

LE COURRIER DU COMMERCE

JOURNAL DES HALLES & MARCHÉS

Fondé par A. GODARD en 1874

LYON-MARSEILLE

LYON-MARSEILLE

Organe des Intérêts Commerciaux, Agricoles, Maritimes, Industriels et Financiers

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

LYON - 67, Cours de la Liberté - LYON

TELEPHONE 31-01

Bureaux à MARSEILLE, 50, Rue des Dominicaines.
Téléphone 32-64

TARIF DES ABONNEMENTS

Pour toute la France... UN AN 15 fr.
Etranger... 20 fr.

Adresser un mandat-poste à l'ordre du Directeur

On s'abonne également sans frais dans tous les bureaux de poste.
Les abonnements sont reçus pour un an, se paient d'avance et partent du 1^{er} et du 15 de chaque mois. Ils continuent jusqu'à avis contraire.

TARIF DES ANNONCES

Annonces industrielles, en 4^e page, sans contrat... 0 fr. 75 la ligne
Réclames en quatrième page... 1 franc
Chronique troisième page... 1 fr. 50
Chronique deuxième page... 2 francs

Ces prix sont payables à l'avance et à Lyon.

Prix spéciaux pour Contrats à l'année

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

LYON - 67, Cours de la Liberté - LYON

TELEPHONE 31-01

Bureaux à MARSEILLE, 50, Rue des Dominicaines.
Téléphone 32-64

S'adresser à Lyon pour tout ce qui concerne les Abonnements, la Rédaction et la Publicité à M. L. GODARD, Directeur-Rédacteur en chef

L'ORGANISATION DU TRAVAIL AGRICOLE

Nous avons publié récemment le texte du projet de loi déposé par M. Méline concernant l'exploitation des terres abandonnées. Dans ce projet de loi, article premier, M. Méline prévoit la création de comités commerciaux d'action agricole auxquels sur réquisition des maires, pourraient être livrés, en vue de leur ensemencement, les terrains restés non cultivés pour « quelque cause que ce soit ».

Par un décret qu'il vient de soumettre à la signature du Président de la République, le ministre de l'Agriculture institue aujourd'hui ces comités d'action.

Dans le rapport qui précède ce décret, M. Méline expose ainsi les nécessités auxquelles répond cet organisme nouveau et ses résultats à attendre.

« Les difficultés de la mise en culture, dit-il, ne cessent de grandir avec l'appel de chaque classe et d'un grand nombre d'auxiliaires, et l'abandon définitif de très nombreuses terres serait inévitable, si on ne venait pas au secours de nos agriculteurs par la campagne de printemps qui commence. »

« Des mesures urgentes s'imposent donc partout, il est nécessaire de les prendre sans délai; mais pour rendre la confiance à nos agriculteurs, il faut à la fois les diriger et les défendre. Le meilleur moyen de les rassurer paraît être de mobiliser à leur tour ceux qui restent à la terre, en mettant à leur tête des chefs qui leur inspirent confiance par leur valeur professionnelle et qui aient en même temps assez d'autorité pour faire entendre leur voix. »

« Il reste fort heureusement, dans chaque commune, des anciens dont la compétence est indiscutable, qui sont entourés du respect de tous, et il ne paraît pas douteux qu'en faisant appel à leur patriotisme, à leur amour de la terre, on obtiendra d'eux un concours sans borne et absolument désintéressé. »

« Leur action énergique, si elle est comprise et secondée avec conviction par l'administration et surtout par l'autorité militaire, peut ramener la vie partout, aussi bien dans la zone des armées que dans celle de l'intérieur, et assurer à notre prochaine récolte son maximum de rendement. »

M. Méline termine en disant qu'il compte sur l'action énergique de ces « anciens de la culture » dans l'effort immédiat qui doit être réalisé pour préparer dans les meilleures conditions possibles la campagne agricole qui va commencer.

