

bien, est-ce un mal ? Il est même inutile de l'apprécier. C'est une loi. Même le commerce de détail, par excellence, l'épicerie, ne lui échappe pas. A côté des petites échoppes d'autrefois, il se fonde de grosses, de très grosses maisons dont les voitures vont livrer en ville, aux clients, les marchandises achetées. C'est la loi qui a substitué le Creusot à cinquante ateliers métallurgiques et qui a centuplé leur production, la loi qui substitue à toutes les initiatives privées, à tous les capitaux individuels, à toutes les petites usines et à toutes les petites boutiques de jadis, les agglomérations puissantes d'efforts et de capitaux anonymes.

Ce que l'on peut constater, c'est que l'application de cette loi a été faite aux Deux-Passages, avec un sentiment d'humanité, de solidarité, en qui réside peut-être le secret de leur colossal succès. Les Deux-Passages n'ont pas détruit les petits patrons, ils les ont en quelque sorte coalisés entre eux. Dès l'origine de la maison, les employés, tout le personnel a été intéressé soit directement aux bénéfices, soit plus spécialement au chiffre d'affaires de chaque rayon. L'employé à son rayon est pour ainsi dire, maître chez lui ; c'est un peu pour lui qu'il travaille et c'est ce qui explique sa bienveillance, sa courtoisie, son désir de trouver ce que le client recherche, de lui faciliter l'expression de son choix, sa décision, sans le presser pourtant, sans l'importuner. Sur ce point la règle commande à l'intérêt particulier, et la discipline est sévère. On sait bien d'ailleurs par expérience que tout client venu est un client qui reviendra. Où trouverait-il ailleurs plus grand choix, achat plus commode et plus facile et surtout prix plus avantageux ?

Depuis quelques années, l'administration des Deux-Passages est allée encore plus loin dans cette voie. Elle ne s'est pas contentée d'intéresser les employés aux bénéfices, elle a voulu les intéresser à la maison même et une Société anonyme a été fondée dont la plupart des actionnaires sont des employés.

S'il était permis de jeter un coup d'œil de l'autre côté de la rue de la République, on trouverait une autre preuve de ce grand esprit de justice démocratique, dans l'organisation intérieure du Grand-Bazar. Le Grand-Bazar est aux Deux-Passages ce que les pays de protectorat sont à la France ; c'est au moins une colonie des Deux-Passages, une colonie qui fait honneur à la métropole. Les mêmes administrateurs président à leurs destinées. Eh bien, au Grand-Bazar, l'administration fonde en ce moment-ci, une caisse de prévoyance et de retraite, destinée à assurer à 45 ans le sort des employés. Cette caisse sera presque uniquement alimentée par un prélèvement fait sur la part de bénéfices revenant aux administrateurs, et à laquelle ils renoncent spontanément et volontairement. La caisse sera d'ailleurs gérée par un conseil spécial, élu par le personnel.

Il y a quelque chose de vraiment grand dans cette façon de comprendre les devoirs du patronat ; ce n'est pas en tout cas un trait banal — et ce souci du personnel, ce désir d'améliorer dans le présent et dans l'avenir sa situation, de le faire bénéficier d'une partie des avantages résultant de la collectivité, sont des choses qui honorent vraiment et les œuvres qui

en sont l'objet et les hommes qui les ont créées et qui les font vivre, qui en sont l'âme.

C'est aussi un trait du caractère lyonnais, qui a trouvé dans l'administration et dans la fortune des hospices civils, sa plus haute expression. Ce sont les mêmes procédés louables, ce sont les mêmes traditions ; les Deux-Passages ont emprunté aux grandes maisons de Paris, leur luxe, leur commodité, leur confort, leur salon de lecture, leurs ascenseurs, leurs procédés de vente, mais ils ont conservé un cachet spécial, distinctif, ils sont essentiellement lyonnais. Honnête et probe est leur administration. Elle tient à briller moins qu'à être sérieuse et solide ; elle a à un profond degré, le sentiment des responsabilités sociales, et elle devance les temps, en supprimant non les patrons, mais les employés, qu'elle crée tous patrons en leur rendant à tous le droit qu'ils avaient perdu à une amélioration particulière résultant des bénéfices généraux.

A ce degré, les maisons de commerce deviennent de véritables institutions. Quand, sous l'inspiration d'hommes éminents, à l'intelligence ouverte, à l'esprit élevé, elles se développent et elles prospèrent dans une ville, elles sont l'un des plus beaux fleurons de sa couronne civique ; elles honorent le commerce local dont elles sont un des plus puissants organismes et leurs chefs ont droit à tous les hommages comme à tous les égards.

LA DÉLÉGATION ITALIENNE

L'abondance des matières nous oblige à renvoyer à notre prochain numéro le récit de la visite que la délégation commerciale, envoyée par les associations séréricoles de Milan et de Turin a faite à l'Exposition et à l'Hôtel de Ville.

ASSOCIATION MÉTALLURGIQUE DU RHONE

L'abondance des documents officiels nous oblige également à renvoyer le compte rendu du banquet de l'Association métallurgique du Rhône pour lequel nous espérons avoir le texte in-extenso du remarquable discours prononcé par M. Mangini.

