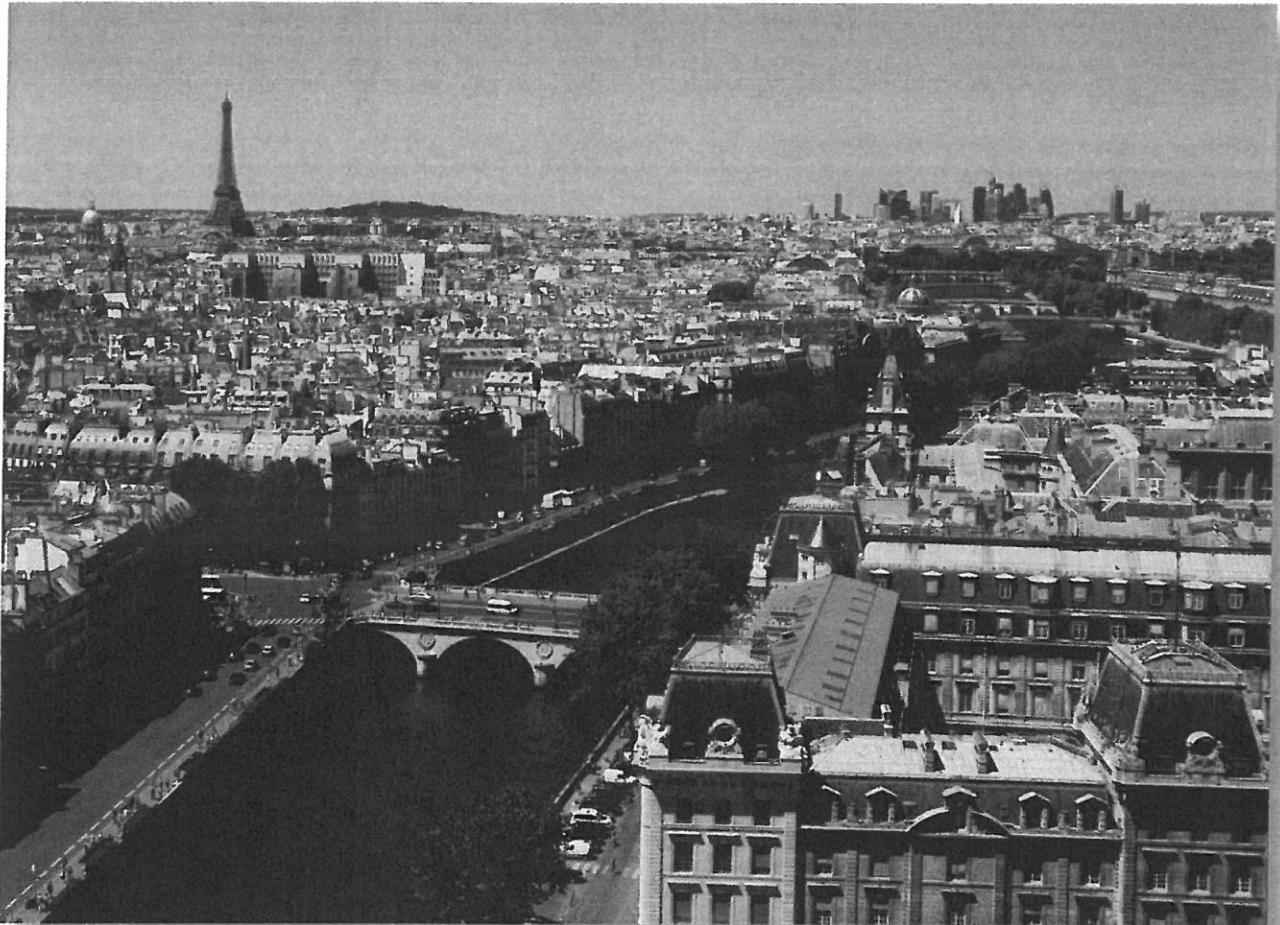


# Les ponts de Paris



Comme tous les ouvrages d'art, les ponts sont le fruit de prouesses technologiques et d'ingénierie innovante. Ainsi que tout monument historique, ils portent le poids de leur passé et en transmettent la mémoire. Et comme tout passeur, ce sont des liens indispensables pour relier une rive du fleuve à l'autre et ses îles à la terre. Mais les ponts de Paris sont aussi bien plus que cela. Accompagnant la construction de Paris depuis l'antique Lutèce née au milieu et aux abords du fleuve, ils sont le reflet d'une ville majestueuse partagée entre deux rives.