« Voici le texte des articles du décret organisant les comités communaux d'action agricole qui seront dans les campagnes comme « les régulateurs de l'activité générale. »

« Article premier. Il est constitué dans chaque commune rurale pour le temps de la guerre, sous le nom de comité d'action agricole, un comité permanent élu par tous les agriculteurs de la commune et composé d'agriculteurs. »

« Les femmes dirigeant une exploitation agricole prendront part au vote et pourront faire partie du comité. »

« Ce comité se composera de cinq membres pour les communes de moins de 500 habitants, de sept membres pour celles de 500 à 2.000 habitants, de neuf membres pour toutes les autres communes. »

« Art. 2. Ce comité sera chargé d'organiser d'une façon générale le travail agricole et d'assurer la culture de toutes les terres dans les conditions suivantes :
1° Il aura pour mission de se mettre à la disposition des agriculteurs pour leur donner conseil et appui, de leur indiquer et de leur faciliter les moyens de se procurer des engrais, des semences, des animaux de travail, des machines, etc., en vue de les mettre en rapport avec les institutions de crédit mutual agricole pouvant leur faire les avances d'argent nécessaires pour leurs opérations; »

« 2° Il leur servira d'intermédiaire pour soumettre leurs demandes, leurs réclamations et leurs plaintes aux autorités militaires et civiles, soit directement, soit par l'intermédiaire du comité cantonal dont il sera question ci-après; »

« 3° Il pourra, sur la demande des exploitants, mobilisés et même non mobilisés, accepter à titre de mandataire bénévole la direction des travaux de culture pour les terres que ceux-ci ne pourraient plus cultiver. »

« Art. 3. Les comités de plusieurs communes pourront s'entendre et se réunir pour diriger ensemble les opérations agricoles de ces communes, comme si elles n'en faisaient qu'une seule. »

« Art. 4. Les associations agricoles pourront également s'entendre pour constituer des groupements qui se mettront en rapport avec les comités pour concourir leur apporter leur appui et au besoin les suppléer. »

« Art. 5. Le comité sera présidé par le maire de la commune, auquel sera adjoint un vice-président, élu par le comité. »

« Quand plusieurs comités auront décidé de se réunir, ils feront choix de la commune qui sera le siège du groupement et ce sera le maire de cette commune qui en aura la présidence. »

« Art. 6. Les membres des comités qui prendront la direction des cultures agricoles comme mandataires des exploitants eux-mêmes si ceux-ci ont confié la culture de leurs terres au comité. La responsabilité pécuniaire pour les dépenses engagées incombera aux exploitants. »

« Art. 7. Dans un délai de quinze jours, à dater du présent décret, les maires des communes rurales, assistés de deux conseillers municipaux, dresseront la liste

La Crise des Transports

Dans le monde du commerce et de l'industrie, où l'on souffre particulièrement de la pénurie actuelle des moyens de transport, on se préoccupe de plus en plus, et non sans angoisse, de cette crise à laquelle il ne semble pas qu'on ait pu apporter jusqu'ici un remède efficace et décisif. Il suffit pour s'en convaincre de méditer la série des vœux que viennent d'émettre à ce sujet les Chambres de commerce.

Or, pour remédier au mal, il faut en connaître ou en rechercher les causes. Quelles sont-elles?

Dès l'invasion de nos départements du nord, les Allemands nous ont pris du matériel roulant en quantité. De ce chef, notre situation s'est vite empirée, mais en raison de l'occupation elle-même, d'anciens services ont été interrompus. Il y aurait eu néanmoins à développer nos commandes de wagons et à presser les livraisons. Malheureusement, une difficulté s'est présentée : avant la guerre nous achetions notre matériel roulant soit à nos constructeurs du nord soit à l'Allemagne, à l'Autriche ou à l'Italie; nous en sommes aujourd'hui réduits à aller commander des wagons dans l'Amérique du nord.

