

## COMPTES RENDUS

---

DELARUELLE (chanoine E.) et LATREILLE (André). — *Histoire du Catholicisme en France sous les Rois très chrétiens*. — Tome II. — *Du siècle de Saint-Louis à 1740*. PARIS, Spès, 1960, in-8°.

On a déjà dit l'intérêt et la nouveauté de cette *Histoire du Catholicisme français* écrite pour l'honnête homme, mais avec un sens scrupuleux de l'honnêteté et de l'exactitude par MM. Palanque, Delaruelle et André Latreille. Voici que paraît le second volume dû au chanoine Delaruelle et à M. Latreille : il va du siècle de Saint-Louis à 1740. C'est dire que l'unité du XVIII<sup>e</sup> siècle semble brisée, mais, à cette date, la religion traditionnelle peut ne pas paraître avoir subi de trop graves atteintes ; dans une ville comme Lyon la foi reste vive ; l'orthodoxie a été défendue, avec souplesse et fermeté, par le cardinal Fleury. La coupure choisie se justifie donc, encore que Louis XVI ait mérité, autant que ses devanciers, le titre de roi très chrétien.

Non seulement les auteurs ont voulu montrer les crises qui menacent la religion (protestantisme, jansénisme, incrédulité), mais étudier la pratique et le sentiment, la vie intellectuelle et l'expansion du catholicisme français. A cet égard, les pages consacrées au Canada ne sont pas les moins bien venues. Ajoutons que le style est constamment clair et vivant, et que le lecteur n'éprouve à aucun moment l'ennui qui peut être la suite d'une érudition indigeste. Nos affinités nous ont tourné particulièrement vers la partie moderne, et les pages de M. André Latreille nous ont donné constamment l'impression de la maîtrise. La Provence y est, bien entendu, présente par le cardinal Grimaldi, par Soanen, par le concile d'Embrun, par les travaux de l'abbé Ardoin, souvent utilisés.

Parmi les analyses les plus denses, citons le conflit d'Innocent XI et de Louis XIV, les raisons pour lesquelles le cancer janséniste (le mot est dur, même si M. Latreille l'explique) s'est propagé. Peut-être le jansénisme, avant de se dégrader, représentait-il une famille d'esprits exigeants, si bien que, le mouvement disparu, de telle ou telle âme austère ou ombrageuse, quelque peu procédurière parfois, se dégage comme un parfum de jansénisme.

Nous permettra-t-on deux autres critiques vénielles ou plutôt deux observations. Nous aurions désiré que la vie artistique tint une plus large place, et en particulier la musique. La seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle et la première du XVIII<sup>e</sup> sont un âge d'or de la musique catholique en France. La pompe n'en étouffe pas l'émotion, au contraire. Le rappeler eût été un moyen de comprendre la sensibilité du temps.

Peut-être eût-il fallu marquer plus fortement aussi la méfiance si largement répandue à l'égard du clergé régulier. Elle est visible chez le naturaliste aixois Tournefort. On objectera qu'il peint les moines grecs, mais il les juge à travers des préventions qu'il a amenées de France et que l'on décèle très largement dans la littérature. Le XVII<sup>e</sup> siècle, sur ce point, n'est pas très différent du XVIII<sup>e</sup> : c'est une question de degré. La carte des diocèses appelle également des corrections. Encore une fois, ces quelques remarques ne diminuent pas le mérite d'une réussite éclatante.

P. GUIRAL.

*LES FOIRES DE LYON. Passé, présent, perspectives.*

(*Cahiers d'histoire* publiés par les Universités de Clermont, Lyon, Grenoble. — Tome V 1 1960, Lyon, Faculté des Lettres, 72, rue Pasteur, in-8°.)

Ce numéro spécial est le résultat d'un colloque international, tenu à Lyon du 3 juillet au 5 juillet 1958, sur le thème : *Lyon et les pays de l'Europe centrale et méridionale*. A la suite d'une introduction du recteur André Allix, réputé pour ses études d'histoire économique du moyen âge en Dauphiné, il comporte quatre articles d'histoire importants dus à des spécialistes de la question, MM. Jacques Heers, Hermann Kellenbenz, Jean-François Bergier et R. Gascon. Bien que l'histoire des foires de Genève et de Lyon ait été débrouillée, dans ses grandes lignes, par les travaux déjà anciens et bien connus de Borel et de Brésard, le colloque ne manque pas d'en renouveler certains aspects et non des moindres.

