de là à fonder une puissance maritime sur ce batelet d'une navigabilité douteuse, qui ne peut prendre le large sans être accompagné d'une mère nourrice *Arcthusé* quelconque, que l'adversaire n'aurait qu'à frapper pour réduire son ennemi par la famine! Ce serait folie, et pas un amiral français ne consentirait à assumer une aussi lourde responsabilité.

## Bulletin de la Métallurgie

Il n'y a aucune amélioration à signaler pour le bassin de la Loire; nous ne pouvons que constater une situation plus mauvaise et cela à notre grand regret. Les hauts-fourneaux s'éteignent les uns après les autres sans que l'on puisse prévoir ni même espérer les rallumer un jour.

Le minerai est trop loin et par conséquent le prix de revient de la fonte trop élevé pour que notre bassin puisse lutter avec d'autres contrées plus favorisées que lui.

Les compagnies du Nord et de l'Est ont compris qu'il fallait, dans leur propre intérêt, soutenir les usines métallurgiques et elles ont baissé leurs tarifs pour les houilles, les minerais et les fontes. Peut-on espérer, que cet exemple sera suivi par le P.-L.-M. qui n'a pas fait le moindre sacrifice pour soutenir les industriels du bassin de la Loire? Cette gigantesque société

laissera-t-elle consommer la ruine d'une contrée qui a été certainement la plus prospère de la France, qui a fait une partie de sa fortune ?

On annonce que la Chambre de Commerce de St-Etienne a pris l'initiative de la constitution d'un syndicat français dans l'extrême Orient.

Nous sommes heureux d'annoncer cette bonne nouvelle, car nous n'avons cessé depuis notre création de préconiser les syndicats. C'est la manière la plus pratique et la plus rapide pour créer les débouchés à nos produits et surtout pour lutter contre nos redoutables adversaires.

On dit, que les allemands honteux de leur défaite en Orient, défaits pacifique, il est vrai, mais tout aussi désastreuse que la perte d'une bataille, auraient fait tant et si bien que de nouvelles expériences doivent avoir lieu.

Nous sommes convaincus, que les usines de St-Chamond sortiront, comme la première fois, victorieuses et que la jalousie allemande ne pourra plus tenir en suspens des commandes destinées aux usines de notre bassin.

La situation est meilleure dans les autres centres métallurgiques, où la hausse sur les fers a donné le signal de nombreuses commandes. Il n'était pas possible de descendre plus bas et ceux qui espèrent des prix inférieurs, n'ont pas renouvelé leurs approvisionnements aux prix offerts, sont certains de payer des prix plus élevés, même que ceux actuels.

Nous ne pensons pas que l'on continuera à monter attendu que le mouvement a été plus rapide qu'on ne pouvait s'y attendre, mais il y aura encore une certaine amélioration.

Ces centres métallurgiques ne sont pas dans une situation excellente, mais on peut dire que l'on vient de faire un grand pas et si les commandes continuent à être aussi abondantes que ces jours derniers, la Haute-Marne, le Nord et les Ardennes verront encore de belles années pour la métallurgie.

Il est fâcheux que nous ne puissions en dire autant du bassin de la Loire.

## UN NOUVEAU DÉBOUCHÉ

Pour nos Usines Métallurgiques

L'Ancre de St-Dizier publie la lettre suivante qui intéressera certainement quelques uns de nos industriels :

Monsieur le Rédacteur,

Vous connaissez l'importance de la transformation qui se poursuit dans la meunerie française, et qui est motivée par les circonstances qui ont fait diminuer nos exportations en farines et augmenter nos importations de farines étrangères. Vous savez que le remplacement partiel ou total des meules en silex par les appareils à cylindres doit absorber une quantité déjà raisonnable de métal. Si l'on estime qu'il y a actuellement en France quatre mille moulins au minimum, qui amélioreront leur outillage, chacun devant faire une dépense moyenne au minimum de 2,000 francs, c'est donc un chiffre de 8 millions de francs qui, dans l'espace de deux à trois années, devrait être versé à l'industrie française. Mais vous n'ignorez pas que, par suite de l'origine Hongroise de la monture moderne, les premiers meuniers français qui ont voulu essayer les cylindres ont dû s'adresser à des constructeurs étrangers qui avaient déjà l'expérience de précédentes installations.

L'Exposition de meunerie de Paris en 1885 ayant accordé de hautes récompenses pour la perfection de leurs cylindres à des constructeurs français universellement connus dans la meunerie, nous voudrions voir ces industriels en situation pour livrer, à des prix défiant la concurrence, des appareils irréprochables.

Plusieurs de ces constructeurs fondent dans leurs propres ateliers une partie des organes mécaniques, mais, pour les cylindres ou rouleaux trempés et cannelés, ils s'adressent encore à l'étranger, où d'importantes usines métallurgiques n'ont pas dédaigné de se spécialiser dans cette fabrication.

Dernièrement, un meunier me témoignait même son étonnement de ne pas voir quelques fonderies françaises rechercher là un nouveau débouché.

J'étais en mesure de faire remarquer qu'une usine de la Haute-Marne (Joinville), heureusement inspirée, fournit couramment, depuis plusieurs années, de beaux et résistants cylindres. Une autre usine (Levaldoie) lutte vaillamment aussi sur ce lambeau de terre alsacienne où nous avons encore la consolation de voir flotter notre trophée national.

J'aurais voulu pouvoir citer un plus grand nombre d'usines françaises; ce sont les seules du moins qui fassent quelque réclame sur un organe de la meunerie, à côté de Grüsson, le constructeur de coupes, à côté de nombreux fabricants étrangers.

La Haute-Marne, la Loire et la Franche-Comté ont eu cependant une réputation méritée dans la fabrication des cylindres pour laminoirs et des projectiles en fonte trempée.

Nos métallurgistes sont arrivés à fabriquer des qualités fort régulières soit de métal fondu, soit de métal forgé qui n'atteignent pas sans peine les produits similaires étrangers.

Il nous semble donc qu'un plus grand nombre de fonderies françaises, même parmi les mieux outillées, devraient rechercher cette spécialité et s'assurer l'exploitation des modèles des constructeurs nationaux.

