

Aujourd'hui M. Bineau a changé tout cela, et, de sa propre sagesse et de sa science certaine, il vient déclarer que cette longue élaboration des conseils du pays n'avait abouti qu'à une erreur, et que le véritable intérêt général, plus celui de la Compagnie de St-Etienne à Lyon, demande que le chemin de fer soit transporté sur la rive droite, par Perrache, Givors et Condrieu. Et vite le plus joli traité du monde est bâclé en un clin d'œil avec les administrateurs de la compagnie de Saint-Etienne. Qu'on n'ait tenu aucun compte de la loi qui exige des enquêtes préalables à l'établissement des travaux publics ; qu'on ait foulé aux pieds la loi de 1845 qui avait déterminé la direction du tracé, qu'on fasse litière des intérêts fondés sur cette loi, des transactions nombreuses qui s'appuyaient sur la protection de son statut, rien de plus simple ; c'est trop facile à comprendre.

On sait bien à Lyon que les traditions de la grande époque sont revenues ; et, de si haut qu'il plane, le regard puissant du ministre n'en pénètre pas moins tous les détails, tous les faits secondaires de la vie locale. Qu'est-il besoin de ces enquêtes bavardes, de ces formalités procédurières, de ces caquets des corps administratifs des localités intéressées ? Par la seule inspiration de son génie, le ministre tranche de loin, et tout est dit.

Les bonnes gens de Lyon vont se demandant quelles bonnes raisons ont pu déterminer le ministre dans cette préférence singulière du tracé par Givors et Condrieu, sur la direction par la Guillotière et Vienne, quels puissants motifs avaient entraîné le rapporteur à sanctionner cette volte-face aussi soudaine qu'imprévue.

Est-ce l'économie ?

Mais M. Vitet nous apprend que le tracé par la rive droite coûtera aussi cher que celui par la rive gauche.

Est-ce un produit supérieur ?

Mais la Compagnie de Saint-Etienne encaissera la recette de la circulation de Perrache à Givors, et les pertes seront pour l'Etat ou pour la Compagnie de la ligne principale qui doit garantir l'intérêt du prêt de 11 millions qu'on lui impose, au profit de sa sœur bien-aimée. Elle doit, en outre, payer les frais de garde et de surveillance, établir à ses frais les gares et stations de Perrache et Givors, traverser le Rhône à Condrieu, comme on l'aurait traversé à la Guillotière. A l'une les profits mignons, à l'autre les sinistres et les déficits ; à celle-ci les faveurs du tracé, à celle-là les rigueurs de la loi commune.

Est-ce la supériorité de la voie ferrée de la rive occidentale sur le projet par la rive gauche ?