

près de là, Bellecour et la rue St-Dominique, où les maisons ont une si grande valeur ; 2° que cette opération n'est possible qu'avec l'assistance d'une loi qui modifierait les formes actuelles de l'expropriation publique, en l'étendant au delà du périmètre strictement nécessaire ; 3° qu'il serait déraisonnable d'imposer à une concession de rail-way, une spéculation étrangère à son but, surtout en présence d'une loi qui a fixé un maximum de jouissance ; 4° que la question de la traversée de Lyon ne peut pas rester plus longtemps indécise, et dès lors permettre d'attendre les dispositions favorables d'une législation nouvelle ; 5° qu'un embellissement local ne saurait être mis à la charge de la France entière, ce qui aurait lieu si l'ouverture du chemin venait à être retardée par le fait de cette combinaison d'intérêts ;

Considérant, accessoirement sans doute, qu'un pont viaduc élevé de six mètres au dessus du fleuve et des quais de la Saône, dans le centre de la ville, briserait désagréablement les lignes au gracieux contour d'un bassin qui, lorsqu'on aura fait disparaître l'ancien pont de Pierre et ses lourds abords, sera du plus magnifique aspect ;

Considérant que la ville de Lyon ayant un très grand intérêt à voir arriver dans ses murs le chemin du centre, il lui importe de préparer ce résultat par de sages prévisions, et l'appel de tous ses vœux ; que l'ouverture du souterrain de Fourvière, et une grande élasticité d'espace, aux lieux des gares, auront la plus haute influence sur la réalisation, sans cela difficile, de cette heureuse éventualité ;

Considérant que le tracé par les Brotteaux, très recommandable comme étude, comme travail de science, comme économie de parcours, comme rapprochement de distance, comme richesse pour une localité pleine d'avenir, a, indépendamment d'autres défauts, le défaut irrémissible de traîner Vaise, Serin et tout le bassin de la Saône, à Lyon,