Il ne s'agit pas seulement de la fourniture initiale des nouveaux moulins à cylindres; mais il y aura l'entretien, le remplacement des cylindres; si l'on ne s'outille pas au plus tôt, si l'on n'enraye pas l'invasion des machines allemandes, nos meuniers, dont nous sommes les seuls mais fidèles clients, continueront à s'adresser aux étrangers pour la fourniture du neuf et dans la suite pour l'entretien.

Lorsqu'on traverse une crise aussi aiguë que celle que nous subissons, il n'est pas de nouveau débouché qui ne mérite d'être exploité.

Mais, une fois nos constructeurs en situation pour livrer à bon prix des appareils irréprochables, encouragés par l'accueil qui leur sera fait par les meuniers français, ils pourront s'adresser à l'exportation, dans des pays tels que l'Espagne, la Turquie, l'Égypte et l'Amérique du Sud où notre mécanique a toujours été particulièrement remarquée.

J'ai donc pensé, Monsieur le Rédacteur, que vous accepteriez de donner l'hospitalité dans votre journal à cette note sommaire, qui pourra attirer l'attention de quelques-uns de vos lecteurs sur un nouveau débouché.

Agrérez, etc.

Un Ingénieur en meunerie.

## LA TOUR EIFFEL

La fameuse tour de l'ingénieur Eiffel, haute de trois cents mètres, qui sera la grande attraction de l'Exposition de 1889, ne pourrait, si nous en croyons des gens du métier, être élevée à une aussi grande hauteur. Théoriquement, cette tour est très possible; mais de nombreuses difficultés pratiques que n'a pas prévues l'auteur du projet, viendront s'opposer à son achèvement.

Elles ne résulteraient pas, comme on pourrait le croire, de l'effet moral produit sur les ouvriers travaillant pour ainsi dire dans les nuages, mais plutôt d'une impossibilité matérielle. En effet, à cette distance au-dessus du sol, le froid est très vif; de violents courants d'air et des rafales subites viennent refroidir les ouvriers en moiteur et les rendent incapables de continuer tout travail.

Ce fait a été observé lors de la construction des deux tours de Clermont-Ferrand, qui ne sont élevées qu'à soixante-quinze mètres de haut, sur un plateau d'une altitude de cent mètres environ au-dessus du niveau de la mer. Les pneumonies et les maladies de ce genre qui s'abattaient sur les ouvriers rendaient l'embauchage de ces derniers très difficile, et pour aucun prix la plupart ne consentaient à remonter sur les tours.

Ce sera bien autre chose pour le monument de M. Eiffel qui aura 300 mètres!

Ces réflexions nous ont frappé par leur justesse et nous avons pensé qu'elles ne manqueraient pas d'intéresser pour nos lecteurs, car elles émanent de l'architecte lui-même des tours de Clermont-Ferrand, ancien grand prix de Rome, architecte du gouvernement, et dont la compétence toute spéciale dans ces matières est très appréciée.

## Informations

### Fêtes d'Oullins

Les fêtes qui commenceront dimanche 13 courant s'annoncent magnifiquement. La Société des aéronautes du siège de Paris doit venir à Oullins, où trois ascensions auront lieu le même jour.

La Fanfare de la ville, qui ne ménage pas ses peines quand il s'agit de faire le bien, se dévoue pour les pauvres.

Si le temps est beau, tout Lyon ira assister à l'enlèvement de ces ballons, montés par des aéronautes de mérite, de vrais professeurs en aérostation.

Le plus grand ballon (1,200 mètres cubes) sera sous la direction de M. Bézier.

On commence à se préoccuper, à la suite du concours des architectes, des travaux de l'Exposition de 1889. Les auteurs des trois projets classés les premiers par le jury seront naturellement les plus favorisés :

M. Formigé serait nommé architecte en chef de l'Exposition; M. Dufert construirait le grand palais du Champ-de-Mars, et MM. Eiffel et Sauvestre seraient chargés de l'exécution de leur tour de 300 mètres, ainsi que de la construction de la galerie des machines, qui doit être établie entièrement en fer.

Le ministre des travaux publics a déposé, avant-hier, sur le bureau de la Chambre,

un projet de loi concédant à la Compagnie franco-algérienne la ligne de Mecheria à Ain-Sefra. Cette ligne est garantie par l'Etat. Elle complète la grande ligne stratégique de pénétration qui s'étend depuis le port d'Arew jusqu'à Ain-Sefra, point important situé sur les hauts plateaux producteurs d'alfa.

### Le Métropolitain

Le projet ministériel du métropolitain paraît devoir être la base d'un accord avec la municipalité, qui consentirait à participer pour un chiffre important dans la garantie donnée par l'Etat à cette entreprise véritablement nationale.

La grande majorité des conseillers municipaux a compris que les intérêts en cause ne souffrent pas de plus longs retards, et qu'il est grandement temps de donner satisfaction à la population ouvrière de Paris. Les questions d'amour-propre et d'intérêts personnels doivent disparaître.

Tout le monde n'est cependant pas de cet avis, puisque M. Delahante, ayant acheté les études et la demande de concession de MM. Deligny et Vauthier, vient proposer à la Ville de revendiquer le projet rejeté par la commission des chemins de fer en 1885. M. Delahante prendrait à forfait la construction du réseau pour 160 millions, alors que le ministère l'évaluait l'an dernier à 210 millions, et que cette évaluation a été considérée par la commission comme trop aléatoire en raison de la nature des travaux. On se rappelle, en outre, que le chiffre de 70 millions en actions dont le ministère exigeait sagement la souscription, et qu'il fallait risquer effectivement, avait effarouché les financiers.

Il est vrai que les offres de M. Delahante n'impliquent plus la souscription d'un capital-actions important, mais seulement celle d'un capital de garantie de 10 millions, que les entrepreneurs du Métropolitain pourront verser sans grand risque si les traités de construction sont bien faits.

Au résumé on considère la demande qui vient d'être renvoyée à la délégation du Métropolitain comme une dernière tentative d'obstruction. Il se peut qu'elle soit renouvelée sous une autre forme devant la commission des chemins de fer. Mais l'intérêt général exige que la question soit promptement tranchée et que rien ne provoque un nouvel ajournement d'une décision que les classes laborieuses attendent avec une légitime impatience.

