

pénétrer en tunnel sous le coteau de Caluire, traverser le Rhône, et se souder au chemin d'Avignon, au midi de la Guillotière ?

On l'a dit souvent, la Saône est la mère nourricière de Lyon ; c'est elle qui approvisionne cette grande ville de presque toutes les matières premières dont elle a besoin ; les relevés officiels élèvent la somme des marchandises qui lui arrivent chaque année par ce fleuve à 380,000 tonnes, auxquelles il faut en joindre au moins 40,000 qui prennent la voie de terre et suivent son littoral. C'est donc 420,000 tonnes sur lesquelles, en partie du moins, l'administration du chemin de fer par la Bourgogne peut établir des éventualités de fret pour ses wagons.

Les points naturels d'arrivage pour ces marchandises sont aujourd'hui les ports de Vaise et de Serin, les quais de la Saône : là sont leurs entrepôts, leurs grands magasins, les comptoirs ; là sont aussi plusieurs des usines et des chantiers qui les emploient. Elles arrivent à leur destination, pour la plupart, à des prix très bas, à cause des conditions favorables que présente la navigation de la Saône. La voie ferrée les amènerait-elle à des prix plus bas encore ? Si cela était, cette voie pourrait, sans danger pour sa prospérité, abandonner la Saône en amont de Saint-Rambert, traverser, comme on le demande, sous le coteau de Caluire, et venir débarquer soit en amont, soit en aval du pont de la Guillotière ; car, là, s'établiraient bientôt les entrepôts, les magasins, les comptoirs, les usines qui sont aujourd'hui sur les bords de la Saône. Tout le mouvement commercial s'empres- serait de s'y transporter pour y recueillir les avantages que donnerait une infériorité de prix certaine. Mais il ne saurait en être ainsi, la chose n'est pas possible, la voie ferrée ne peut pas lutter, sous le rapport de la baisse des prix, avec notre voie fluviale. Aujourd'hui, une tonne de denrée, soit