

puis vers le cours Rambaud, l'arsenal et l'usine à gaz.

L'empressement que l'on mettait à éloigner du centre ces établissements, donnait au prolongement de la presqu'île une spécialité dont le voisinage ne fut pas recherché, aussi la ville ne vendait pas ses terrains.

A la fin du règne de Louis-Philippe, on eut l'espérance de réaliser enfin toutes les illusions de Perrache.

Le chemin de fer de Paris à Lyon venait d'être concédé à une première Compagnie; au moment où elle se mettait sérieusement à l'œuvre, était arrivé la Révolution de 1848, qui avait compromis son existence; on ne soupçonnait pas alors l'avenir réservé à ces entreprises, les capitaux manquaient de confiance; la Compagnie avait demandé et obtenu la résiliation de son marché, l'Etat était forcé de se charger de l'exécution des travaux déjà commencés (15).

La traversée de Lyon avait donné lieu à de grandes discussions. Jullien, l'ingénieur en chef de la Compagnie, proposait de quitter la vallée de la Saône en amont de l'Île-Barbe, de traverser la montagne sous Caluire (ce qu'on fait aujourd'hui), de franchir le Rhône par un pont (là où nous avons placé celui de Genève) et d'aller à la Guillotière en traversant derrière les Brotteaux.

En arrivant au cours Lafayette, une courbe d'un grand rayon aurait conduit dans une belle gare de voyageurs, placée en face de Hôtel-Dieu, sur le quai du Rhône.

La gare des marchandises devait être derrière, sur la ligne directe; les trains de marchandises n'auraient point eu de rebroussement.

Ce tracé fort exécutable alors, vu l'absence de constructions importantes sur tout son parcours, était un projet