### Société Lyonnaise

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société Lyonnaise a eu lieu le 26 mai courant.

Toutes les propositions du conseil d'administration ont été adoptées à l'unanimité. Elles concernent diverses modifications aux statuts dont la plus importante est la réduction du capital social à 30 millions de francs.

En conséquence du vote réduisant le capital de 50 millions de francs représentés par 100,000 actions, à 30 millions de francs, représentés par 60,000 actions, 5 actions anciennes seront remplacées par 3 actions nouvelles; elles recevront en outre 450 fr. en numéraire.

Cette répartition donnera lieu au paiement régulier de 225 francs par action annulée, soit de 9 millions de francs pour les 40,000 actions ayant cessé de faire partie du fond social.

Il sera pourvu à ce paiement par le prélèvement :

1° De 5 millions sur le capital versé, à raison de 125 francs par action annulée;  
2° De 4 millions, à raison de 100 francs par action annulée, sur les apports faits par les actionnaires eux-mêmes à la réserve statutaire conformément aux décisions des assemblées générales extraordinaires des 11 mars 1879 et 14 avril 1881.

La répartition de 225 francs aura lieu le 30 juin 1886, en même temps que la distribution de 9 francs, solde du dividende pour chacune des 100,000 actions anciennes voté par l'assemblée générale ordinaire du 21 avril 1886.

Les 60,000 actions nouvelles auront seules droits aux bénéfices de l'exercice en cours.

A partir du 30 juin 1886, le bilan de la Société portera :

Au passif	
1° Capital versé, à raison de 125 francs sur chacune des 60,000 actions.	7.500.000 »
2° Conformément aux justifications faites à l'assemblée générale extraordinaire du 21 avril 1886 :	
Réserves statutaire . . . . .	1.297.510 35
Réserves disponibles . . . . .	702.489 15
3° Solde du compte de profits et pertes 1885 . . . . .	115.710 35
A l'actif	
Versements non appelés, 375 fr. sur chacune des 60,000 actions.	22.500.000 «

## VARIÉTÉS

Au moment où M. Bézier va de nouveau opérer à Oullins plusieurs ascensions, nous croyons intéresser nos lecteurs en publiant la relation du premier voyage de M. Bézier,

voyage émouvant et qui a été certainement le plus rapide de ceux qui ont été faits jusqu'à ce jour :

Le 24 novembre 1870, le gouvernement de la Défense nationale discutait dans ses conseils la sortie de Champigny. A six heures du soir, une dépêche ordonnait au corps des aérostats de la gare du Nord de préparer le gonflement d'un ballon qui partirait le soir même.

La Ville-d'Orléans et son aéronaute Rolier furent désignés. L'équilibrage du ballon était terminé, lorsqu'à neuf heures arrivèrent les paquets de l'administration des postes et les dépêches du gouvernement; un voyageur fut aussi présenté à M. Rolier.

Trois quarts d'heure plus tard, la Ville-d'Orléans disparaissait dans l'ombre épaisse de la nuit.

Le vent emportait rapidement le ballon, tandis que M. Rolier consultait le baromètre-témoin, qui indiquait une altitude de 800 mètres. L'aéronaute jeta deux sacs de lest en passant au-dessus d'un camp prussien; de nombreux coups de feu retentirent, mais les balles n'atteignirent point la nacelle, qui était à 2,700 mètres d'altitude.

Suivant les bulletins météorologiques de la journée et l'opinion des aéronautes, l'aérostat ne devait pas parcourir une distance supérieure à vingt-cinq kilomètres par heure et devait être porté vers Hazebrouck et Dunkerque.

L'altitude était favorable, le vent et la marche du ballon confirmaient les prévisions des astronomes; aussi les deux aéronautes, seuls dans l'immensité de l'océan aérien, purent-ils se livrer à des expériences sur la manœuvre des aérostats et suppléer à la présentation un peu sommaire qui avait été faite à la gare du Nord.

M. Rolier était ingénieur, aéronaute, volontaire et amateur; s'étant occupé d'aérostation, il s'était mis au service du gouvernement, persuadé qu'il serait plus utile dans une nacelle qu'aux tranchées. M. Bézier était franc-tireur; il allait à Tours chargé d'une mission auprès des membres de la Délégation.

Le temps s'écoula rapidement. Il était trois heures et demie du matin lorsque tout à coup les aéronautes entendirent un bruit sourd qui s'élevait de terre et montait jusqu'à eux. Tout d'abord les voyageurs attribuèrent à quelque train qui passait, car les lignes de chemin de fer sont très nombreuses dans cette partie de la France.

Cependant l'inquiétude ne tarda pas à les gagner; le bruit était persistant et pas un seul coup de sifflet ne venait trahir la présence des locomotives.

Le roulement sinistre augmenta d'intensité.

Enfin l'aurore éclaira un coin du ciel, puis peu à peu la voûte céleste quitta sa teinte noire; le jour est venu. Les aéronautes interrogeaient, anxieux, l'immensité qui s'étendait au-dessous d'eux; mais la brume épaisse cachait la terre à leurs yeux. Parfois un coup de vent levait un coin de ce voile qui leur faisait souffrir mille morts; alors ils croyaient reconnaître une immense forêt bleutée que quelques monceaux de neige marquaient de loin. A six heures et demie un rayon de soleil dissipa la brume; la mer immense apparut aux deux voyageurs.

Le premier moment fut terrible.

Ils étaient partis vaillants, décidés à vaincre tous les obstacles, à défier les balles prussiennes, à lutter dans les traînages et les descentes, mais ils n'avaient point songé à cet ennemi invincible, contre lequel tout est inutile: la mer. Ils étaient partis forts; en un instant, le désespoir les fit faibles. Ils eurent la lutte impossible, et plutôt que de mourir lentement asphyxiés par l'eau, les deux voyageurs résolurent de faire sauter la Ville-d'Orléans.