En plus de deux mille ans d'histoire, 37 ponts sont venus jalonner la Seine tout au long de sa boucle parisienne. Autant d'ouvrages pour autant d'histoires où les petites se mélangent à la grande.

Nous écartérons ici le pont amont et le pont aval, inaugurés respectivement en 1969 et 1968 pour per-

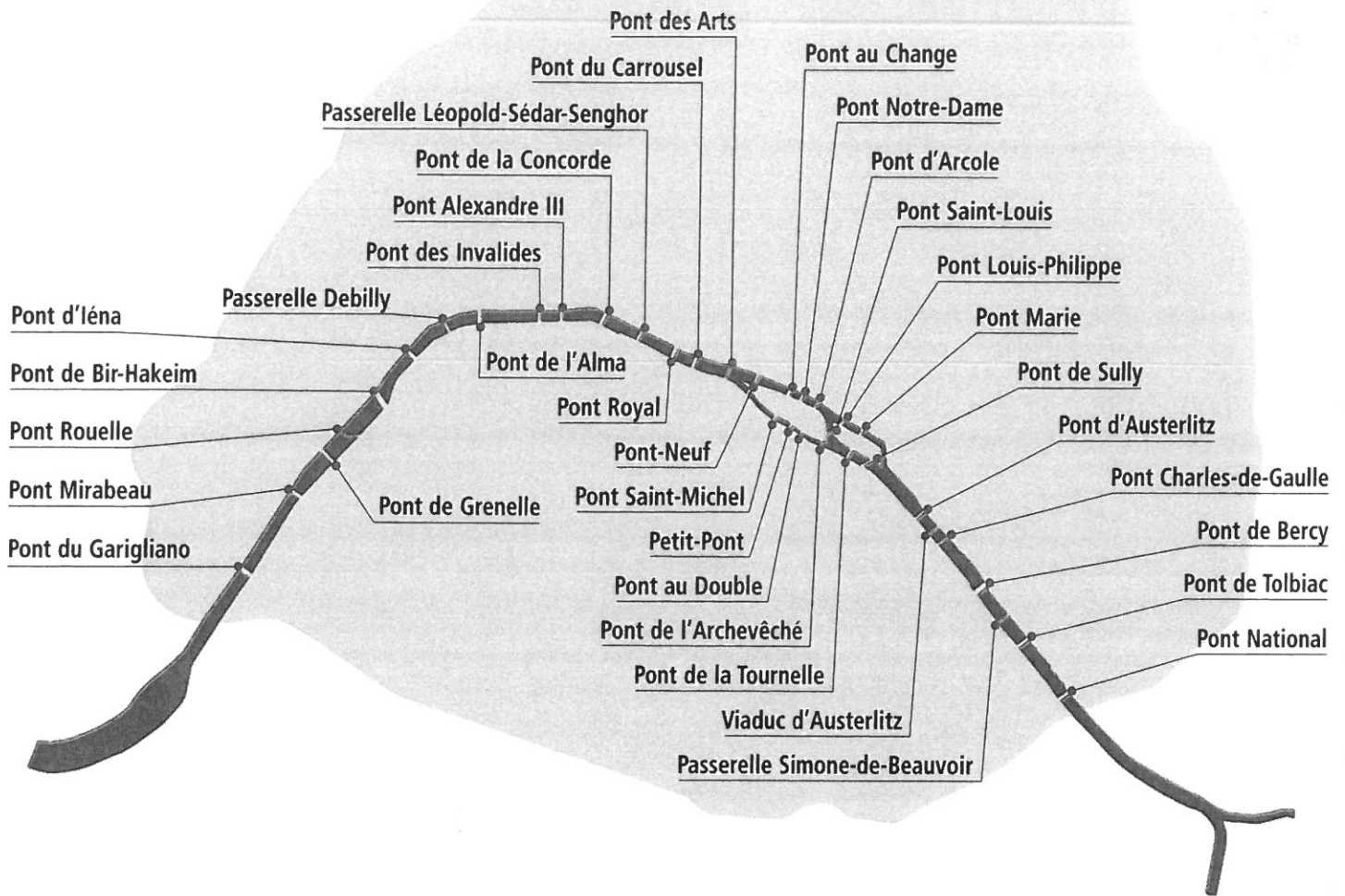
mettre au boulevard périphérique de franchir la Seine, pour nous arrêter plus particulièrement aux 35 ponts intra-muros, plus chargés d'histoire.

