

Les résultats obtenus par l'entreprise pendant les 24 mois que le péage a été perçu, n'étant pas encourageants, si l'on veut appliquer l'article 40 dans toute sa rigueur, on n'aboutira pas sans modifier considérablement les clauses du cahier des charges. En effet, la durée de la concession étant de 20 ans, qui ont pris cours du 15 août 1873, jour où la passerelle a été livrée à la circulation, il ne lui reste plus qu'une durée de seize ans environ pour aller jusqu'au 15 août 1893, époque où elle prendra fin. C'est pendant ce laps de temps que l'amortissement des sommes déjà employées, ainsi que de celles qui restent encore à dépenser pour remettre le pont en état, devra avoir lieu. Il n'est donc pas possible dans ces conditions d'espérer une solution heureuse.

Y a-t-il utilité à rétablir cette passerelle ? Il est évident qu'un moyen de passage emprunté, en moyenne, par un millier de personnes par jour répond à ce besoin incontestable, mais il ne faut pas s'en exagérer l'importance. — Pendant juillet et août, le pont a été fréquenté par 45 mille personnes, et ce nombre est descendu à 40 mille pendant décembre et janvier.

Au résumé, comme on vient de s'en convaincre, les conclusions adoptées par le Conseil municipal n'étant point favorables aux désirs des pétitionnaires, il semble que tout concourt à perpétuer la mauvaise chance qui s'est attachée à ce pont depuis que le sieur Martin, créateur du plan, en a renié pour ainsi dire la paternité, en se hâtant de vendre sa concession à une Compagnie anonyme qui était loin de s'attendre que par suite du retard d'établissement de quelques pieux préservateurs, elle se trouverait ruinée dans ses calculs et dans son attente. Personne, en effet, n'ose se charger aujourd'hui de la lourde dépense qu'exige la guérison de cet invalide dont l'exis-