Les débris préparatifs furent de courte durée: un des pigeons qu'ils avaient emmenés avec eux fut délié; quelques mots tracés au crayon sur une feuille de papier à cigarette devaient apprendre au gouverneur de Paris le sort des passagers de la Ville-d'Orléans. Heureusement les allumettes avaient été détremées par l'humidité, et M. Rolier ne put les enflammer.

L'excitation nerveuse qui avait causé ce moment de désespoir cessa peu à peu; le ballon continua sa marche au-dessus de la mer. Les aéronautes fixaient leurs regards sur l'horizon, mais la terre se refusait à leurs désirs et ils n'apercevaient que la blanche écume des vagues.

Tout à coup un point noir apparut dans le lointain; il va grandissant: la Ville-d'Orléans s'avance d'ailleurs de son côté; M. Rolier saisit sa longue-vue et reconnaît un navire qui bientôt les aura rejoints.

Le courage revient avec l'espérance, et, tout heureux déjà de leur délivrance, les deux aéronautes s'abandonnent au bonheur. Une violente secousse les arrache à leur joie et les ramène au sentiment de la réalité. Le ballon, qui depuis longtemps perdait sa force ascensionnelle, descendait rapidement, et le guide-roppe s'enfonçait dans la mer.

La chute se précipitait, le guide-roppe ajoutait au poids des voyageurs et le navire était encore à plus de cinq cents mètres! La nacelle n'est plus qu'à quatre ou cinq mètres au-dessus de la mer, et deux sacs de lest lancés par-dessus bord n'ont point arrêté le ballon. Malgré leurs efforts, les voyageurs n'ont pu retirer le guide-roppe!

La nacelle effleure le sommet des vagues, puis, un instant plus tard, elle reçoit une rude secousse: une vague l'a envahie à moitié, et le navire est encore trop loin.

M. Rolier tranche alors la corde qui retenait l'un des plus gros sacs de dépêches, pesant 125 kilogrammes.

La Ville-d'Orléans, délestée de ce poids énorme, s'élance dans l'air avec la rapidité d'une flèche; bientôt elle atteint une hauteur de quatre à cinq mille mètres, mais le navire a disparu, et les aéronautes voient s'enfuir le seul espoir de salut. Un nouveau danger a succédé au premier: l'abandon d'une aussi grande quantité de lest a lancé le ballon dans les hautes régions atmosphériques, où le gaz se dilate avec une rapidité effrayante; les parois de l'aérostat se tendent, et les voyageurs le voient avec épouvante sur le point de faire explosion; le malheur semble les poursuivre avec une rigueur inexorable: la soupape fonctionne mal et ne peut obéir à la pression de la corde. Une minute encore, et la Ville-d'Orléans volera en éclats. M. Rolier se précipite sur les cordages et grimpe jusqu'à l'appendice qu'il maintient grand ouvert.

Cette fois encore ils sont sortis victorieux de la lutte.

Le ballon continue sa marche, mais à la hauteur de 5,200 mètres il a trouvé un courant aérien qui l'entraîne vers l'est. Se rapprochent-ils de la terre

ou sont-ils emportés en pleine mer? Les aéronautes ne savent.

Bientôt le ballon, qui perdait son gaz malgré l'abaissement de la température, entre dans un nuage tellement obscur, que les voyageurs n'aperçoivent plus l'aérostat. Pendant plusieurs heures, ils suivent ce nouveau courant. Mais le ballon descend de nouveau, le gaz fuit avec force par l'appendice mal reformé, et il faut à tout prix que les aéronautes se maintiennent le plus longtemps possible dans les hautes régions. Malgré l'engourdissement qui les a gagnés, M. Rolier grimpe de nouveau dans le filet et comprime violemment dans ses mains la partie déjà vidée. Une heure durant, il reste là, et ce n'est que vainement par la fatigue qu'il redescend dans la nacelle.

Le ballon descend toujours. Il quitte le nuage sombre pour entrer dans un autre où des paillettes de givre s'attachent à lui et diminuent encore la force ascensionnelle. Les voyageurs eux-mêmes sont couverts de glace: leurs joues sont bientôt emprisonnées dans un masque transparent qu'ils ont peine à briser.

La Ville-d'Orléans descend encore plus vite.

La nacelle vient de recevoir un tel choc que les aéronautes sont renversés. Ils regardent: merveille! une forêt de sapins a succédé à l'immensité de l'océan; le guide-roppe vient de s'enrouler autour d'un tronc d'arbre; une plaine de neige s'offre aux regards de M. Rolier, mais qu'importe? ce n'est plus la mer: il saute, M. Bézier l'imite, tandis que la Ville-d'Orléans rebondit dans les airs et continue sa marche.

Ils sont sauvés, car ils ont atterri en Norvège, à 150 lieues de Christianna.

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Paris, le 5 juin 1886.

Plus de nuages au ciel de la bourse, la hausse reprend de nouveau sur les fonds publics et la liquidation de fin courant commença avec entrain. Le 3 %, 82,75. Nouveau, 81,70. 4 1/2, 109,30. Italien, 100,65. Foncier, 13,63. Les obligations sont bien tenues.

La Société générale se cote à 457,50 avec tendance à la hausse.

On fait peu d'affaires sur les fonds étrangers. Bien tenus les chemins de fer français dont les obligations sont fermes. Les titres des Sociétés industrielles restent sans transactions notables. On croit que la hausse générale du marché ne se maintiendra pas longtemps.

BOURSE DE LYON

Marché très calme mais assez ferme sur les fonds publics et les principales valeurs. Sur l'annonce de recrudescence de fièvre jaune à Panama, ce titre a subi une forte baisse, mais qui n'aura que la durée de l'épidémie si toutefois elle persiste. On a coté :

3 %, 82,82. Nouveau, 81,95. 4 1/2 %, 109,40. Italien, 100,70. Espagne, 59,27. Hongrie, 86,10. Egyptienne, 355.

Valeurs de Crédit : Crédit Lyonnais, 523,75. Banque ottomane, 348,12. Banque I.-R.-P. autrichienne, 455.

Chemins de fer : P.-L.-M., 1,210. Nord, » » Orléans, » » Midi, » » Lombards, 240. Autrichiens, 487,50. Nord-Espagne, 343,75. Saragosse 270,62.

Canal : Suez, 2,100. Panama, 412,50.