Un de nos principaux industriels de l'est, très au courant de ces questions techniques et avec qui nous nous entretenons de cette situation, nous disait à ce propos :

« Dans les conditions spéciales que nous impose la guerre, pourquoi commander du matériel neuf? Ne pourrait-on acheter du matériel usagé aux Etats-Unis, au Brésil, à la République Argentine, etc? D'autre part, l'armée anglaise compte en France environ un million d'hommes, ce qui nécessite des transports considérables. Pourquoi l'Angleterre ne nous fournit-elle pas 3.000 ou 4.000 wagons et 300 locomotives? Le mode d'attache des wagons étrangers, et notamment des anglais, est différent du nôtre, il est vrai, mais la modification ne semble pas difficile à réaliser. Et puis, on pourrait, avec des wagons, organiser des trains spéciaux. »

Notre interlocuteur nous parle de l'organisation défectueuse des transports militaires, qui ne permet pas au matériel de rendre son maximum de services.

« Le principe de toutes les questions de transports, nous dit-il, est celui-ci : avec un minimum de place, transporter dans les wagons le maximum de poids. Or, contrairement à ce principe les wagons militaires, trop souvent, croquent peu chargés, voire presque vides. »

Tel wagon, par exemple, qui pourrait transporter dix tonnes, n'est chargé qu'à 4.500 kilos. En outre, une locomotive doit toujours pouvoir remorquer un train de 50 à 60 wagons de marchandises. Cette méthode a le double avantage d'économiser du matériel — locomotives et wagons — et du personnel. De plus, un train de marchandises traversant les gares exige toujours dans chacune d'elles le garage d'autres trains, ce qui nécessite du personnel et du temps et ce qui cause des retards. Or, bien souvent un train militaire, au lieu de compter une cinquantaine de wagons pleins, n'en compte que quelques-uns, à peine chargés. Jugez par là de l'usure du matériel, du gaspillage d'argent et de temps, de l'immobilisation du personnel et des perturbations apportées dans l'existence économique du pays. »

« Mais alors, quel remède? — Il faudrait que tous les trains, commerciaux ou militaires, circulaient avec un nombre de wagons équivalent à celui du temps de paix — sauf le cas de force. — de façon à faire produire au matériel et au personnel leur maximum de rendement utile et à éviter autant que possible, dans les gares, des dérangements, les retards et les immobilisations de maraude de trains de marchandises. L'autorité militaire, dans certaines commissions de réseaux, n'est malheureusement pas assez imbue de ces principes essentiels de l'exploitation des chemins de fer. Je ne parle pas du 4^e bureau, qui se borne, au contraire, à aborder dans le sens de cet ordre d'idées. Mais le personnel supérieur des compagnies de chemins de fer, qui est dressé, entraîné à ce genre de service public, ne pourrait-il être admis à collaborer plus étroitement avec l'autorité militaire dans l'organisation de ses transports, dans le combinaison de ses horaires, et ne pourrait-il jouer à cet égard de plus d'initiative, de liberté, de responsabilité? Serait essentiel, si l'on veut, tout en donnant satisfaction aux exigences de la défense militaire, songer sérieusement à celles de la défense économique. Les deux ensemble constituent à vrai dire, la défense nationale. »

Certaines Chambres de commerce ont demandé que tous les wagons de toutes les Compagnies fussent mis en commun dans l'intérêt général. Qu'en pensez-vous?

