

troactif, et ne briserait-elle pas de fait les deux adjudications publiques qui ont été tranchées pour les deux grandes sections de Paris à Avignon, puisque ces adjudications qui se sont faites avec concurrence, fixent l'établissement des trois gares et le passage en tunnel sous la montagne de Saint-Irénée. Il faudrait dès-lors d'autres cahiers des charges pour servir de bases à de nouvelles adjudications, et ces cahiers des charges auraient à déterminer un autre tunnel à percer, un autre parcours à suivre, d'autres gares à élever. Plus on réfléchit à cette supposition d'un changement dans notre traversée, plus on voit s'ammonceler les impossibilités, et plus on s'étonnerait qu'on pût le demander, si on ne savait pas que les intérêts privés, dès qu'ils sont mis en jeu, ne laissent plus au raisonnement toute sa liberté, au jugement toute sa rectitude.

Loin de nous la pensée de vouloir reproduire ici, même sommairement, toutes les raisons qui ont fait adopter le tracé par la rive droite de la Saône, Vaise, Saint-Irénée et le cours Napoléon. Qu'il nous soit permis seulement de montrer, le plus brièvement possible, qu'en arrêtant ce tracé, l'administration ne l'a pas fait seulement dans l'intérêt de la plus grande partie de l'agglomération lyonnaise, mais qu'elle l'a fait plus encore dans l'intérêt du chemin lui-même, dans l'intérêt de la Compagnie adjudicataire, par conséquent des actionnaires.

Les partisans du tracé par les Brotteaux ont répété bien souvent que notre chemin de fer n'était qu'accessoirement le chemin de Paris à Lyon ; qu'avant tout il faisait partie de la grande voie ferrée du Havre à Marseille, de l'Océan à la Méditerranée. De cette condition, selon eux, dépendait tout son avenir financier, et ce serait une grande faute d'augmenter la longueur de cette voie de plus de deux kilomètres, en passant sous Saint-Irénée : car cette augmentation impose-