

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 provinciæ moderatoris ;

ad utilitatem publicam ;

ex civium sumptibus et votis ;

primum hujus-ce pontis posuere lapidem

D. D.

LUD : TOLOZAN DE MONTFORT *eques,*

Mercatorum Præpositus ;

Nobiles

JOA : MAR : RAVIER, CL : FR : FAYOLLE,

JAC : IMBERT-COLOMES, JOS : STEINMAN,

Lugduni consules ;

et

MAR : PET : PROST *eques, communium curator,*

BEN : VALOUS *eques, civitat : secretarius,*

AL : ANT. REGNY *scularius urbis quæstor,*

die mensis augusti 30, anno MDCCCLXXXVIII,

urbis splendor

et magistratuum bene meritum memoria

sint in perpetuum insignes,

et quamdiu hic fluent Aravis 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 anse 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 fût possible de lui adresser était d'opposer peut-être, dans les grandes crûes, 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-