

des besoins à venir. Or, d'après des calculs dont nous ne croyons pas devoir reproduire ici les détails, la compagnie peut consacrer une somme de vingt millions pour les abords et la traversée de notre ville. Par là nous entendons le trajet du chemin de fer sur les communes de Saint-Rambert, Vaise et Lyon ; la percée du tunnel sous la montagne de Saint-Irénée et l'établissement des deux gares de Vaise et du cours Napoléon. Le devis estimatif de tous ces travaux, ainsi que l'acquisition des terrains nécessaires, ne s'élèvent pas au chiffre de vingt millions, à peine atteint-il celui de dix-sept ; mais, dans les entreprises de cette nature, toutes les dépenses ne sauraient être prévues ; il faut pouvoir faire face aux éventualités et ce n'est pas trop que d'ajouter pour cela une somme de trois millions.

Ces vingt millions sont le maximum de ce que la compagnie peut affecter aux abords et à la traversée de notre ville, il ne paraît pas qu'on puisse exiger plus d'elle, sans la mettre dans la nécessité d'augmenter son capital social : peut-être ne le ferait-elle que d'une manière ruineuse : il ne faut pas oublier que la durée de sa jouissance n'est que de 41 ans 90 jours.

On doit vivement regretter aujourd'hui que les principes qui avaient servi de base à la loi de 1842 n'aient pas reçu leur application. « L'exécution des grandes lignes de chemin de fer, disait cette loi, art. 2, aura lieu par le concours de l'État, des départements traversés, des communes intéressées et de l'industrie privée. Les indemnités, ajoutait l'art. 3, dues pour les terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, seront supportées un tiers par l'État, et les deux tiers par les départements et les communes. Les terrassements, les ouvrages d'art et les stations seront payés sur les fonds de l'État. La voie de fer, le matériel et les frais d'ex-