

Les arguments que l'on fit valoir à la Chambre des députés et auprès du Ministre furent ceux-ci :

Située entre le Rhône et la Saône, la gare de Perrache devait faciliter beaucoup les échanges de marchandises entre le chemin de fer et les voies fluviales ! on ne se préoccupait pas le moins du monde du manque d'espace entre les deux ponts, qui s'opposait à l'établissement d'une gare de marchandises, et l'on ne pensait pas non plus à la grande différence de niveau qui se trouverait entre les wagons et les bateaux.

La ville patronnait très chaudement ce projet, qui devait donner disait-on une grande valeur à ses terrains de Perrache.

Pour engager l'État et la Compagnie à adopter ce tracé, elle consentait à donner l'emplacement nécessaire, au prix réduit de vingt francs le mètre ; le cadeau était minime, car sur ces terrains bas, il fallait apporter douze ou quinze mètres de hauteur de remblai.

On voit aujourd'hui combien ces prévisions étaient fausses, puisque l'adoption du projet préféré a produit précisément l'effet contraire de ce qu'on espérait.

La ville brusquement coupée par le massif de la gare, ne pouvant plus aller librement de ce côté, a pris son extension aux Brotteaux. Les faits ont ainsi donné raison à Morand.

Le grand Jullien comme on l'appelait, plus pour son talent que pour sa taille, fut outré de cette décision du Gouvernement imposée par les députés de Lyon qui voulaient donner une gare à chacun de leurs collègues électoraux comme on disait alors.