

magnifique, parfaitement rationnel et relativement peu dispendieux ; il souleva de grandes difficultés administratives.

A cette époque la ville de Lyon, proprement dite, ne s'étendait pas sur la rive gauche du Rhône ; les Brotteaux faisaient partie de la commune de la Guillotière.

On prétendait que la ville de Lyon *devait* avoir une gare sur son territoire, le contraire était *une insulte*.

Les députés de Lyon, l'illustre Sauzet en tête, obtinrent que l'État fit étudier d'autres projets que celui de la Compagnie.

On envoya spécialement à Lyon deux ingénieurs MM. Belin et Martin ; ils présentèrent divers tracés, entre autres celui qui fut exécuté et dont nous jouissons :

Gares à Vaise, à Perrache et à la Mouche, souterrain de Saint-Irénée, ponts sur la Saône et sur le Rhône à Perrache.

Sous la pression administrative, ce projet fut approuvé par le Conseil municipal, à l'unanimité moins une voix, celle de M. Étienne Gauthier, qui soutenait le projet Jullien, (Il est toujours bon de rendre hommage aux caractères indépendants, qui ont le courage de voter suivant leur conscience.)

(On savait si peu ce que devait être un chemin de fer de cette importance, que l'on avait proposé sérieusement une ligne qui traversait Lyon, au moyen d'un viaduc, sur les places de Bellecour et de la Charité ; la gare devait être portée par des arcades, au-dessus de la promenade. Bien qu'il fut signé de l'ingénieur en chef du département, ce projet fut heureusement écarté.)