

juste à point pour prouver la justesse de cette opinion nouvelle.

En terminant sa *Description du pays des Ségusiaves*, 1838, Auguste Bernard parlait de ce pont romain à Pinay comme desservant une route ancienne inconnue, et il ajoute en définitive qu'on ignore complètement l'usage de ce pont antique sur la Loire.

Sous Louis XIV, une digue fut construite, en 1711, sur les restes de ces piles pour amortir la violence du courant dans les crues de la Loire, dont l'une d'elles s'est élevée là, en octobre 1846, jusqu'à près de *vingt mètres* ! Ce passage est appelé vulgairement en Forez le *Saut de Pinay*. Un pont vient d'y être rétabli.

Avant l'ouverture du chemin de fer direct de Lyon à Roanne, de 90 kilomètres par Tarare, le détour en voie ferrée par Saint-Etienne de 140 kilomètres était non seulement beaucoup plus long, comme on le voit, mais encore bien plus prononcé, puisque l'angle que forme Saint-Etienne avec Lyon et Roanne n'est que de cinq rums de vent et $\frac{2}{3}$, au lieu que celui de Moind avec les mêmes villes de Lyon et Roanne, est de six rums et demi.

De *Lugdunum*, la bifurcation étant précisée sur la Table à *Foro Segusiavorum* (Saint-Symphorien-le-Chatel), la route pouvait traverser la Loire à Veauche en passant au sud de Saint-Galmier, à la station même (1) actuelle du chemin de fer à VIII lieues gauloises, et de là mener à XVII lieues gauloises à Jcïdmago (Usson) (2).

De cette manière, le tracé et les distances de la Table seront respectés et tout concordera.

(1) Actuellement, Saint-Galmier-gare est à trois kilomètres de Saint-Galmier-ville.

(2) Par Saint-Marcellin et Luriecq.