

décimaient périodiquement dans une effrayante proportion ; ce plateau, disons-nous, est aujourd'hui complètement transformé, grâce à Napoléon III, qui fit disparaître tous les obstacles suscités par des intérêts multiples contre le dessèchement des étangs, en décrétant comme d'utilité publique la concession d'une voie ferrée de Lyon à Bourg et l'assainissement des terres inondées sur tout le parcours de la ligne et dans un certain périmètre. Le travail matériel fut confié à M. Lazare Mangini, dont les deux fils sont aujourd'hui à la tête de la Compagnie.

Le convoi s'éloigne de Sathonay, file à toute vapeur ; il dépasse le tronçon ferré destiné au transport des matériaux pour la construction du fort de Vancia ; il longe le marais des Echets, singulièrement réduit de son étendue, dépasse Mionnay, déshérité de l'antique abbaye de Poleteins, Saint-André-de-Corcy, Saint-Marcel et fait une halte à la gare de Villars-en-Dombes.

On a le temps de jeter un coup d'œil sur la vieille tour des comtes de Savoie, décapitée par Biron et juchée mélancoliquement au sommet d'une poype de terre rapportée.

A partir de Saint-André le terrain incline légèrement au nord. On ne s'en apercevrait pas, n'était la direction des petites rivières et des biefs des anciens étangs.

Un coup de sifflet annonce qu'on se remet en marche. On salue en passant le monastère des trappistes de Notre-Dame-des-Dombes, dont les murailles blanches et rouges et le clocher brillant se détachent sur l'horizon à une demi-lieue de distance. Véritable ferme-modèle, ce monastère, par ses religieux, hardis pionniers de l'agriculture et défricheurs des terrains les plus stériles, les plus insalubres, fut aussi, dans la pensée de l'Empereur, appelé à agir de concert avec la voie ferrée pour la rénovation de ce pays.

Les rails se développent sur des chaussées élevées au milieu de vastes étangs non encore desséchés ; voici Marlieux, Saint-Paul de Varax et son antique église romane, Servas, enfin Bourg où le convoi s'arrête dans la gare du P.-L.-M.