On sait qu'après la décadence des foires de Champagne les troubles de la guerre de Cent ans amenèrent les circuits commerciaux reliant la Méditerranée et l'Italie aux Flandres, à se déplacer de la France royale vers la voie rhénane et les états savoyards. Ainsi, dans le courant du XIV<sup>e</sup> siècle, grandissent peu à peu les foires de Genève, substituée à Paris comme place bancaire, et où toutes les grandes firmes commerciales des Italiens sont représentées au milieu du XV<sup>e</sup> siècle : foires de traditions médiévales, mais aussi foires de change avec les avantages de la *risorse*, et de la multiplicité des retours. Sur ce intervient le génie politique de Louis XI qui, voyant Lyon assise au milieu d'un réseau de voies navigables, décide, en la dotant de larges franchises, d'y transférer les foires internationales de Genève (1462). Dès 1466 le transfert des banques italiennes à Lyon est effectif, bien que le duc de Savoie, pourtant très hostile à Genève qui refuse sa souveraineté, ait tout fait en cette occasion pour soutenir sa foire. Puis en 1477 Genève, par son alliance avec Charles le Téméraire joue la mauvaise carte ; elle s'endette pour une génération et, à partir de 1485, c'est la décadence, enfin l'effondrement vers 1510.

Un léger redressement se marque toutefois à partir de 1520, favorisé par l'introduction de la Réforme et la légitimation qui s'ensuit du prêt à intérêt.

Lyon a donc triomphé dès le XV<sup>e</sup> siècle, bien avant 1520, où se produit l'afflux des métaux précieux d'Amérique. Tout comme celle de Genève, sa foire est spécialisée dans ces produits de luxe auxquels était

réservée la voie alpine de terre. En première ligne c'était la soie provenant de Venise et de Toscane, avec ses colorants chers (brésil, cochenille, indigo), la soie même non ouvrée, valant, à poids égal, dix fois plus cher que le poivre. On sait que, depuis la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, les produits lourds, notamment les draps de Flandre exportés en Orient, utilisaient la voie maritime par Gibraltar beaucoup moins coûteuse. Durant la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle les foires de Lyon, dans tout leur éclat, sont le grand marché français des marchandises italiennes qui y représentent les deux tiers en valeur des importations. Les essais de déplacement de la foire par Charles-Quint vers Besançon (1535), puis d'autres places, à la suite de la curieuse enquête révélée par les archives de Simancas (1542), restent vains. Accusés par les Impériaux d'un complot d'accaparement du change européen, les maîtres du marché international n'en continuent pas moins à exporter de l'or vers Lyon, et à faire des remises sur cette place que ne touche guère la crise de 1551. Les villes d'Allemagne qui se sont installées dans l'économie mondiale dans la seconde partie du XV<sup>e</sup> siècle arrivent à Lyon par le relais de Genève. Au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle la nation allemande finit même par supplanter l'italienne : elle est dominée par les dix-huit maisons de Nuremberg que suivent plus tard, au second rang, les onze maisons de Saint-Gall. Grâce à celles-ci la participation des Suisses, lors du règlement de Pâques 1553, s'élève à un septième. Cependant les Italiens tendent à se maintenir, cherchant à prendre contact avec le commerce de détail à partir de 1569 environ. L'année suivante une menace s'esquisse sur la route italienne des Alpes par la création des foires de Chambéry ; mais elle est bientôt déjouée. Plus sérieuse est, à cette date, l'apparition sur le marché mondial du drap anglais, juste au moment où s'élève en France le coût de la production du drap national, dont l'apport comptait gros dans le trafic des foires de Lyon. Enfin, à partir de 1575, les maisons italiennes s'éloignent de Lyon, et c'est alors la décadence de la foire, qui, précipitée par les guerres civiles du temps de la Ligue, est effective à la fin du siècle.