« Le projet auquel vous faites allusion me paraît impraticable et plutôt contraire, quoi qu'on en ait dit, aux intérêts des transports dans toute la France. Certaines régions de ce pays, par suite de l'occupation ennemie du nord et de l'est, ne peuvent plus recevoir de produits des départements envahis, mais continuent à expédier leurs propres produits. Exemple : les vins du Midi, de la Bourgogne et du Bordelais. Si la mise en commun des wagons était adoptée, les réseaux du Midi, qui se plaignent le plus, seraient encore beaucoup moins favorisés, car ils ne verraient presque jamais revenir les wagons partis de leur région. C'est la raison pour laquelle, dans les entreprises de chemins de fer, la règle pour

Les Taux de Camionnage

Le Syndicat des entrepreneurs de camionnage de Marseille nous prie de reproduire le texte de la lettre suivante, qu'il vient d'adresser à M. le Préfet :

Monsieur le Préfet, Nous avons eu connaissance par les journaux d'une lettre qui vous a été adressée tout récemment par la Chambre syndicale des camionniers, à la suite de celle que vous avez reçue de la Fédération des Syndicats commerciaux et industriels, relative à la hausse subie par le prix du son.

Bien que le Syndicat des Entrepreneurs de camionnage de Marseille nous représentons ne soit pas celui qui a provoqué l'intervention auprès de vous de la Fédération susdite et que le syndicat des camionniers met en cause dans la lettre qu'il vous a adressée, il se voit tout de même, dans l'obligation de relever un passage de cette lettre, qui touche l'ensemble des entrepreneurs de camionnage de Marseille.

« Ce passage est le suivant : « En tant que tel, je me suis permis de vous déclarer que si une appropriation devait rester muette et ne pas se plaindre de la hausse d'un produit quelconque, c'est bien celle des patrons camionneurs. Ceux-ci n'ont en effet pas craint de faire, sur les taux du camionnage, une hausse variant de 40 à 125 %, provoquant ainsi l'élévation immédiate du prix de toutes les denrées. »

Autant vaudrait dire que si la vie est devenue d'un prix exorbitant, la faute en est au camionnage.

Nous tenons, Monsieur le Préfet, à vous donner quelques éclaircissements sur la situation actuelle du camionnage, afin de ne pas vous laisser sous l'impression qu'on vous cause des allégations ci-dessus reproduites, et qui seraient absolument fausses par rapport à la réalité. A l'heure actuelle, les prix du camionnage sont augmentés de 40 % en moyenne sur ceux qui étaient pratiqués avant la guerre.

Il est facile de justifier cette augmentation par la comparaison suivante entre nos charges d'avant la guerre et nos charges actuelles :

Avoine, prix avant la guerre les 100 kilos, 18 fr.; prix actuels, les 100 kilos, 38 fr., augmentation, 111 %; orge, 18 fr., 31,75, 76,38 %; son, 10 fr., 21,50, 115 %; foin, 10 fr., 13 fr., 30 %; carottes, 12 fr., 24 fr., 100 %; paille, 4 fr., 8 fr., 100 %.

Cuir. — Prix avant la guerre, 3,50 le kilo; prix actuels, 8 fr.; le kilo, augmentation, 128 %.

Charbonnage. — Prix avant la guerre, un camion, 1.200 fr.; prix actuels, 1.900 francs; augmentation, 58,35 %.

Chevaux. — Prix avant la guerre, un cheval, 1.600 fr.; prix actuels, 2.300 fr.; augmentation, 43,75 %.

Chargement. — Prix avant la guerre, 0,30 la tonne; prix actuels, 0,50 la tonne; augmentation, 66,66 %.

Marchanderie. — Prix avant la guerre, ferrure d'un cheval, 3,50; prix actuels, 6,50; augmentation, 85,72 %.

Augmentation moyenne : 83,17 %.

Est-il utile d'ajouter que, en dehors des éléments précités, aucun de ceux qui entrent dans nos charges générales n'a subi de diminution? Nous l'indiquons cependant pour démontrer que cette augmentation moyenne de 83 % n'est atténuée par aucune compensation.

C'est donc parce que le camionnage subit cette augmentation de 83 % qu'il est trouvé dans le besoin de hausser les prix des transports, et que, nous pensons que si l'une de ces deux proportions est exagérée ce n'est pas celle qui provient de notre fait.

