

On pouvait prendre les remblais dans la montagne, sur la rive droite de la Saône, où les terrains ont une grande valeur, comme emplacements à bâtir et comme jardins; ou bien draguer des graviers dans le Rhône, et les monter sur les berges.

On commença par le premier système, lorsque la ville traita avec M. Chazourne, qui établit pour ces transports, un pont provisoire sur la Saône, à la Quarantaine, un peu en aval du pont actuel du chemin de fer.

L'entreprise Chazourne dura peu; elle ne fut pas prospère. Aux journées d'avril 1834, un bateau de foin sur lequel un obus était tombé, vint s'échouer contre le pont et l'incendia.

Lorsque la Compagnie du chemin de fer P.-L. construisit la gare de Perrache, en 1852, on employa les draguages du Rhône.

Cette opération était devenue plus pratique, par suite de l'invention des dragues et machines élévatoires à vapeur qui avaient déjà fonctionné avec succès, pour l'énorme terre-plein de la gare de Vaise, dont les remblais sortent tous de la Saône.

La première construction de quelque importance sur la chaussée Perrache, fut un grand bâtiment que l'on voit encore, après l'embarcadère primitif du chemin de fer de Saint-Étienne; cette grande maison qui ne manque pas d'originalité, a servi pendant longtemps et sert encore de caserne; j'ai toujours entendu dire que c'était l'ancien hôtel de Perrache, où il avait placé la direction des travaux.

La ville étant propriétaire de grandes surfaces, on y transporta de 1830 à 1840, la prison et les abattoirs;