

1335 : « *Constructio arcus dimidii* (1), » et explique la croyance, qui avait cours au dernier siècle, que le pont de la Guillotière avait d'abord été édifié trop étroit, et qu'on en doubla la largeur par l'adjonction d'un second pont soudé au premier par des chainages en fer (2). Cette croyance était motivée par la différence que l'on pouvait constater dans le niveau et quelquefois les matériaux des deux parties d'amont et d'aval de la même arche, par la fissure qui s'était produite sur toute la ligne de jonction des maçonneries, à raison de l'inégalité de siccité, de retrait, de contraction et de tassement des deux masses, et, enfin, par les barres de fer transversales munies de clés à leurs extrémités, que l'on crut devoir appliquer, en 1491 (3), sur l'extrados des voûtes, pour prévenir l'écartement exagéré de ces fissures.

Dès 1190, au moins, c'est-à-dire huit ans à peine après la concession de l'emplacement, la presque île lyonnaise était unie au Dauphiné par un pont alors très-probablement tout en bois. Ce pont, fortement ébranlé par le passage des troupes de Philippe-Auguste et de Richard Cœur-de-Lion, qui l'avaient franchi, se rendant de Vézelay à la Croisade, s'écroula sous le poids de leur suite,

(1) Arch. départem. du Rhône, Arm. *Aaron*, vol. 16, n° 10; — *Cartul. d'Etienne de Villeneuve*, fol. 81, n° 89.

(2) V. Expilly. *Dict. de la France*, t. IV, p. 284.

(3) Les comptes de la ville portent qu'à la date du 31 décembre 1491, paiement de 115 livres 4 sous tournois fut fait à Etienne Laurencin « pour soixante onze quintaulx et dix-neuf livres de fer, du fer batu aux martinets d'Alaval en Dauphiné, en cent quatorze piesses de fer, pour faire barres traversans aucuns des hares du pont (du Rhône), qui se sont ouvertz, afin de les garder de plus ouvrir, compris la voyture et péages dudit fer jusques à la maison appelée la Chartrosse. » (Arch. municipales, CC. 508.)