Fonderies : Ces valeurs sont presque complètement délaissées. — Creuzot, 855. Acieries de la marine, 365. Pont-Evêque, 76. Commentry-Fourchambault, 208.

Mines : Loire, 204. Montrambert, 810. Saint-Etienne, 262. Rive-de-Gier, 167,75. Roche-Molière et Firminy, » ».

Diverses : Gaz de Lyon, 1,030. Cie générale des Eaux, » » Abattoirs-Jouissance, 160. Croix-Rousse, » » Bateaux-Omnibus, 740. Omnibus et tramways de Lyon, 610.

Valeurs en Banque : Trifail, 125. Alpines, » » Lots turcs, » » Kursaal de Genève, 175. Obl. Trifail, » ». Obl. Barcelone direct, 265.

TABLEAU

DES ADJUDICATIONS DE TRAVAUX

**RHONE**  
Mairie de Régny. — Dimanche 6 juin, 10 h. Chemins vicinaux ordinaires nos 1 et 12. Terrassements et maçonneries entre le clos Du-moulin et la vigne Dumoulin. Mont., 2,821 33. A val., 178 67. Total, 3,000. Renseignements à la mairie.

Hospices civils de Lyon. — Mardi 8 juin, à 1 h. Bâtiments hospitaliers. — Maisons. — Entretien du 1er juillet au 1er avril 1889. (Voir le numéro du 30 mai.)

Hospices civils de Lyon. — Mardi 8 juin, 1 h. Hospice du Perron, à Pierre-Bénite. — Construction de la maison d'habitation de l'économe. Voir le numéro du 30 mai.

Mairie de Lyon. — Jeudi 10 juin, 2 h. Génie. Amélioration de la batterie de Sathonay. Les candidats devront se présenter au chef du génie avant le 5 juin, pour obtenir l'autorisation de concourir. Renseignements dans les bureaux du génie, 44, quai de la Charité.

Mairie de Lyon. — Jeudi 10 juin, 2 h. Amélioration des travaux à exécuter pour l'entretien des bâtiments communaux et services municipaux pendant la période du 1er juillet 1886 au 31 décembre 1888. (Voir le numéro du 23 mai.)

Préfecture. — Lundi 14 juin, 2 h. 1/2. Approfondissement du Rhône devant le mur du quai du port Saint-Louis. Fourniture et emploi d'enrochements, 188,025 f. 75 c. A val., 16,974 25. — Total, 205,000. Renseignements :

1° Dans les bureaux de la préfecture (2° division); 2° Dans les bureaux de M. Thelin, ingénieur ordinaire à Dijon.

AIN

Mairie de Sulignat. — Dimanche 20 juin, 2 h. Amélioration du chemin vicinal ordinaire n° 12. Mont., 2,875 55. Renseignements à la mairie.

ARDÈCHE

Préfecture. — Vendredi 18 juin, 2 heures. Adjudication pour la fourniture de mobilier aux écoles normales d'instituteurs et d'institutrices de Privas.

Le Préfet de l'ardèche, chevalier de la Légion d'honneur, a l'honneur d'informer le public que le 18 juin 1885, à 2 heures de l'après-midi il sera procédé à la préfecture de Privas, à l'adjudication au rabais par voie de soumissions cachetées, de la fourniture de mobilier pour les écoles normales d'instituteurs et d'institutrices.

Cette fourniture divisée en deux lots comprend : 1° Mobilier de l'école normale d'instituteurs. Montant du devis, 4,500 fr. Caut., 150 fr. 2° Mobilier de l'école normale d'institutrices. Montant du devis, 6,500 fr. Caut. 200 fr.

BOUCHES-DU-RHON

Sous-préfecture d'Aix. — Jeudi 17 juin, 11 heures Chemins vicinaux de petite communication 1° lot. — Saint-Mitre. N° 4. — Construction sur 1,577 m. 60. — Mont., 14,817 fr. 90. A val., 1,482 fr. 01. Caut. 1,400 fr. 2° lot. — Jouques. — N° 2. — Construction sur 1,949 m. 50. — Mont., 8,455 fr. 64. A val., 1,063 fr. 36 c. Caut., 300 fr. 3° lot. — Jouques. — N° 2. — Construction sur 1,079 m. Mont., 3,350 fr. 40 c. A val., 340 fr. 60 c. Caut., 253 fr. Renseignements à la sous-préfecture.

DOUBS

Direction d'artillerie de Besançon. — Mardi 8 juin, à 2 h. Construction d'un groupe de hangars au matériel sur le terrain de Chamars, et d'une clôture autour dudit terrain. (Voir le numéro du 23 mai.)

DROME

Préfecture. — Mercredi 23 juin, 2 heures. Chemin de fer de Crest à Aspres-lès-Veynes. — Construction du 6° lot compris entre les points kilométriques 52 k. 670 et 57 k. 600 (sur 4,924 m.). 1° section. — Terrassements, 257,814 fr. 64 c. 2° section. — Chaussées, caniveaux et canalis. 5,037 fr. 86 c. Total : 1,450,000 fr. Caut., 15,000 fr. A valoir, 122,347 fr.

HAUTES-ALPES

Préfecture. — Jeudi 10 juin, deux heures Chemins vicinaux Chemin de grande communication n° 5. — 1° lot. — Matériaux d'empierrement sur 13 kilom. en 1886, 1887 et 1888. Mont., 1,020 fr. 50. Caut., 100 fr. 2° lot. — Matériaux d'empierrement sur 21 kilom. en 1886, 1887 et 1888. Mont., 1,648 fr. 50. Caut., 165 fr.

Chemin n° 13. — Amélioration des rampes aux abords du pont de Merdarel, sur 926 mètres. Empierrements, construction d'aqueducs et reconstruction du pont de Merdarel de 15 mètres 40 d'ouverture. Mont., 12,356 fr. 56. A val. 1,143 fr. 44 Caut. 1,235 fr.

Même chemin. — Pont métallique de 15 m. de portée sur le Drac, au quartier du Diamant à Saint-Jean-Nicolas. Mont., 9,414 fr. 02 c. A val. 584 fr. 98. Caut. 940 fr.

