

était, depuis les tours de la porte jusqu'à la dernière culée du côté de la Guillotière, de 270 toises de Paris, soit 526 m. 50 c. sur une largeur constante de 23 pieds, soit de 7 m.866 c. Aujourd'hui, par suite de la construction des quais du Rhône, sa longueur n'est plus que de 275 m.

Il convient peut-être, en terminant ce chapitre, de fournir une réponse à cette question, qui se présente tout naturellement à l'esprit : Pourquoi cette œuvre, qui serait un jeu pour nos ingénieurs, a-t-elle coûté six siècles d'efforts et de sommes énormes ? Nulle part je ne trouve une explication autorisée. Je vais donc essayer, sous toutes réserves et dans l'espoir d'attirer sur ce point l'attention des hommes compétents, d'exposer aussi brièvement que possible quel est mon sentiment :

C'est une cause toute autre, je crois, que « l'âpreté des eaux », leur poids ou leurs caprices, comme le disaient les architectes du moyen-âge, qui causaient les chutes si souvent répétées des arches du pont, car les éléments n'ont pas de caprices ; ils obéissent passivement à des lois mathématiques dictées par la nature et que la science ne peut troubler en vain. Le Rhône, coulant à Lyon sur une couche de gravier d'une grande puissance, dut, lorsqu'il fut restreint en son cours par des énormes piles de 8, 10 et 12 mètres d'épaisseur, changer de régime, afin de trouver une compensation pour le débit de son volume, soit dans le déplacement et la profondeur de son lit, soit dans la vitesse de son courant. D'abord, emmagasinant en quelque sorte ses eaux, il tenta, à diverses reprises, de se frayer un passage à travers les plaines de Béchevelin, en se jetant vers le Dauphiné ; puis, contraint par les travaux d'art, les digues appelées *Pessières*, de refluer vers la ville, il se précipita impétueux sous les arches du pont, s'efforçant de recouvrer