

possible : toutes les fautes de la rive droite, toutes les imprévoyances bien excusables en 1824 ont profité aux études faites sur le département de l'Isère. Le beau mémoire de M. Kermaingant sur le projet d'un chemin de fer de Lyon à Marseille, donne, p. 103, le tableau des courbes et des alignements de Saint-Fonds à Chasse. Point de passage à niveau, point de partie submersible, alignements droits de 16 kilomètres sur vingt, courbes de plus de 1000 mètres de rayon et partant grande vitesse sans danger.

Veut-on savoir ce que pensait, en 1837, M. Kermaingant, inspecteur des ponts et chaussées, sur la valeur respective des deux tracés qu'il avait été chargé d'étudier concurremment.

Page 74, en parlant de la rive droite, il s'exprime ainsi : « Les difficultés sont de différentes natures : d'abord à des plaines généralement basses et submersibles succèdent des plateaux qui s'élèvent brusquement au-dessus du Rhône, ou des coteaux et des rochers escarpés qui s'avancent jusqu'au fleuve ; d'un autre côté, la rive droite est sillonnée par de nombreux torrents.... Enfin, les villes et les villages qu'on rencontre sur cette rive sont presque tous adossés d'un côté à des coteaux abruptes et à des rochers taillés à pic, et baignés de l'autre par le Rhône, de manière que l'on ne peut y établir un chemin de fer qu'en souterrains ou dans le fleuve...

« A toutes ces difficultés viennent se joindre celles que présente, pour l'établissement d'une nouvelle voie de fer, le chemin déjà établi entre Lyon et Saint-Étienne, et qui se trouvant placé jusqu'à Givors au pied du coteau, sur le bord du Rhône, et quelquefois dans le lit du fleuve, rend fort difficile et extrêmement dispendieux l'établissement d'un nouveau chemin de fer dans cette localité..... Le chemin de fer de Saint-Étienne n'est pas établi dans les conditions que comporte une voie de grande communication ; son insuffisance pour le service d'une double circulation aussi active que celle entre Saint-Étienne et Lyon, et entre cette dernière ville et Marseille, ferait bientôt sentir la nécessité de construire de nouvelles voies, c'est-à-dire, d'accoler à grands frais un nouveau chemin à celui qui existe. »

On avait fait valoir, dans l'intérêt de la rive gauche, la stratégie militaire. M. Kermaingant, après avoir démontré (p. 85) que l'ennemi qui est maître d'une rive peut toujours, avec du canon, intercepter les communications sur la rive opposée, ajoute :

« Il faut donc conclure que l'intérêt militaire est tout-à-fait secondaire, ou plutôt nul dans la question du choix de l'une ou de l'autre rive.