Au surplus, à raison des événements actuels, le camionnage rencontre, dans l'exécution de ses travaux, des inconvénients particuliers qui entraînent pour lui de sérieux préjudices. C'est ainsi par exemple que, par suite de l'insuffisance du matériel des chemins de fer, les véhicules sont parfois obligés à de très longues stations dans les gares. On compte de cette façon, des journées entièrement perdues. Les mêmes inconvénients se produisent sur les quais à cause de leur encombrement.

Ces pertes de temps représentent évidemment des pertes d'argent qui alourdisent encore le surcroît de charges que nous subissons. Il y a lieu, dès lors, également compte dans les appréciations qui peuvent être émises sur la hausse de nos tarifs.

En terminant, nous pouvons affirmer nous représentons et au nom de laquelle nous vous adressons ces lignes, ne sera pas de celles, si en est, qui pourront compter leurs bénéfices à la fin de la guerre.

Pour le Conseil d'Administration, Le Président honoraire, Signé : P. PIGNOL.

La Vente des Viandes dans les Abattoirs de Paris et de la Seine

Le Préfet de Police vient de prendre l'ordonnance suivante :

Article premier. — Dans les abattoirs de Paris et du département de la Seine, l'habillage des animaux doit être opéré de manière à ne laisser adhérents aux viandes aucun organe ou fragment d'organe, tels que vessie, partie terminale du rectum, impures à l'alimentation et susceptibles de souiller les viandes et de nuire à leur bonne conservation.

Art. 2. — Il est interdit de mettre en vente et de vendre dans le département de la Seine des viandes auxquelles ces organes seraient restés adhérents après l'habillage.

A PROPOS DES EXPORTATIONS DE TOURTEAUX

Ce n'est pas le Régime de la Porte ouverte

Nous écrit-on de la Suisse

Nous recevons la lettre suivante que nous nous faisons un plaisir de publier : Thoune (Suisse), 7 février.

A la Rédaction du Courrier du Commerce 67, Cours de la Liberté. — Lyon.

Messieurs, Nous lisons dans le Courrier du Commerce de samedi 5 courant, un article intitulé « Le régime de la porte ouverte » où il est question des exportations de tourteaux en 1915.

Nous relevons une irrégularité en ce qui concerne le chiffre des exportations faites en Suisse avant la guerre, que nous nous empressons de vous signaler.

Notre importation annuelle en tourteaux n'est pas seulement de 5 à 6.000 tonnes, chiffre donné par votre article, mais bien de 35.000 tonnes, chiffre établi par la convention de Paris du 1^{er} au 9 novembre 1915, et figurant dans la liste des contingents de la Société Suisse de surveillance économique.

Si donc la France nous a donné en 1915, 10.000 tonnes, nous sommes encore loin de nos importations habituelles, auxquelles, il est vrai, participait également l'Italie et l'Allemagne, mais leur part assemblée est inférieure à celle de la France seule.

Or, les importations de ces deux pays ont cessées complètement depuis la guerre. C'est donc vos 10.000 tonnes qui ont dû subvenir à nos besoins.

Nous ne saurions dire si ce chiffre de 10.000 tonnes est l'expression exacte de la vérité, mais ce que nous savons et qu nous pouvons dire en toute connaissance de cause et en toute assurance, c'est que notre approvisionnement est loin de se suffire et que nos réserves sont nulles.

Si nous nous permettons de vous adresser cette rectification, c'est pour protester une fois de plus contre cette absurde légende, qui, malgré toutes les protestations et mises au point et malgré l'institution de la S. S. S. qui nous a été imposée, reparait à tout moment comme un fantôme de l'approvisionnement de l'Allemagne par la Suisse.

Veillez agréer, Messieurs, nos civilités empressées.

Pour Naef, Schneider et C^o A. G. S. NAEF.