Chemin n° 15. — Travaux métalliques de 15 m. d'ouverture sur le Buissard. Mont. 5,144 fr. 56 c. A val., 435 fr. 44. Caut. 510 fr.

Chemins vicinaux ordinaires

Voir le numéro du 30 mai.

PUY-DE-DOME

Mairie de Marignat. — Dimanche 13 juin, à 2 h. Restauration de l'Hôtel-de-Ville. Démolitions. — Somme à valoir, 200. Maçonnerie en pierre de taille de Volvic, en briques, crépiage à la tyrolienne, plâtrerie et vitrerie. — Mont., 2,421 29. Menuiserie. — Mont., 2,192 94. Serrurerie et fumisterie. — Mont., 381 30. A valoir pour imprévus, 518 76. — Total, 5,714 29. Renseignements à la mairie.

Mairie d'Aurière. — Dimanche 20 juin, à midi. Construction de 2 lavoirs. Mont., 2,230 fr. Renseignements à la mairie.

HAUTE-SAONE

Préfecture. — Mardi 8 juin, 11 h. Saint-Eustache. — Restauration du presbytère. — Réfection partielle du plancher de l'église. Mont., 8,568 fr. 03 c. A val., 803 fr. 86. Total, 9,365 fr. Caut., 470 fr. Renseignements à la préfecture (2° division).

VAUCLUSE

Mairie de Jonquerettes. — Dimanche 13 juin, à 2 h. Construction d'une école de garçons 1° lot. — Maçonnerie et charpente 2,263 fr. 78. 2° lot. — Menuiserie, serrurerie, peinture et vitrerie, 784 fr. 50. A val., 401 fr. 75 c. — Total, 4,450 fr. Renseignements à la mairie.

DIVERS

Le 10 juin. Préfecture du Loiret. — Entretien de routes et chemins pour 6 ans (27 lots) par an. — 125,000 fr.

Le 13 juin. — Mairie de Decaveville (Aveyron). — Construction de deux écoles (quatre lots), 129,945 fr.

Le 15 juin. — Préfecture des Basses-Pyrénées. — Chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port. — Construction du 4° lot. — 2,700,000 fr.

Le 17 juin. — Préfecture de la Corse. — Achèvement du tunnel de Vizzavonna. — 2,450,000 fr.

Le 19 juin. — Préfecture de la Vienne. — Chemin de fer de Civray au Blanc. — Terrassements et ouvrages d'art. — 875,000 fr.

Le 19 juin. — Préfecture de la Haute-Saône. — Canal de la Haute-Saône. Pont à tablier mécanique (deux lots), 248,500.

Le 19 juin. — Sous-préfecture de Meaux (Seine-et-Marne). — Construction d'un pont sur la Marne à La Ferté-sous-Jouarre, 240,000 fr. Le 20 juin, Bordeaux. — Ligne de Bordeaux à Cette. — Ballast et murettes. — 200,000 fr. Le 20 juin. — Mairie d'Ay (Marne). — Construction d'écoles (cinq lots), 363,520 fr. Le 23 juin. — Préfecture du Nord. — Construction d'une école des arts industriels à Roubaix (trois lots), 11,900 fr.

RÉSULTATS D'ADJUDICATION

HÉRAULT

Mairie de Puéchabon. — Le 23 mai a eu lieu l'adjudication des travaux de redressement de la rue de l'Escalette, évalués, à 5,853 fr. 51. Brun, Joseph, à Puéchabon, adj. à 30 %.

ISÈRE

Mairie de Proveysieux. — Le 23 mai a eu lieu l'adjudication des travaux de rectification du chemin vicinal ordinaire n° 2, évalués à 17,000 fr. Escalé, à Quaix, adj. à 30 %.

LOIRE

Sous-préfecture de Roanne. — Le 14 mai a eu lieu l'adjudication de travaux de chemins. Adjudicataire :

1° lot. — 14,050. Prost, Gaspard, à Saint-Romain-d'Urphé, à 18 %.

2° lot. — 6,790 fr. Molette, J.-B., à Renaison, à 33 %.

3° lot. — 11,686. Le même à 24 %.

4° lot. — 4,202. Robinet, Pierre, à Saint-Just-sur-Loire, à 26 %.

PUY-DE-DOME

Mairie de St-Didier-d'Auvergne. — Le 30 mai a eu lieu l'adjudication des travaux de construction des murs du cimetière, évalués, à 6,094 fr. 01. Coupat, Annet, à St-Didier, adj. à 15 %.

SAONE-ET-LOIRE

Préfecture. — Le 29 mai a eu lieu à Mâcon l'adjudication des travaux divers à exécuter sur le canal du centre.

1° lot. — 418,000 fr. Chagnaud, Hippolyte, à Commercy, adj. à 3 %.

2° lot. — 430,000 fr. Chavet, Etienne, à Digoin, adj. à 25 %.

HAUTE-SAONE

Sous-préfecture de St-Julien. — Le 24 mai a eu lieu à St-Julien l'adjudication des travaux de construction d'une école à Etrembières, évalués à 17,156 fr. Condevaux, à Ambilly près Annemasse, adj. à 15 %.

VAUCLUSE

Mairie d'Avignon. — Le 22 mai a eu lieu l'adjudication publique des lots de gros travaux à faire pour la restauration du Grand-Théâtre. Apy, Partot et Cie, à Marseille, adj. à 31 %.

2° lot. — Plâtrerie 600 fr. Non adjugé.

3° lot. — Carrelage, 1,820 fr. Pas de soumissionnaires.

BREVETS D'INVENTION

Déposés à Lyon, du 27 mai au 3 juin 1886.

28 mai. — Jean Faye, pour un crochet dit pince-ressort pour couverture en ardoise.

28 mai. — Ducros, pour étuve à mouvement rotatif pour la maléabilité des bois.

23 mai. — Charles Vignat et ses fils, pour un appareil pour relever le poil des velours, peluches, etc.

28 mai. — Garnier et Maguand, certificat d'addition au brevet pris le 9 avril 1885 pour perfectionnement aux travers des voies ferrées.

