

en 1779, et, le 30 août 1788, le prévôt des marchands et les consuls de Lyon posent la première pierre du nouveau pont. Une plaque de cuivre trouvée avec celle que nous avons déjà mentionnée devait transmettre aux générations les plus reculées le souvenir de ce fait par une inscription dont voici le texte :

*Favente
 Rege benefico Ludovico XVI
 auspiciis
 illustris : ducis de VILLEROY
 summi provinciae moderatoris ;
 ad utilitatem publicam ;
 ex civium sumplibus et votis ;
 primum hujus-*ce* pontis posuere lapidem*
 D. D.
*LUD : TOLOZAN DE MONTFORT eques,
 Mercatorum Praepositus ;
 Nobiles
 JOA : MAR : RAVIER, CL : FR : FAYOLLE,
 JAC : IMBERT-COLOMOS, JOS : STEINMAN,
 Lugduni consules ;
 et
 MAR : PET : PROST eques, communium curator,
 BEN : VALOUS eques, civilat : secretarius,
 AL : ANT. REGNY scularius urbis quæstor,
 die mensis augusli 30, anno MDCCCLXXXVIII,
 urbis splendor
 et magistratum bene meritorum memoria
 sint in perpetuum insigne,
 et quandiu hic fluent Araris undæ.*

Les travaux, commencés en 1788 et bientôt après interrompus par la Révolution, ne furent repris qu'en 1802, sous la direction de M. Caron, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le département du Rhône, et furent achevés en 1808, au mois d'août.

Ce pont, d'une remarquable solidité, avait cinq arches construites en ause de panier, une longueur de 124 m. 50 c. et une largeur de 13 m. 15 c. entre les têtes; les piles avaient une épaisseur de 4 m. 10 c. Le seul reproche qu'il fut possible de lui adresser était d'opposer peut-être, dans les grandes crues, à l'écoulement des eaux un obstacle de nature à les faire refluer dans les parties basses de la ville. C'est pourquoi sa démolition et sa reconstruction ont été comprises dans les travaux destinés à préserver Lyon des inondations. Les dimensions du nouveau pont, que nous indiquerons, permettent d'espérer que le but proposé sera atteint.

Bien que les travaux de démolition aient commencé le 26 mai 1863, le pont est resté ouvert à la circulation jusqu'au 1^{er} août, jour où l'achèvement du pont de bois provisoire a permis de le livrer au passage des piétons et des voitures.

Précédemment, des ponts provisoires avaient été construits soit dans le même emplacement, soit un peu plus en amont. En 1546, à l'occasion du grand jubilé, on fut obligé de construire, en face du quai des Célestins, un pont de bateaux, attendu que le pont de Saône ou pont de pierre se trouvait insuffisant, eu égard à la foule considérable des pénitents qui se rendaient dans les églises. Pendant l'interruption des tra-