A propos des relations commerciales des Suisses avec la Provence, une réserve me paraît devoir être faite quant à une phrase de M. Bergier (p. 39), suivant lequel les Suisses, tributaires du sel de Franche-Comté, ne se seraient pas montrés dans le Midi avant que Louis XI, après la bataille de Saint-Jacques, près Bâle, ne le leur ait ouvert (1444). En effet, le marché des sels de Camargue a dû, de tout temps, attirer les Suisses ou tout au moins les Genevois dans le Bas-Rhône. Dès le XIV<sup>e</sup> siècle on a le témoignage des textes écrits, car dans les comptes de péages du Rhône, aux alentours de Seyssel, dans la seule année 1342-1343 on voit passer à Désigny cent soixante et un convois de sel (*navatae*) arrivant de Provence et se dirigeant sur Genève par la route du Mont-Sion et Saint-Julien. De Genève le sel de Camargue devait remonter la haute vallée du Rhône et atteindre au moins le Valais, suivant un courant qui a toujours existé et s'est perpétué au moins jusqu'au Premier Empire. L'approvisionnement des Genevois en produits du Levant amena aussi ceux-ci à s'intéresser à la création du centre commercial et maritime de Villefranche-sur-mer instauré par le duc de Savoie et le duc de Bourgogne réunis vers 1442 (1). Enfin, à partir de 1465, on rencontre à Marseille les Genevois qu'y attirent les arrivages de sucre sicilien et espagnol.

(1) La Roncière, « Histoire de la Marine », t. II, p. 274.

L'intérêt du numéro spécial du colloque de juillet 1958 s'accroît du fait de l'article de M. Geisendorf sur une question annexe à celle des foires, à savoir les liens étroits qui, du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, ont uni les imprimeurs lyonnais à ceux de Genève. Lyonnais réfugiés à Genève, les de Tournes y ont continué la réputation de leur dynastie dans leurs éditions de Montesquieu et de Voltaire, et pour autant ils ne négligeaient pas de travailler avec les Jésuites dans le domaine des éditions classiques.

Après avoir ainsi fait une très large part au passé, le fascicule des *Cahiers d'histoire* s'achève par une étude pertinente sur la résurrection de la foire de Lyon, sous une forme moderne, à partir de 1915, sur son développement actuel et sur l'avenir qui lui paraît destiné.

Joseph BILLIoud.

*LES ROUTES DE FRANCE depuis les origines jusqu'à nos jours (Colloques Cahiers de la Civilisation. - Paris. Association pour la diffusion de la pensée française, 23, rue Lapérouse, XVI<sup>e</sup>, 1 vol. in-8°, 170 p., 16 pl., h. t.).*

Il s'agit des résultats du colloque qui s'est tenu à l'Institut d'Etudes françaises de Sarrebrück, les 17 et 18 mai 1958, sur le thème « Les routes et la civilisation française ».

Y ont collaboré : MM. Paul-Marie Duval, directeur d'études à l'Ecole pratique des Hautes Etudes (IV<sup>e</sup> section), pour l'époque gallo-romaine ; Jean Hubert, professeur à l'Ecole de Chartes, pour le Moyen Age ; Georges Livet, professeur à la Faculté des Lettres de Strasbourg, pour l'ancien Régime ; Louis Trenard, professeur à la Faculté des Lettres de Lille, pour « de la route à l'âge d'or des diligences » ; Roger Coquand, professeur à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, pour la route moderne. Cet ouvrage constitue une mise au point, accompagnée de bibliographies critiques, par des spécialistes de différentes périodes sur un centre d'intérêt commun : la route française.

1) P.-M. Duval insiste d'abord sur la disposition géographique du réseau routier gallo-romain. De Lyon rayonnent les artères principales (dont les plus anciennes, les voies d'Agrippa) vers les extrémités des Gaules : l'Espagne par la via Domitia, Bordeaux, Saintes, l'Armorique, Rouen, Boulogne, Cologne, Strasbourg. Des métropoles secondaires rayonnent des voies vers les chefs-lieux des cités, et l'ébauche d'une carte des voies romaines ne montre pas un réseau de densité continue, mais une juxtaposition d'étoiles.

Toutefois, nous regrettons qu'un problème soit considéré comme résolu, celui des liaisons Gaule-Italie. Certes, les cols des Alpes étaient utilisés l'été, mais la liaison essentielle ne s'établissait-elle pas par la vallée du Rhône ? Doit-on, comme le figure la carte p. 13, admettre le seul carrefour d'Arles, ou, au contraire, penser que celui de Saint-Gabriel, près de Tarascon, bien qu'à l'écart des agglomérations romaines, était le croisement essentiel ?