29 mai. — Jean Manquat, pour divers perfectionnements apportés au brevet 108,659 pour genre de couture appliquée aux chapeaux de paille, dispositions mécaniques destinées à le produire.

31 mai. — Givès frères, pour un appareil compresseur d'air au moyen de l'eau en pression.

2 juin. — Ducros, pour une machine pour le montage des tonneaux, barils, etc.

2 juin. — Pierre Jourdain, pour un perfectionnement dans les abat-jour.

DEMANDES EN AUTORISATION DE CONSTRUIRE

Confaveux, chemin des Platanes, 64, pour clôture sur la route de Grenoble.

Compagnie du Gaz de Perrache, représentée par son ingénieur principal, pour mur et clôture rue Spon, passage cours Rambaud.

Despinaux, route de Grenoble, 133, pour une maison route de Grenoble, 127.

COURS DES MÉTAUX

BOURSE DE LYON

Vendredi 4 juin 1886.

	Pr. cours	D. cours
Cuivre en lingot (Chili affiné), les 100 kilog	135	125
Cuivre en lingot planche rouge	135	»
— jaune	»	»
Etain Banca	262 50	265
— Billiton	255	260
Plomb doux (première fusion)	35	35
Plomb ouvré, tuyaux et feuilles	38	»
Zinc fondu (deuxième fusion)	34	»
Zinc laminé en feuilles, de la Vieille-Montagne	52	»
Zinc laminé en feuilles, autres marques	50 50	50
Fer en barres, au coke première classe	15	»
Sablerie (poterie)	27	»
Mercuré	490	490

Le gérant : R. POTY.

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

Chambre des adjudications des notaires de Lyon, avenue de l'Archevêché, 2.

Etudes de M<sup>e</sup> L.-P. CHAINE, notaire à Lyon, rue Saint-Dominique, 15, et M<sup>e</sup> MAZERON, notaire à Lyon, sise quai de l'Archevêché, 25.

**VENTE VOLONTAIRE**

Aux enchères publiques, en deux lots  
1<sup>e</sup> D'UNE BELLE

**PROPRIÉTÉ**

Sise à Lyon, quartier du Point-du-Jour, chemin de l'Etoile-d'Alai, 133.

Comprenant :

1<sup>e</sup> Une grande MAISON D'HABITATION, ayant cave voûtée, rez-de-chaussée, un étage et grenier au-dessus, avec salon, salle à manger, salle de billard, salle de bains, cuisine et chambre à coucher;

2<sup>e</sup> Une MAISON DE FERME, avec écurie, hangar, pressoir et cuve;

3<sup>e</sup> Un GRAND JARDIN, avec salle d'ombrage, massifs d'agrément, tertre, pièce d'eau et puits avec eau de source;

4<sup>e</sup> JARDIN POTAGER et terrain complanté de vignes et d'arbres fruitiers.

Le tout d'un seul tènement d'une superficie de un hectare soixante ares, à 20 minutes de la Ficelle de St-Just.

2<sup>e</sup> D'UN

**TERRAIN**

En nature de pré, situé au même lieu, à proximité de la propriété ci-dessus, d'une superficie de un hectare environ.

**ADJUDICATION**

Au mercredi 7 juillet 1886, à une heure de l'après-midi, en la Chambre des adjudications des notaires de Lyon, avenue de l'Archevêché, 2.

**MISES A PRIX :**

1<sup>er</sup> lot..... 26,000 fr.  
2<sup>e</sup> lot..... 6,000

Il y aura adjudication même sur une seule enchère.

Pour tous renseignements, s'adresser à M<sup>e</sup> L.-P. CHAINE, notaire, dépositaire du cahier des charges, et à M<sup>e</sup> MAZERON, notaire, et pour visiter, s'adresser à la propriété de préférence, les dimanche, lundi et jeudi.

**A VENDRE D'OCCASION**

1<sup>o</sup> UNE MACHINE VERTICALE, 3 CHEVAUX, montée sur chaudière tubulaire Field, de 4 mètres carrés de surface chauffée. Occasion garantie en excellent état.

2<sup>o</sup> UNE MACHINE VERTICALE LOCOMOBILE, 3 CHEVAUX, montée sur chaudière de 4 mètres carrés. Le tout sur roues pour être facilement transporté pour l'agriculture ou le service des entrepreneurs. Cette locomobile est aussi bonne que neuve.

3<sup>o</sup> UNE MACHINE LOCOMOBILE SEMBLABLE, actionnant une pompe Orswans n<sup>o</sup> 5 montée sur le même char. Débit : 1200 à 1500 litres par minute à 5 m. de hauteur.

Ce matériel garanti comme neuf est d'un bon marché exceptionnel.

4<sup>o</sup> UNE ESSOREUSE construite par la maison B. Buffaud et T. Robatel, système à courroie. Diamètre du panier en cuivre : 90 centimètres. Occasion exceptionnelle.

5<sup>o</sup> UNE ESSOREUSE à courroie et panier en cuivre de 1 mètre de diamètre.

6<sup>o</sup> UNE ESSOREUSE à courroie et panier en fer de 75 centimètres de diamètre.

7<sup>o</sup> UNE CHEVILLEUSE, 4 chevilles à courroie sur bati en bois.

8<sup>o</sup> UNE MACHINE HORIZONTALE FIXE, 2 A 3 CHEVAUX. Cette machine n'a marché que quelques jours.

S'adresser à MM. E. CHAZOTTE GRAND ET C<sup>o</sup>, ingénieurs civils, 29 c. Gambetta, Lyon.

Étude de M<sup>e</sup> L.-P. CHAINE, notaire à Lyon rue Saint-Dominique, 15.

**A VENDRE A L'AMIABLE**

A Pont-d'Ain (Ain), à cinq minutes de la gare et près de la rivière d'Ain, sur le coteau,

**JOLIE PROPRIÉTÉ**

DE PRODUIT ET D'AGRÈMENT

composée de maison bourgeoise très confortable, avec terrasse au-devant, jouissant d'un point de vue exceptionnel, Bâtimens d'exploitation, Terre, Prés et petit Bois,

Le tout d'un seul tènement, d'une contenance de neuf hectares environ.

Prix modéré.

