

A pris l'arrêté suivant, qui dès-lors a fait partie intégrante du cahier des charges :

ARTICLE 1^{er}. Le tracé du chemin de fer de Paris à Lyon, dans la traversée de cette dernière ville, se dirigera sur la rive droite de la Saône, par Vaise ; traversera, en souterrain, la montagne de Saint-Irénée ; franchira la Saône et arrivera sur le cours Napoléon. Ce chemin aura deux gares, l'une, à Vaise, l'autre, au cours Napoléon.

ART. 2. Le chemin de fer, de Lyon à Avignon, aura deux points de départ : l'un, à l'extrémité de la gare du cours Napoléon, l'autre, sur la rive gauche du Rhône, près du pont de la Guillotière, soit en amont, soit en aval de ce pont ; il aura une gare spéciale en ce dernier point. La branche, partant de l'extrémité de la gare du cours Napoléon, franchira le Rhône, et ira se raccorder, sur la rive gauche de ce fleuve, avec la branche aboutissant à la gare de la Guillotière.

ART. 3. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon aura l'usage commun de la gare de la Guillotière ; et la Compagnie du chemin de Lyon à Avignon, l'usage commun de la gare du cours Napoléon. A défaut d'accord entre les deux Compagnies, les conditions de l'usage commun et la redevance à payer, soit par l'une, soit par l'autre de ces deux Compagnies, seront réglées par l'administration supérieure.

Cet arrêté ministériel, qui a servi de base aux deux adjudications des chemins de fer de Paris à Lyon, et de Lyon à Avignon, dont les clauses sont obligatoires pour les deux Compagnies concessionnaires, au même titre que celles du cahier des charges annexé à la loi de 1845, est pour Lyon une garantie légale que rien ne peut plus être changé au tracé indiqué, et que les trois gares seront établies par les Compagnies.

C'est par suite des avis et des délibérations de tous les