L'auteur explique ensuite le tracé des voies romaines. Rectilignes, mais formant une ligne brisée, elles peuvent s'adapter au relief (p. 16). Opposée à nos chaussées modernes, la *via* n'était pas aussi rigide que

l'on a prétendu. Au contraire, malgré les pavements, elle présentait une réelle élasticité. Sur les voies principales, « périodiquement reconstruites, plus que régulièrement entretenues », l'accumulation des recharges pendant leurs quatre siècles d'existence leur a donné l'apparence d'un « mur enfoncé dans le sol » (p. 12).

La *via* était assez large pour que deux chars puissent y circuler de front ; mais « il y avait des voies doubles, et même à triple circulation avec trottoir axial, entre Langres et Dijon par exemple », p. 19. Des rainures d'écartement divers pouvaient faciliter le passage des chars, de types très variés. Comme on ne savait pas atteler les chevaux en file, ces routes n'étaient guère utiles aux transports de marchandises, qui empruntaient les voies d'eau. Mais équipée de relais (*mutatio*) tous les 9 ou 12 km., de gîtes d'étape (*mansio*) tous les 2 ou 3 relais, la voie romaine permettait la poste, les déplacements officiels ou privés, les transports de troupe et de ravitaillement pour l'armée. Réseau stratégique, qui va se perpétuer dans les chemins du moyen âge...

2) J. Hubert compare à la carte des voies romaines les premières cartes des chemins et des postes du *xvi<sup>e</sup>* et du début du *xvii<sup>e</sup>* siècles et pose le problème du passage du réseau centralisé sur Lyon, au réseau moderne.

Mais au haut moyen âge la voie romaine survit ; parfois, elle est même entretenue. L'organisation défensive contre les Normands s'appuie sur le réseau antique (p. 30 et fig. 7). L'exportation des tables d'autel en marbre sculpté de l'industrie narbonnaise s'effectue par les anciennes voies romaines, etc.

Bientôt, sporadiquement, apparaissent les ébauches de nouveaux réseaux, de chemins, voire de chaussées. Ainsi, une chaussée est construite aux abords de Bourges en 1095 ; la seigneurie de Deols Chateauroux organise un réseau de chemins, « de château à château » (p. 36), des chaussées pavées existent à Paris et à Avignon au temps de Saint Louis. De même, les prieurés sont reliés aux abbayes par des chemins susceptibles de porter des charrois. Les hôtelleries monastiques constituaient de véritables gîtes d'étapes. Parfois, les moines se livraient à des constructions remarquables comme ce chemin qui relie Conques à un de ses prieurés (p. 43). Certains chemins devaient être équipés pour supporter de lourds charrois de pierres de taille, jusqu'à 3.900 kg. dans les chantiers de Troyes, facilités par l'usage de l'attelage en file et du collier d'épaules.

Chemins pourtant, et non routes, terme dont l'auteur nous semble abuser. Sauf quelques chaussées, il s'agit de voies aménagées par des réparations hâtives, sinueuses dans leur tracé, multiples, car la dégradation d'une section entraîne l'usage d'un ou plusieurs chemins de remplacement. Tous ces chemins ne forment que des réseaux locaux, et l'auteur, avec raison, signale la confusion que crée l'expression routes de pèlerinages qui ne désigne que des itinéraires coutumiers.

Mais jusqu'au début de la guerre de Cent ans, l'entretien de ces multiples chemins est réalisé grâce aux péages, et la circulation, quoique diffuse, est aussi rapide en Champagne à l'époque de Saint Louis qu'au début du siècle dernier (p. 37).

3) G. Livet n'étudie que les problèmes concernant la route royale et la civilisation française de la fin du *XV<sup>e</sup>* siècle au milieu du *xviii<sup>e</sup>* siècle.

Depuis Louis XI l'administration royale agit dans le sens de la hiérarchisation du réseau, que codifie Colbert dans une circulaire aux intendants, du 9 mai 1680. Mais bien souvent il existe deux réseaux, l'un apparent, indiqué sur les cartes et les itinéraires, l'autre réel, correspondant à l'usage que font les usagers de tel ou tel chemin (p. 62).

Nous ne reviendrons pas sur les problèmes d'administration, exposés dans le livre de J. Petot. Quant aux problèmes techniques, ils sont liés aux questions financières et procédés d'adjudication. Une question importante reste à débattre : l'origine de la corvée des grands chemins. Sporadique et épisodique sous Louis XIV, elle se généralise au début du XVIII<sup>e</sup> jusqu'à l'ordonnance de 1737.