Romantiques à souhait, ils ont séduit les poètes et les peintres, inspiré la chanson populaire, et ne cessent d'accueillir sous l'intimité de leur arche les amoureux venus s'y bécoter, tandis que les clochards y trouvent toujours un abri de misère.

Chefs-d'œuvre d'architecture pour les uns, simples lieux de flânerie pour d'autres, ils présentent mille diversités: de style classique, baroque, Beaux-Arts, industriel, néoclassique ou contemporain, construit en pierre de taille ou en fonte, en béton ou en acier, en arc ou suspendu, richement décoré ou aux lignes sobres, chacun d'entre eux révèle son charme propre et sa singularité.

Balade au fil des ponts de Paris...

# TRENTE-CINQ PONTS INTRA-MUROS SUR LA SEINE



## LES PONTS EN CHIFFRES

**Le plus ancien :** Pont-Neuf (1578-1607)

**La plus récente :** passerelle Simone-de-Beauvoir (2004-2006)

**La plus longue :** passerelle Simone-de-Beauvoir (304 m)

**Le plus court :** Petit-Pont (32 m)

**Le plus large :** pont Alexandre III (40 m)

**Le plus étroit :** pont de l'Archevêché (11 m)

**Le plus haut \* :** pont du Garigliano (18 m)

**Le plus bas \* :** pont des Invalides (6,05 m)

\* au-dessus du niveau de la Seine.

## Quand les ponts de Paris inspirent les artistes



« Flâneries parisiennes » © Olivier Fréchet

Oui je sais, tu rames dans le bleu de ton âme près du pont Mirabeau il n'y a pas de bateau pour y charger ta peine. Petit ! Laisse aller la Seine. Les jours viennent.

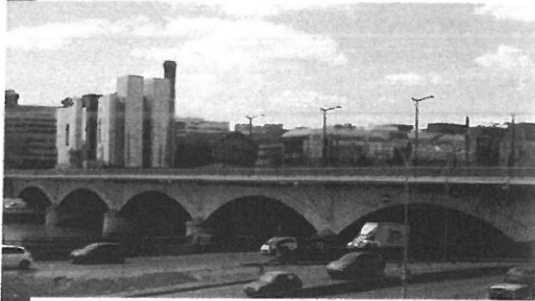
Henri Medori

Sous le pont Mirabeau coule la Seine  
Et nos amours  
Faut-il qu'il m'en souvienne  
La joie venait toujours après la peine  
Vienne la nuit sonne l'heure  
Les jours s'en vont je demeure  
Les mains dans les mains restons face à face  
Tandis que sous  
Le pont de nos bras passe  
Des éternels regards l'onde si lasse  
Vienne la nuit sonne l'heure  
Les jours s'en vont je demeure  
L'amour s'en va comme cette eau courante  
L'amour s'en va  
Comme la vie est lente  
Et comme l'Espérance est violente  
Vienne la nuit sonne l'heure  
Les jours s'en vont je demeure  
Passent les jours et passent les semaines  
Ni temps passé  
Ni les amours reviennent  
Sous le pont Mirabeau coule la Seine  
Vienne la nuit sonne l'heure  
Les jours s'en vont je demeure

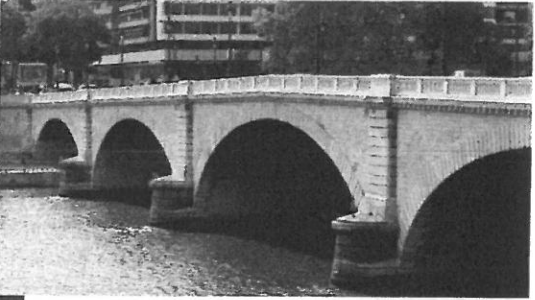
Guillaume Apollinaire (1880 - 1918)

