

d'un véritable esprit pratique uni à une grande hardiesse de logique. Ce n'est pas par l'Etat, ni par l'ouvrier qu'il entend rétablir l'accord du travail et du capital, mais par le patron.

Pour éviter le chômage, les grèves, les interdits, pour alimenter sans cesse nos formidables usines, à travers les périls et les surprises de la concurrence, nous serons obligés d'avoir de puissantes organisations, capables d'exploiter de vastes champs d'action, d'ouvrir des débouchés très étendus, de posséder des capitaux permettant d'accumuler des avances considérables de travail. Ces ressources, les ouvriers n'en disposeront jamais, seuls ou associés ; l'Etat est impuissant à les leur donner ; seul le patronnat bien compris, sévèrement pratiqué, justement pénétré des devoirs qui lui incombent et résolu à ne pas s'y soustraire, pourra garantir l'ouvrier contre les incertitudes du lendemain. Il y a déjà en France quelques établissements dont les chefs ont pu réaliser sans contrainte la synthèse des trois facteurs du travail national : intelligence, capital, travail ; l'ouvrier qui y est attaché parle avec orgueil de sa maison, comme le marin de son vaisseau, comme le soldat de son régiment. Si nous voulons nous sauver de la misère, imitons et multiplions ces efforts pour grouper toutes les bonnes volontés au profit de la patrie et de l'humanité.

M. Gobin, qui a parlé après M. A. Léger, nous a entretenus des grands travaux publics modernes. Le sujet était particulièrement intéressant pour nous, qui sommes à la veille de voir s'élever un pont monumental entre les deux collines de Fourvières et de la Croix-Rousse, mais l'orateur n'en a pas dit un mot. Il ressort toutefois des chiffres qu'il a cités pour la construction d'ouvrages semblables, que la somme de sept cent mille francs fournie par la Ville comme garantie d'intérêts à l'entreprise, paraîtra tant soit peu exagérée.

M. Gobin a divisé son discours en deux parties : les grands travaux en Amérique, et les grands travaux en Europe, puis il a fait défiler devant l'auditoire, avec beaucoup d'habileté et d'élégance, les chemins de fer, les viaducs, les ponts suspendus, les ponts en pierre, les tunnels les plus merveilleux des deux mondes, depuis le Niagara jusqu'à Porto, depuis le canal de Panama jusqu'au souterrain de la Tamise. Il a rendu un juste hommage aux anciennes constructions en pierres de taille, sans méconnaître les services croissants que rendent le fer et l'acier dans les ouvrages modernes. Le pont du Douro, le viaduc de Garabit, la tour de l'Exposition de 1889, l'ont amené naturellement à payer un