M. Livet discute ensuite les fonctions de la route : déplacements du roi et des armées, postes et messageries, roulage (transport des grains, des produits de l'élevage, du sel, ...de l'or), et analyse leurs incidences démographiques (sur la forme et la localisation des villages et villes), linguistiques, intellectuelles et religieuses (les routes des Cévennes), artistiques. La route permet la diffusion des techniques (le compagnonnage), mais aussi le nomadisme des « petits métiers », mendicants et vagabonds. Plus d'une centaine de notes et une bibliographie analytique des sources complètent cette revue des problèmes posés aux historiens (et aux géographes).

4) L. Trenard nous présente la route royale à l'âge d'or des diligences, ou plus exactement la route royale et l'âge d'or des diligences...

Après le rappel de la fondation de l'administration des Ponts et Chaussées et de la question de la corvée, l'auteur étudie les principes directeurs du réseau : la recherche de l'alignement, la desserte des capitales régionales, la conservation des parties utilisables des anciens tracés. Il note les progrès du roulage — métier campagnard qui tient lieu de « petite vitesse » — et l'association du coche d'eau au roulage : les marchandises du Midi à Paris empruntent le Rhône, la route de Lyon à Roanne, la Loire. Les traites, douanes et péages permettent d'apprécier le trafic de l'époque. Depuis 1733, les Postes sont organisées en une ferme : les maîtres de postes pourvoient au transport du grand courrier, au déplacement du roi et de la cour. En 1775, Turgot sépare les messageries de la ferme des postes, les met en régie et les organise : désormais, les diligences parcourent les routes de France.

Napoléon porte l'intérêt sur les cols alpins : L. Trenard rappelle la querelle du Simplon et du Cenis : le premier préféré par l'Empereur et achevé d'abord, le second accepté pour des raisons économiques et mené à bien par Dausse. Gap et Grenoble obtiennent enfin l'ouverture du col du Mont Genève et les premiers travaux au Lautaret. La Restauration et surtout la Monarchie de juillet achèvent la construction des routes royales, et Polonceau fait adopter le procédé Mac-Adam. Le réseau passe de 17.000 km. en 1815 à 35.400 en 1847.

C'est l'époque de la construction (ce que ne nous dit pas l'auteur) de la route Napoléon entre les Bains de Digne et Grasse, et de quelques « routes de la montagne », en Haute-Provence.

La circulation marchande s'organise : au roulage à petite journée (40 km. par jour) s'ajoute le roulage accéléré à grande journée qui utilise les relais, fait 80 km. par jour, peut transporter des marchandises de Paris à Marseille en 14 jours. La route de Lyon à Marseille

supporte 34.000 voitures par an, 200 entreprises lyonnaises sont spécialisées dans le roulage, mais en dehors il y avait tous les types d'artisans, utilisant un matériel archaïque. On connaît l'organisation de la poste aux lettres sous la direction de Lavalette ; l'auteur signale l'intérêt qui s'attache à l'étude des maîtres de poste, groupe social de 1.500 membres qui lutta avec acharnement contre le rail.

L'essor du trafic voyageurs est plus visible encore ; la diligence Laffite et Caillard pèse 5 tonnes, contient 18 personnes. Cinq cents concurrents présentent en 1834 des projets de diligences à vapeur ! Les voyages plus rapides n'étaient pas sans danger : 4.000 diligences versèrent en 1827, causant plus d'un millier de morts. Les entreprises se concurrentent, la guerre des tarifs provoque la faillite de certaines.

Les conséquences sur le commerce, l'agriculture (circulation des produits, élevage des chevaux de trait), sur l'industrie surtout, furent considérables. Les roullers ont des agglomérations particulières (Vaise, la Guillotière). La route facilite les migrations et les émigrants deviennent volontiers des émeutiers.