# DU PONT NATIONAL AU PONT D'AUSTERLITZ

Pont National



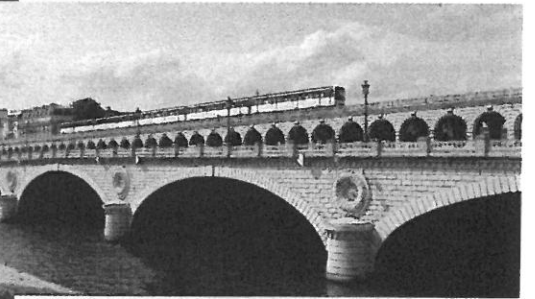
Pont de Tolbiac



Passerelle Simone-de-Beauvoir



Pont de Bercy



Pont Charles-de-Gaulle



Viaduc d'Austerlitz

Sitôt dépassé le pont amont, le premier ouvrage intra-muros sur la Seine est le **pont National**. Construit en 1852-1853 pour supporter la ligne ferroviaire de Petite Ceinture (aujourd'hui désaffectée), il fut appelé pont Napoléon-III. Élargi une première fois à partir de 1936, il est annexé en 2011 d'une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes. Long de 188,5 mètres, il est composé de cinq arches construites en maçonnerie sur des piles en pierre de taille.

À quelques encablures, le **pont de Tolbiac**, reliant le quai de Bercy à la rue Neuve-Tolbiac est le dernier pont de Paris réalisé en maçonnerie de pierre. Sa construction, de 1879 à 1882, est liée à l'urbanisation des quartiers est. Ce sont les ingénieurs Bernard et Pérouse qui le réalisèrent, le dotant de cinq arches elliptiques de 29 à 35 mètres d'ouverture pour une longueur totale de 168 mètres. Apposées sur le pont, deux stèles commémorent l'événement tragique du 3 octobre 1943 au cours duquel quatre aviateurs français périrent, leur avion, touché par la DCA allemande, percuta le pont et s'abîma dans la Seine.

Ouvrage le plus récent à ce jour, la **passerelle Simone-de-Beauvoir**, inaugurée en juillet 2006, relie le parvis de la bibliothèque François-Mitterrand et le parc de Bercy. D'une longueur totale de 304 mètres, avec une portée de 190 mètres sans appui dans la Seine, elle est l'œuvre de l'architecte autrichien Dietmar Feichtinger. Sa structure en acier laminé moulé est constituée de deux courbes qui se croisent et se rejoignent en son centre, supportant une lentille centrale de 12 mètres de large par 106 mètres de longueur, suspendue au milieu du fleuve. Elle est réservée aux piétons et aux cyclistes.

Situé à l'origine à la limite de Paris, le **pont de Bercy** fut d'abord un pont suspendu à péage, construit en 1831. Il fut reconstruit en maçonnerie sous Napoléon III, puis élargi et surmonté d'un viaduc en 1904 pour permettre le passage du métro. De 1989 à 1992, il est à nouveau élargi, doublé d'un pont en béton armé habillé de pierre pour le confondre à l'original.

Le plus récent pont routier de Paris, le **pont Charles-de-Gaulle**, fut construit entre 1993 et 1996 afin de relier directement la gare de Lyon à celle d'Austerlitz. Long de 207 mètres et large de 35 mètres, il est formé d'un tablier en acier blanc évoquant une aile d'avion. Il est dû aux architectes Louis Arretche et Roman Karansinski.

Réservé à la circulation du métro, le **viaduc d'Austerlitz\*** a été construit de 1903 à 1904, conçu par les ingénieurs Louis Biette, Fulgence Bienvenüe (père du métro parisien) et Maurice Koechlin (concepteur de la tour Eiffel) qui réalisèrent un pont en structure métallique, constitué d'un tablier suspendu à deux arcs paraboliques. Décoré par l'architecte Jean-Camille Formigé de motifs marins en fonte moulée (poissons, tridents...), il est inscrit aux Monuments historiques depuis 1986.

