

forfait de l'exploitation de la ligne entière 745 kil. moyennant 22 mille fr. par an et par kilomètre, ce qui porte la ferme du chemin à 16,390,000 fr. nets par an.

Par cette combinaison, l'Etat, tout en faisant l'abandon des 154 millions de travaux exécutés, serait assuré de rentrer, au terme de la 37^e année, dans la possession de la ligne entière. Nous n'avons pas les éléments nécessaires pour discuter le mérite et la valeur de ces offres, mais elles prouvent, tout au moins, l'exagération des conditions proposées dans le projet Bineau.

Il importe à toute la France de savoir enfin qui l'emportera des deux systèmes rivaux en matière de travaux publics. Il est temps plus que jamais d'abandonner le mode funeste de l'aliénation du domaine public à des intérêts privés. Mais il importe aussi à nos contrées de maintenir la vitalité commerciale et industrielle que la nature et le travail ont développée dans l'agglomération lyonnaise, et que le tracé proposé par M. Bineau tend à sacrifier à la coalition des financiers qui exploitent les chemins du centre (1).

La loi de 1845 avait décidé que la grande ligne méditerranéenne traverserait Lyon sous le coteau de Fourvières, franchirait la Saône en aval du cours Napoléon, passerait le Rhône à la Vitriolerie et se développerait sur la rive gauche, dans la plaine de Saint-Fonds, par Châsse, Vienne et Valence. Le chemin de fer de Lyon, d'après la même loi, devait avoir trois stations ou points de départ : l'un à Vaise, l'autre à Perrache, le troisième sur la rive gauche du Rhône, près du pont de la Guillotière. On se rappelle que cette décision n'a été prise qu'après toutes les formalités d'enquêtes impérieusement exigées par la loi du 3 mai 1841, en matière de grands travaux publics. Les conseils généraux des départements intéressés, les conseils municipaux, le comité de fortifications, les chambres de commerce, la commission supérieure des chemins de fer donnèrent leur avis, et, de ce concours de vœux, de manifestations d'intérêts, il sortit que le tracé par la rive gauche avait une supériorité incontestable sur celui de la rive droite, tant sous le rapport de l'art, de l'économie, de la vitesse que des relations commerciales, industrielles et agricoles. Le rapport de M. Dufaure résumait parfaitement, en termes clairs et précis, les motifs de la préférence accordée à la direction par la Guillotière, Saint-Fonds, Vienne et Valence.

(1) La partie de cette étude qui concerne les intérêts de l'agglomération lyonnaise a été adressée au journal *le Siècle*, qui l'a analysée dans son numéro du 24 février.