5) R. Coquand étudie la route moderne, la structure administrative du réseau, les problèmes techniques, son rôle économique. En ce qui concerne la structure administrative du réseau, on notera le doublement de la longueur des routes nationales en 1930, la définition des grands itinéraires, puis des itinéraires internationaux qui, depuis 1950, ont bénéficié de l'application des règles techniques fixées par l'O.C.E. ; enfin, le statut des autoroutes (loi du 18 avril 1955). La carte (fig. 3) présente les principaux projets d'autoroutes de jonction — et l'auteur étudie plus loin la difficulté qu'éprouve notre pays à promouvoir ce programme (incertitude des crédits du Fonds routier, recours aux péages). L'analyse du problème des déviations illustre, avec les autoroutes, la dissociation entre les fonctions de route et de chemin : pour éviter la reconstruction de la localité sur la déviation, celle-ci ne sert qu'au trafic général et non à l'accès des propriétés.

Parmi les progrès techniques, l'auteur étudie d'abord ceux du tracé. Les moyens mécaniques permettent de faire des déblais de 30 m. de profondeur, des remblais de 30 à 40 m. ; les vallonnements n'arrêtent plus la route, mais les ingénieurs préfèrent une succession de courbes, moins propices à l'éblouissement nocturne et à la somnolence que les grands alignements des intendants. En ce qui concerne les chaussées, on en est arrivé à un stade vraiment scientifique. Des matériaux à éléments fins, à granulométrie continue, fortement compactes peuvent remplacer l'empierrement. Des recherches s'emploient à stabiliser les sols en employant des substances chimiques hydrophobes. Et l'ingénieur calcule l'épaisseur de la route en fonction du terrain de fondation et de la fréquence du passage des véhicules lourds. Le béton a été le premier matériau construit par des machines ; mais aujourd'hui on utilise des machines qui construisent des chaussées du type souple.

Le développement de la circulation routière, la coordination des transports, la part des professions de l'automobile et de la route dans l'activité française (7 % de la population active, 1.200.000 salariés), la sécurité routière sont des questions bien connues.

L'auteur nous assure que tous les projets sont étudiés au point de vue de la rentabilité considérée en rapport de la diminution des dépenses de traction, du gain de temps, de l'augmentation de sécurité ; « il

faut dépenser sans crainte lorsqu'on dépense inutilement ». Dirais-je que cet axiome est appliqué ? Il ne me semble pas. Sans doute les quelques autoroutes de dégagement des grandes villes et les quelques tronçons de déviation de la N. 7 de Vienne à Valence semblent donner raison à l'auteur. Mais, par ailleurs, que d'aménagements ridicules au regard de l'accroissement du trafic : exécution d'arbres centenaires pour gagner quelques décimètres le long d'une route à grande circulation, virage isolé aménagé dans une suite d'autres aussi médiocres ; route élargie, mais ponts restant étroits, cause d'accidents nocturnes ! N'en faisons pas grief aux ingénieurs des Ponts et Chaussées : des œuvres remarquables montrent ce qu'ils peuvent faire et ne nous font que plus regretter la médiocrité des crédits qui les oblige à des opérations d'attente. Mais le résultat est là : si notre pays garde la meilleure voirie départementale enrichie chaque jour, d'autres, l'Allemagne de l'Ouest en tête, mais aussi les Pays-Bas, bientôt l'Italie, disposent d'un réseau d'autoroutes qui fait rêver les automobilistes que nous sommes.



Nous ne pouvons que nous réjouir que ces deux livres remettent l'étude de la formation et de l'organisation du réseau routier à l'honneur. Comme l'abandon des grandes routes, l'époque ferroviaire a entraîné le déclin des discussions et des études qui leur étaient consacrées. L'automobile a réveillé le réseau routier, et les disputes après qui s'y rattachent au sujet du tracé des autoroutes par exemple.

Enfin, comme *Provence historique* s'adresse à des amis de l'histoire et de l'archéologie, qu'il me soit permis d'exprimer un vœu ; celui que chacun contribue, par son influence, ses relations, son action personnelle à la sauvegarde des œuvres d'art routières du passé. L'Etat restaure depuis Viollet-le-Duc les cathédrales, pourquoi ne maintiendrait-il pas les ponts anciens, témoins d'une époque ou chef-d'œuvre d'une corporation et d'un architecte ? Le célèbre pont d'Avignon a eu la chance de ne pas être reconstruit sur son premier site ; mais que dire des arches nouvelles du Pont Saint-Esprit ? Comment ne pas regretter le pont de la Guillotière ! Place aux œuvres nouvelles, certes, mais sans effacer à jamais le legs prestigieux du passé !

J. NICOD.