Baptisé ainsi en l'honneur de la victoire remportée par Napoléon I<sup>er</sup> sur les Autrichiens et les Russes, le **pont d'Austerlitz** fut construit initialement afin de relier le faubourg Saint-Antoine au Jardin des Plantes. Il fut composé de cinq arches en fonte reposant sur des piles en maçonnerie. Mais la structure souffrant de fissures, les arches furent rebâties en maçonnerie et élargies une première fois en 1854. En 1884-1885, le pont est à nouveau élargi pour connaître son

aspect actuel. Les initiales « N » de l'Empereur, entourées d'aigles qui ornaient à l'origine les tympans, furent alors remplacées par des lions encadrés de drapeaux et d'armes symbolisant la République.



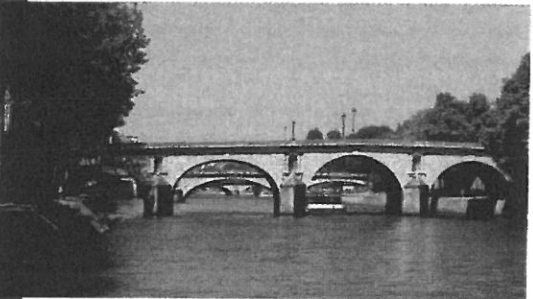
Pont d'Austerlitz

# AUTOUR DE L'ÎLE SAINT-LOUIS ET DE L'ÎLE DE LA CITÉ

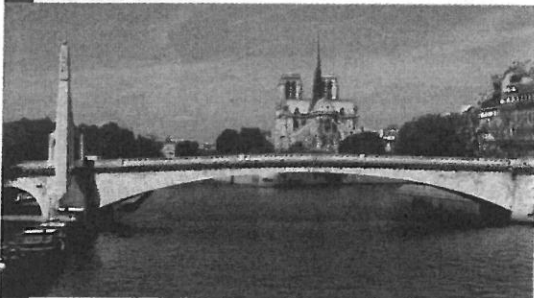
Pont de Sully



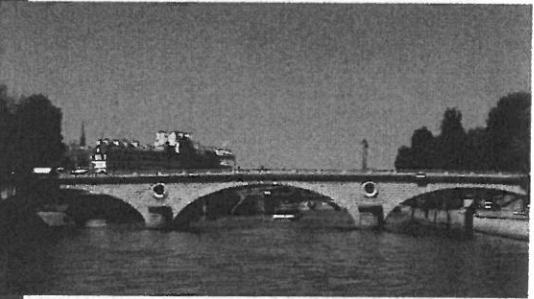
Pont Marie



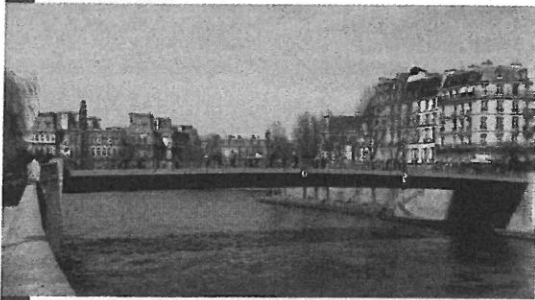
Pont de la Tournelle



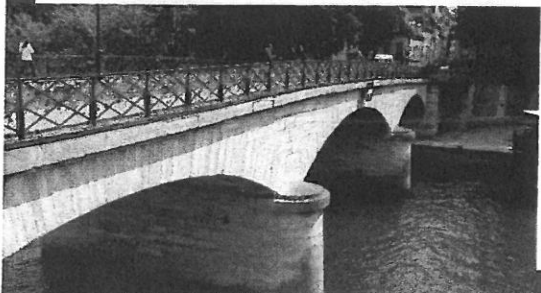
Pont Louis-Philippe



Pont Saint-Louis



Pont de l'Archevêché



Le premier pont rencontré à la pointe est de l'île Saint-Louis est le **pont de Sully**, construit en 1874-1876 par les ingénieurs Gustave Brosselin et Paul Vaudrey, dans le cadre des grands travaux du baron Haussmann. Il fut baptisé en l'honneur du duc de Sully (1560-1641). Il est en fait constitué de deux ponts reliant le boulevard Henri IV (4<sup>e</sup> arr.) et le boulevard Saint-Germain (5<sup>e</sup> arr.) et remplaçant les anciennes passerelles suspendues dites *Damiette* (rive droite) et *Constantine* (rive gauche). La plus longue section (163 mètres) est constituée de trois arches en fonte, la seconde (93 mètres) comprenant une arche en fonte entre deux arches en maçonnerie.