La Métallurgie à l'Exposition

LES ÉTABLISSEMENTS SATRE

Il y a trois mois environ, nous apprenions par les journaux qu'on venait de procéder dans les eaux des *Chantiers Henri Satre*, dans le Rhône maritime et en mer, entre Port-Saint-Louis et Marseille, aux essais de réception de deux vapeurs remorqueurs destinés à la navigation du Nil en toute saison et nécessairement en eaux peu profondes à l'époque de l'étiage ; vers la même époque, les mêmes chantiers de construction opéraient avec un plein succès, à Arles-sur-Rhône, le lancement d'une puissante drague marine à hélice, destinée au service maritime du port de Cette.

L'importance de ces travaux, en appelant notre attention sur les *Etablissements Henri Satre et fils aîné*, nous faisait pressentir tout l'intérêt que pouvait et devait offrir aux visiteurs l'exposition organisée sous la Coupole, par ces grands constructeurs dont les vastes ateliers transportés en

1872 sur le cours Rambaud se sont complétés en 1880 par l'adjonction des nouveaux chantiers créés par M. Henri Satre, à Arles-sur-Rhône.

Ces chantiers — mis en communication avec la mer et la grande ligne P.-L.-M. — possèdent à l'heure actuelle l'outillage le plus complet, le plus moderne et le plus perfectionné pour la construction du matériel de dragage et de navigation.

M. Henri Satre s'est associé cette année son fils aîné ; ses ateliers de Lyon ont une superficie de 7.000 mètres carrés, dont 6.000 mètres carrés environ de surface couverte.

Les chantiers d'Arles ont une superficie de 35.000 mètres carrés, présentant plus d'un kilomètre de berges, avec cales de lancement pour bateaux en long et en travers ; les ateliers de ces chantiers représentent une surface couverte de 6.200 mètres carrés ; ils ont été construits en vue d'un développement progressif.

On aura une idée de la puissance de production des ateliers et chantiers Henri Satre et fils aîné, par les relevés suivants : indépendamment des travaux de construction de toutes sortes, matériel d'artillerie, canons et affûts, machines élévatoires, appareils de levage, grues fixes roulantes et flottantes et matériels mécaniques destinés aux industries les plus diverses, les ateliers de Lyon, depuis leur nouvelle organisation, ont construit et livré aux administrations d'Etats et aux particuliers, 1.736 machines à vapeur mono-cylindriques Compound et à triple expansion, pour usines et navigation, représentant une puissance de 68.300 chevaux-vapeurs ; 187 dragues à vapeur.

En matériel de navigation fluviale et maritime, constructions navales et de navigation mixte, les mêmes établissements ont livré, depuis 1880 : 289 bateaux divers, steamers, paquebots, remorqueurs, toueurs et porteurs, dont une grande partie destinée à l'étranger.

L'Angleterre, elle-même, dont la supériorité en constructions navales est cependant si universellement connue est assez souvent la tributaire des établissements Henri Satre qui, depuis une dizaine d'années, dispute victorieusement aux constructeurs anglais le monopole des puissantes dragues marines.

En ce moment même, les établissements Henri Satre complètent, pour le port du Havre, l'armement d'une drague marine colossale qui sera certainement l'une des plus puissantes du continent et dont l'appareil dragueur est actionné par deux machines de 6 à 700 chevaux, avec deux séries de godets ; l'une d'une tonne et demie, d'une robusticité extraordinaire pour agir dans les enrochements et terrains agglomérés les plus résistants ; l'autre de deux tonnes, de plus grande capacité, pour agir dans les terrains de sable et argile compacte.

L'exposition des établissements Satre, sous la Coupole (Groupe VIII, classe 35 et groupe III, classe 7), comprend : 1° une *machine Compound inclinée de 800 chevaux*, pour steamers à roues ; 2° une *machine pylon*, système Compound, pour bateaux-omnibus, remorqueurs à hélice, etc ; 3° une *machine fixe de 120 chevaux*, pour usines ; 4° une *machine locomobile*, dite demi-fixe ; 5° un *guindeau à vapeur*, pour navires ; 6° un *godet de drague de 0m³500* décimètres cubes de capacité pour terrain dur et compact ; 7° un *godet à griffes* pour puddings et enrochements !

L'ensemble de cette exposition, rapproché des chiffres que nous avons précédemment énoncés, suffira — ce nous semble — pour faire ressortir l'importance des établissements Henri Satre et fils aîné qui, dans ces dernières années, ont contribué puissamment à étendre et à faire connaître nos productions nationales à l'étranger en envoyant dans les ports les plus reculés, un nombre considérable de dragues marines, navires et vapeurs de toutes sortes portant pavillon français, affirmant par leur présence la supériorité bien reconnue de l'industrie française.

Diplôme d'honneur à l'Exposition nationale de Marseille, 1886. — Médaille d'or à l'Exposition internationale du Havre, 1887. — Diplôme d'honneur à l'Exposition de Tunis, 1887. — Médaille