Pour tous renseignements, s'adresser à M<sup>e</sup> L.-P. Chaîne, notaire.

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

Moteur vertical simplifié pour petites forces

**MANCEY ET FOURNIER**

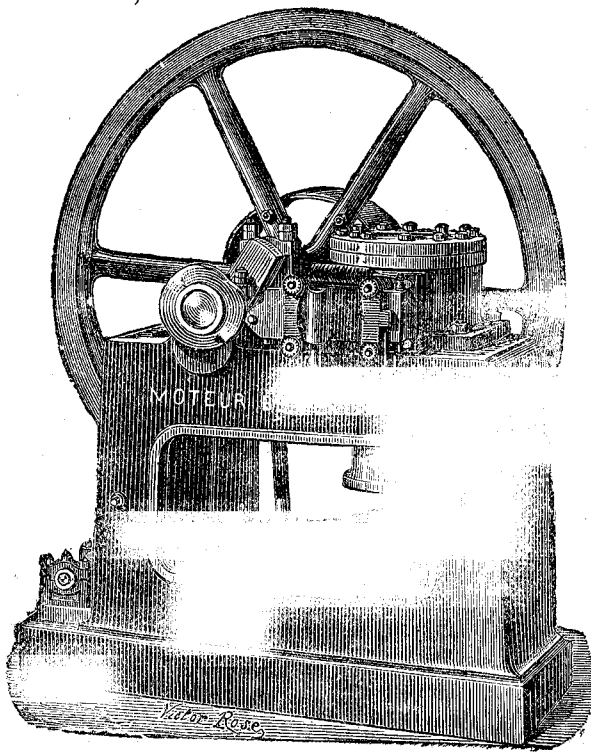
INGÉNIEURS MÉCANICIENS

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 Étui il est supérieur 26c. Long. à tous les systèmes connus

Adresser toute demande d'envoi ou de renseignements rue des Capucins, 18, Lyon.

**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, etc.  
MATERIEL POUR ENTREPRENEURS  
WAGONS PERFECTIONNÉS  
VENTE ET LOCATION AVEC FACILITÉ D'ACHAT  
JULES WEITZ, 17, Cours du Midi, LYON  
Représenté à PARIS par M<sup>e</sup> P. REGNARD, Ing<sup>r</sup>. r. Bayen, 59

**BRIANÇON (Hautes-Alpes)**

HOTEL TERMINUS

Tenu par Edouard GONZALÈS

Ce magnifique Hôtel construit par la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. est admirablement distribué : Salons, salles à manger, fumeurs, chambres à coucher sont meublés avec luxe.

Les touristes seront émerveillés de rencontrer au pied des Alpes un hôtel très confortable, rappelant les splendides hôtels de la Suisse, mais avec des prix plus modérés.

**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.  
FABRIQUE SOIGNÉE  
ESSIEUX DE CHARRETTES  
En fer fin et extra-fin de tous poids, dimensions et formes.  
Marque de Fabrique : PONT-ÈVÈQUE  
EXPORTATION

**HOTEL DE PROVENCE**  
DE PREMIER ORDRE

**Ch. BLANC**  
PROPRIÉTAIRE

Omnibus desservant tous les trains  
GAP (Hautes-Alpes)

**FABRIQUE DE MOULURES & DE PARQUETS**

**Victor VIOSSAT**  
Rue des Docks (Lyon-Vaise)

**USINE DE BEAUJEU**

PRÈS GRAY

Sur la Saône et le canal de la Moselle au Rhône.

**A VENDRE**

EN TROIS LOTS POUVANT ÊTRE RÉUNIS

1<sup>er</sup> lot. — Haut-Fourneau et Moulin, transformables en toute autre usine. Cour d'eau d'une force motrice de plus de 150 chevaux. Maison de maître. Logement d'ouvrier. Vastes Halles. Dépendances. — Le tout à 1,500 mètres d'une gare. Superficie : 2 hectares 80 ares.

2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> lot. — Deux Prés voisins, d'ensemble 3 hectares 17 ares.

**MISES A PRIX :**

1<sup>er</sup> lot..... 50,000 fr.  
2<sup>e</sup> lot..... 5,500  
3<sup>e</sup> lot..... 6,500

**ADJUDICATION**

En l'Étude de M<sup>e</sup> André, notaire à Gray, le mardi 29 juin 1886, à 2 heures.

S'adresser audit notaire ou à M. Ch. Bernard, négociant à Gray.

**E. CHAZOTTES, GRAND & C<sup>o</sup>**  
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.

**PAPETERIE**

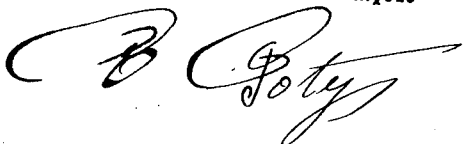
**Henri VALLON**  
Dépôt : 5, quai des Célestins  
LYON

**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.

DÉPOT DE PIERRES LITHOGRAPHIQUES



**A VENDRE**

**AUX CHARPENTES**

Rue de l'Égalité

Un terrain de 1,800 mètres de superficie sur lequel est bâti une magnifique maison de 45 mètres de façade sur la rue.

Caves. Rez-de-chaussée. 1<sup>er</sup> Etage. Vastes greniers. Ecuries. Hangar. Le tout récemment réparé.

On pourrait y établir de magnifiques ateliers, la hauteur des plafonds est de 5 mètres 15.

Un magnifique jardin avec ombrage derrière l'habitation.

On peut visiter de 2 à 4 heures.

Pour traiter, 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.

**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 (Égypte), etc.

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 chantier, à des prix très réduits, les chaux et ciments de Meysse, quelle que soit la quantité demandée.

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

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 de nombreuses applications dans les chemins de fer, la navigation et l'industrie.

S'adresser au bureau du journal.

**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 Comice agricole de Bourg

AUX FERMES DU POISIAT A BÉNY (Ain)

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

**FABRIQUE DE LINGERIE**

Cours Gambetta, 19, Lyon

**V<sup>o</sup> MAZAIRA**

Trousseaux, Layettes, Tissus, Linge de table, Rideaux, Toiles, etc.

**COMMISSION EXPORTATION**

**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.

**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).