

Considérant que ce tracé, quant à l'établissement de ses gares, réunit les plus complètes facilités de service, à l'intérieur comme à l'extérieur : place pour embarcadères, ateliers et dépendances, extensible à volonté, puisque la ville et l'état possèdent le cours Napoléon et l'île de la vitriolerie ; abords, comme on n'en trouverait qu'en rase-campagne ; accès, par les voies les plus vastes et les plus directes ; entrepôts à l'entour, autant que le commerce pourra en occuper ; contact de la voie, jusque-là protégée par deux rivières, avec l'arsenal de la guerre ; soudure avec le chemin de fer de St-Etienne, roulant annuellement sept cent mille tonnes, et six cent mille voyageurs ; communication avec les fleuves, par six ports, sans compter l'attouchement à Vaise, et aux lieux mêmes des ports actuels ; immense gare fluviale toute creusée ;

Considérant qu'à ces avantages, c'est-à-dire à ces capitaux réels, on doit ajouter la conservation, dans le bassin du fleuve et dans les localités qui les ont créées, des richesses de la Saône, à Serin, à Vaise et à Lyon, valeurs qu'anéantirait le projet des Brotteaux ; qu'il faut tenir compte en outre du maintien, dans toute leur utilité conçue, des trente millions dépensés par l'état pour couvrir Lyon, et mettre cette ville importante à l'abri des bombes ; que la raison, l'économie et la justice publiques ne permettent pas de sacrifier tant de bonnes conditions offertes au présent, tant de ressources réservées aux exigences probables de l'avenir, notamment au chemin du centre, objet de nos actives sollicitudes ; d'immoler tant de droits, tant d'intérêts, tant de richesses, à une question d'omnibus douteuse, à une ambition de localité sans fondement, à un raccourcissement de distance sans valeur ; puisque tout d'abord il serait payé par quatre millions de dépense première, et par trois mille quatre cents mètres de souterrain, imposés au moindre parcours ;