COMMENT ON A TRAITE LES AGRICULTEURS FRANÇAIS

La Coopérative agricole du Syndicat des agriculteurs de la Manche, nous écrit :

« Nous nous associons volontiers à votre campagne pour faire livrer les tourteaux d'arachides aux agriculteurs français, étant nous-mêmes victimes de la situation signalée par votre journal. C'est ainsi que sur 110 tonnes de tourteaux commandées par nous en octobre, nous n'avons obtenu livraison, à la date où nous écrivions, que de 26 tonnes seulement! Et cela malgré nos réclamations incessantes, malgré l'envoi des fonds et couverture de nos commandes. Il faut noter d'ailleurs, que nous eussions commandé plusieurs centaines de tonnes si la totalité de notre première commande nous était parvenue en temps utile. »

« Nous vous remercions donc vivement au nom de nos adhérents dont les intérêts ont été méprisés en cette circonstance, et nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous envoyer trois autres numéros de votre journal du 29 écoulé pour nous permettre de saisir de cette affaire, les personnes compétentes de notre région qui sont en mesure d'intervenir avec Monsieur le sénateur Cazeneuve, pour soutenir son interpellation. »

Une autre association agricole nous signale les faits suivants :

« Par lettre adressée à M. le Directeur des Services agricoles, en date du 13 décembre dernier, je priais M. le Président du Syndicat de Marseille, de passer ma commande de 7.000 kilos tourteaux d'arachides russes à 12 francs à M. X. qui m'avait déjà exécuté un ordre, me donnant entière satisfaction. C'est pour cela que dans ma deuxième lettre, je désignais le fournisseur, ce qui était à son entière confiance. Je commandais encore 10.000 kilos à la date du 24 décembre, sans avoir reçu réponse de la première commande et toujours par l'intermédiaire de la Préfecture. Le 30 décembre, veille du jour où le contrat devait périmer, je reçois une lettre de M. le Directeur des Services agricoles, me renvoyant mes commandes avec l'annotation : M. X., que nous avez désigné n'a plus de tourteaux d'arachides russes. Il me semble malgré que je ne l'ai pas recommandé, que M. le Président du Syndicat des fabricants de tourteaux aurait dû communiquer mes commandes à d'autres fabricants. De ce fait, nous n'avons plus de tourteaux depuis 2 mois, ce qui cause bien des préjudices aux cultivateurs de la région. »

« Notre correspondant conclut en ces termes qui nous paraissent fort justes : Il aurait mieux valu qu'il n'y ait pas eu de contrat et laisser le commerce libre comme par le passé, car sous le couvert d'une soit disante livraison de tourteaux bon marché aux cultivateurs, il a fallu se passer de cette marchandise que l'on avait toujours en magasin avant que l'on ait eu connaissance de ce contrat. »

Le Ravitaillement alimentaire et industriel en Suisse

Le trafic des marchandises en Suisse augmente sensiblement.

Outre le bois, la paille et le foin, le vin et les pommes de terre d'Allemagne, le pays reçoit en ce moment de grandes quantités de marchandises, en particulier du coke. L'augmentation du trafic se fait sentir par le grand nombre de trains qui partent à vide pour l'étranger.

Le transport du blé venant des ports français du midi avec du matériel roulant suisse continue régulièrement.

De Nantes, est aussi arrivé un gros envoi de fer. Par Verdiers et Delle, il passe beaucoup de bois en France.

Les envois de légumes et de fruits du midi et de l'Italie sont en augmentation.

Commandez-nous vos imprimés
Imprimerie du Commerce, L. Godard
et C^o, 9, 11, 14, rue Villeroi, Lyon

PETITES ANNONCES

TARIF ET CONDITIONS

Sous cette rubrique, nos abonnés et lecteurs...
Quarante centimes par ligne de 30 lettres...

RICHE OCCASION belle caisse enregistreuse « La Nationale »...

FONDS DE COMMERCE

GRAND BEAU CAFE réparé à neuf, bien situé à Vienn (Isère)...

A CEDER ancienne Maison de Grains et Graines...

