

et réciproquement du midi vers ces régions, sont, depuis un temps immémorial, fixés à Lyon sur la grande voie fluviale de la Saône et sur les routes de Paris, Nantes, Bordeaux, affluant les unes et les autres à Vaise, touchant à Serin (Croix-Rousse), traversant Lyon dans sa longueur, et enfin, pour la route de terre seulement, passant au midi de la ville de la Guillotière ;

Considérant que ce courant ne peut être détourné sans une grande perturbation jetée dans les intérêts qu'il a créés, sans une violation manifeste des principes fondamentaux qui régissent en France l'établissement des chemins de fer ;

Que s'il était porté dans la vallée du Rhône, en amont de Lyon, il en résulterait une perte énorme pour la fortune publique, obligée de reconstituer à grands frais, et dans des conditions évidemment vicieuses, tous les capitaux anéantis ou dépréciés : ports, entrepôts, relations, richesses, des villes dépossédées : Lyon, Vaise, Serin (Croix-Rousse) ; en d'autres termes, de tout le bassin inférieur de la Saône ;

Qu'une économie de parcours de 2,500 mètres, achetée d'ailleurs par les plus graves inconvénients et par un surcroît de dépense considérable, est de nulle valeur, eu égard aux avantages jusqu'ici accordés aux moindres localités ; de nulle valeur, en présence d'un tel bouleversement d'intérêts, d'une telle dépréciation de la fortune publique, d'un tel dommage envers une population de deux cent mille habitants, pour laquelle, en grande partie du moins, on fait le chemin de fer, puisqu'elle en sera la richesse première ;

Que, à ce point de vue, le tracé par Bellecour, tracé éminemment judicieux en ce qu'il suit exactement la direction des courants établis, et qu'il présente le plus court souterrain, mériterait une évidente préférence, si des motifs qui seront développés en général, à propos des gares centrales, si la suppression de la place de la Charité, obstruée d'abord par