

d'appeler le chemin de fer de St-Etienne et de Roanne, on saurait qu'on aura bien de la peine à oser diriger voyageurs et marchandises sur un pareil casse-cou.

Quoi qu'il en soit, et en attendant le chemin de fer de Roanne à Lyon, par Tarare et l'Arbresle, la véritable route du Bourbonnais et du centre, on pouvait facilement concilier tous les intérêts en établissant, selon le projet primitif, à Givors, un pont de raccordement des railways de la Loire, avec le chemin de fer de Lyon à Avignon, placé sur la rive gauche. Les houilles du bassin de Rive-de-Gier et St-Etienne pourront alors se porter, par un nouveau moyen, dans la vallée du Rhône et tenter une concurrence impossible avec les descentes des grands bateaux de charbon.

Le pacte d'alliance des deux chemins sera-t-il ratifié par l'Assemblée nationale. Oui, si on en fait une question politique pour voter contre la Montagne; non, si on consulte les véritables intérêts du commerce général et de l'industrie que doit desservir le chemin de fer de Paris à Lyon et Marseille; non, si l'on veut en finir avec toutes ces iniquités de spéculations mercantiles, en maintenant le tracé de 1845 et en faisant exécuter les travaux, exploiter la ligne par l'Etat lui-même, au lieu de livrer le domaine public aux faiseurs d'affaires et entrepreneurs de Bourse, dont l'intervention se paie toujours à un taux usuraire, selon le mot de Louis XV : *les financiers soutiennent l'Etat comme la corde soutient le pendu.*

F. VIVIER.