

L'avènement de M. Bineau modifia, en divers points, le projet primitif. Il consiste maintenant à délaissier, comme subvention, les 154 millions dépensés sur la partie établie du chemin de fer ; à garantir, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, durée de la concession, un intérêt de 5 p. % sur la somme de 260 millions. Une clause réserve, après une jouissance exclusive de quinze ans, le partage avec l'Etat des produits supérieurs à 8 p. % du capital de 260 millions.

La Compagnie sera chargée, à ses périls et risques, de la traversée de Lyon. Le chemin de fer, après avoir franchi la montagne de Fourvières, arriverait à Perrache, à la hauteur de l'Entrepôt des liquides, s'accolerait à la ligne de Saint-Etienne jusqu'à Givors, continuerait à suivre la rive droite du Rhône jusqu'à Condrieu, et franchirait le Rhône au village des Roches, pour revenir sur la rive gauche. Un traité particulier avec la Société du chemin de fer de St-Etienne stipule les conditions de cette fusion particulière des deux voies ferrées.

La Commission, composée de représentants tous étrangers à nos contrées, a donné sa sanction préjudicielle aux clauses financières du projet du Ministre, et elle a ratifié en quelques jours le changement introduit *in extremis* par M. Bineau. Est-ce par lassitude des cent cinquante séances qu'elle a employées à débrouiller les prétentions rivales et inextricables des diverses Compagnies qui viennent de rechef se disputer ce magnifique joyau ? ou bien, la Commission ne serait-elle pas fâchée de donner, en passant, une petite correction à la ville de Lyon et à ses faubourgs, pour leurs choix ultra-démocratiques dans les dernières élections. L'abandon du tracé fixé par la loi de 1845 est tellement inexplicable, que le champ reste ouvert à toutes les hypothèses, même aux plus inadmissibles.

Le projet-Bineau comprend deux parties distinctes, qui ont appelé une discussion sérieuse et approfondie de tous les organes de l'opinion publique.

La première, qui engage les intérêts nationaux, concerne le système si débattu de la confection des grands travaux publics par l'Etat ou les Compagnies particulières.

La seconde, toute locale, toute lyonnaise, est relative au tracé du chemin de fer, au changement de la direction si solennellement adoptée par les pouvoirs politiques, après l'élaboration légale la plus longue et l'instruction la plus complète.

Nous avons dit que les voies de communication devaient rester dans les mains de l'Etat, et faisaient partie indivisible du domaine national. Tout élément de la puissance d'un peuple ne saurait s'aliéner sans