

voyageurs et du transbordement des marchandises, et continuerait à être l'entrepôt indispensable de tout le mouvement d'une zone à une autre. Lyon aurait aussi sa petite liste civile comme Paris, son droit de barrière, de péage et de transit sur tout le commerce de la France. M. Vitet assure, dans son Rapport, que la traversée de Paris équivaut, par ses frais de camionage, etc., à un parcours de trente kilomètres sur un chemin de fer. En calculant à vingt centimes le kilomètre par voyageur et par tonnes, pour vingt kilomètres seulement, évaluation bien inférieure à la réalité, on arriverait, sur deux millions de voyageurs et sur dix millions de tonnes qui acquittent la surtaxe de la solution de continuité, à constituer, au profit de la ville de Paris, une dotation indirecte d'une cinquantaine de millions.

Lyon ne réclame ni la même faveur, ni le même privilège, et n'a pas la prétention de mettre un impôt déguisé sur tout le commerce de transit qui traverse ses murs. Mais Lyon a le droit de réclamer qu'on ne le fasse pas déchoir de la position qu'il s'est créée par son propre travail et son intelligence, et c'est là justement l'épée de Damoclès qu'a suspendu sur sa tête le projet-Bineau.

Vienne n'est pas moins maltraitée : en passant sur la rive droite et en établissant le débarcadère à Ste-Colombe, on évite une ville de vingt mille âmes, on lui impose le passage d'un pont à péage, sans qu'on puisse justifier ce délaissement par une diminution de dépenses dans l'établissement général de la ligne, qui, selon M. Vitet, coûtera toujours cent vingt millions, d'un côté comme de l'autre. Seulement, au lieu de dépenser trois millions dans la traversée de Vienne, l'Etat ou la Compagnie concessionnaire les jettera de Perrache à Givors sur la ligne de la Compagnie de St-Etienne.

On a fait sonner bien haut la protection des intérêts de la France centrale et de ses chemins de fer. Ceci, à distance, fait peut-être l'effet d'une apparence de raison ;

De loin c'est quelque chose et de près ce n'est rien.

Nous savons trop bien ici, ainsi que nous le démontrera au besoin le Rapport de M. Vitet, que la ligne de Paris à Lyon ne peut accaparer les marchandises qui veulent se diriger sur la Loire-Inférieure, et que ce danger que l'on met en avant n'est qu'un gabion, derrière lequel on cache le prétexte, pour la Compagnie de St-Etienne, de refaire sont pitoyable lacet de chemin de fer, sans bourse délier, et en battant monnaie sur le dos de Lyon, de la Guillotière et de Vienne. Si l'on connaissait là-bas ces *montagnes Russes*, qu'on est convenu