

Or, ces derniers voyageurs, qui font les deux tiers du nombre total, ont surtout des rapports avec Vaise, Serin, l'Ouest, le Nord et le Centre de Lyon; très peu vont au Midi, aucun ou presque aucun ne se rend aux Brotteaux ou à la Guillotière, et cependant c'est là qu'on voudrait forcément les transporter tous. Ce serait, dès lors, les obliger de retourner, pour ainsi dire, vers les points d'où ils seraient venus pour atteindre leur destination; ce qu'ils ne pourraient faire qu'avec une perte de temps et d'argent bien autrement grande proportionnellement que celle qu'on aurait voulu éviter aux voyageurs des points extrêmes. Il est vrai que ce nombre considérable de voyageurs, auxquels on aurait imposé une aussi singulière nécessité, sauraient s'y soustraire en évitant de prendre la voie ferrée: ils se confieraient aux bateaux à vapeur, qui les débarqueraient, suivant leurs besoins, à Serin, ou au quai de la Peyrolierie, près au moins du Nord et du centre de notre ville. Il est donc évident que le tracé par les Brotteaux aurait été grandement nuisible aux intérêts de la Compagnie en lui faisant perdre ainsi une bonne partie de ses voyageurs. Que penserait-on d'une entreprise de messageries qui voudrait faire dépasser Lyon et conduire forcément jusqu'à Serin, ou près de l'École Vétérinaire, ses voyageurs venant de Vienne, Bourgoin et Saint-Etienne, voyageurs dont les relations d'affaires sont naturellement avec la Guillotière et le Midi de la ville; on la regarderait comme une entreprise insensée, et on lui prédirait une ruine prochaine. Que proposaient les partisans du tracé par les Brotteaux à l'égard des voyageurs des bords de la Saône, si ce n'est cela!

Il y a une question peut-être plus importante encore que celle des voyageurs, c'est celle des marchandises. Que se serait-il passé, en effet, à leur égard, si le chemin de fer eût quitté la rive droite de la Saône, en amont de l'Ile-Barbe, sur la limite des communes de Saint-Rambert et de Collonges, pour