

journal, à ceux qui en ont critiqué la durée, s'ils ont vu quelquefois un ouvrage de ce genre construit et monté en si peu de temps ?

« Il reste, il est vrai, quelques menus travaux tels que : installation du gaz, nivellement des garde-corps, etc.

« Mais tout ceci ne peut se faire qu'après les épreuves, et alors que le tassement général se sera produit.

« Veuillez donc accueillir ma réponse dans votre plus prochain numéro, et me croire toujours votre tout dévoué.
— J. B. Pitrat. »

Le 15 août 1873, cette passerelle fut enfin livrée à la circulation après l'essai réglementaire.

Le 23 septembre suivant, un avis informe le public que le passage sur la passerelle de la Boucle était interdit, mais pour quelques jours seulement ; — que du reste le pont de la Boucle ne se ferme à la nuit close que parce qu'on attend que les appareils à gaz soient posés et que l'on puisse traverser l'Exposition, ce qui ne tardera pas.

L'exploitation de la passerelle, pendant la première année, rapporta une recette brute de 9,000 francs environ, mais si l'on déduit de cette somme les frais du personnel, de l'entretien et de l'éclairage, qui peuvent être évalués à 3,000 francs, il en résulte un simple bénéfice de 6,000 francs, ce qui ne donne pour intérêt du capital employé qu'à peu près 3 0/0, sans réserve aucune pour l'amortissement.

L'éclairage pourtant laissait encore à désirer, témoin cette lettre adressée à *Lyon Journal*, le 5 septembre 1874 :

« Monsieur le Directeur,

« Passant, hier soir, à 9 heures, sur la passerelle de la Boucle, je remarquai que certaines parties du pont res-