OFFRES ET DEMANDES D'EMPLOIS

GARDE MOULIN, marié, sans enfant, demande place ou remplacement...

BON FABRICANT de gruyère est demandé par laiterie alpine...

REPRESENTATION

RETRAITE, off. d'acad. 53 ans, aptitudes commerciales très étendues...

GRANDE MAISON de fromages, sérieuse, cherche représentants à la commission...

CHEF d'importante Maison commerciale de Chalons-sur-Saône...

MAISONS RECOMMANDEES

COSTUMES sur mesures, coupe irréprochable. Sylvain Gabriel...

OFFRES DE MARCHANDISES

FILS DE FER RECUTIS pour liens de fourrages pressés...

POIS ROUNDS SECS. Tixeront Vidal, à Pontgibaud (Puy-de-Dôme).

DEMANDES D'ACHATS OFFREZ VOS AVOINES et fourrages...

DIVERS ACHETERAIT bonne machine à écrire d'occasion...

ON LOUERAIT ou achèterait dans la région lyonnaise emplacement de terrain pour élevage de volailles...

L'Administration des postes ne délivre pas et ne distribue pas les lettres adressées poste restante...

Il convient donc désormais d'indiquer dans les annonces des adresses portant mention d'un nom.

L. Gérant : L. GODARD.

Imp. du Commerce, L. GODARD, LYON, 9 et 11, rue Villeroi, LYON.

BUREAU DES DOMAINES DE LYON

Vente aux Enchères Publiques

Le Mardi 15 février 1916, à deux heures du soir, à la Manutention Militaire, 9, quai Saint-Vincent, à Lyon...

LE FIGARO

Dix centimes le N° d. toute la France. Abon. : 3 m. 9 fr., 6 m. 18 fr., un an, 34 fr.

BOYAUX
Si vous voulez être servis bien et rapidement de BOYAUX de toutes sortes...

Un VITICULTEUR

offre les vins de sa récolte garantis naturels...

SI VOUS VOULEZ DE LA BONNE QUALITE adressez-vous au Dépôt régional de L'HUILERIE DU PHENIX...

Bureau des Domaines de Lyon
Vente aux Enchères Publiques
Le Mercredi 16 février 1916, à deux heures du soir...

PÉTRISSEUSE MÉCANIQUE
GRAND PRIX
Système SOUVIER, brev. S. G. D. G.

Commerce, Industrie, Agriculture
ADRESSES RECOMMANDÉES
CEREALES, PAILLES ET FOURRAGES, CORPS GRAS...

BOYAUX pour la charcuterie
JACQUIER & C°

Cuir et Peaux en Poils
VERJUS FRÈRES

MEUNIER
Ne perdez pas votre temps à laver vos cylindres
L. CESBRON, constructeur, Angers

INSTALLATIONS COMPLÈTES DE BOUCHERIES, CHARCUTERIES
G. CROSO

Pétrin mécanique Bonnel aîné et ses fils
VILLEFRANCHE (Rhône)

FABRICATION FRANÇAISE
Trieur Hélicoïdal "IDÉAL"
Abel BOBLET, Ingénieur, LYON

LA GUERRE ILLUSTRÉE
EXCELSIOR
16 PAGES 10 CENTIMES

Fournitures Générales pour la Meunerie
CHARLAS & BROGAS
MEULES DE MOULINS

PETRINS MÉCANIQUES
MM. V. MERMET aîné & GOGUET

SCÈLÉS & PLOMBES
LA PUBLICITÉ la plus économique est celle du COURRIER DU COMMERCE

MÉDAILLE D'OR : Paris 1900
GRANDS PRIX : Saint-Louis 1904 - Liège 1905 - Milan 1906 - Londres 1908
G. & A. CUSSON FRÈRES & C°

GRANDES LIQUEURS DE LYON
SIXTINE - SUC BEAUJOLAIS
MICHEL BRUNIER & FRÈRES