Au centre de l'île, la bien nommée rue des Deux-Ponts fait le lien entre le **pont Marie\*** et celui de **la Tournelle**. Le premier relie, rive droite, le quartier du Marais. Emporté par une crue en 1658, il fut reconstruit en bois en 1660 avant d'être à nouveau rebâti en pierre en 1677 grâce à Colbert. C'est sous cet aspect qu'il apparaît encore aujourd'hui, composé de cinq arches en maçonnerie avec des becs coniques au fronton de chaque pile. Le second relie la rive gauche, face à la rue du Cardinal-Lemoine. Il doit son nom à la présence au XII<sup>e</sup> siècle d'une tourelle carrée de l'ancienne enceinte de Philippe Auguste. Le pont actuel date de 1928 mais succède à un pont de pierre construit en 1656, lequel remplaça un premier pont de bois remontant au Moyen Âge, emporté par une crue en 1651. Il rend hommage à sainte Geneviève, patronne de Paris.

Le dernier ouvrage reliant l'île Saint-Louis à la rive droite est le **pont Louis-Philippe**. C'est pour fêter son accession au trône que le roi posa la première pierre le 29 juillet 1833. Il s'agit alors d'un pont suspendu qui sera incendié lors de la révolution de 1848 puis reconstruit et baptisé pont de la Réforme jusqu'en 1852 avant de prendre son nom actuel. Il est à nouveau rebâti et légèrement déplacé en amont entre 1860 et 1862, composé de trois arches en pierre de taille dont les piles sont ornées d'une rosace métallique entourée d'une couronne de feuillage en pierre sculptée.

Le **pont Saint-Louis** relie entre elles l'île Saint-Louis et l'île de la Cité. De nombreuses constructions furent créées à cet emplacement depuis la première passerelle de bois édifée autour de 1630. Sept ouvrages de différentes factures (pont de bois à sept arches, passerelles, pont en pierre, pont suspendu, pont métallique à arche unique) se succédèrent depuis pour arriver au pont actuel construit en 1969-1970. Ce dernier ouvrage, réservé aux piétons, est un pont en poutres d'acier de 67 mètres de longueur et 16 mètres de largeur.

Nous voici donc parvenu sur l'île de la Cité, où le premier ouvrage rencontré en suivant le courant de la Seine est le **pont de l'Archevêché** reliant l'île à la rive gauche face à la rue des Bernardins (5<sup>e</sup> arr.). Construit sous Charles X, en 1828, par l'architecte Plouard, c'est le pont de Paris le plus étroit, avec 11 mètres de largeur utile ; il est composé de trois arches en maçonnerie de pierre. Offrant la plus belle vue sur le chevet de la cathédrale, il est utilisé depuis 2010 par les amoureux pour y accrocher des cadenas d'amour, comme c'est aussi le cas sur le pont des Arts.

Le **pont d'Arcole** relie, lui, l'île de la Cité à la rive droite au niveau de la place de l'Hôtel de Ville (nommée place de Grève jusqu'en 1803). Il fut construit entre 1854 et 1856 par les ingénieurs Alphonse Oudry et Nicolas Cadiat pour remplacer l'ancienne passerelle suspendue pour piétons dite *passerelle de Grève*, édifée en 1828. Premier pont parisien en fer forgé, il est également le premier à avoir été réalisé sans appui dans la Seine

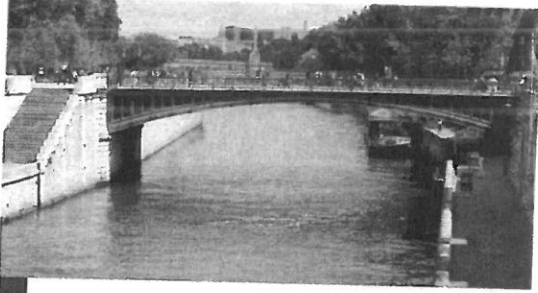
puisque'il est composé d'une arche unique de 80 mètres de portée reposant sur des culées en pierre de taille. Son nom évoque la bataille d'Arcole (Italie), remportée en 1796 par Napoléon Bonaparte sur les Autrichiens.



Pont d'Arcole

# LA CITÉ: DU PONT DE SULLY AU PONT DES ARTS

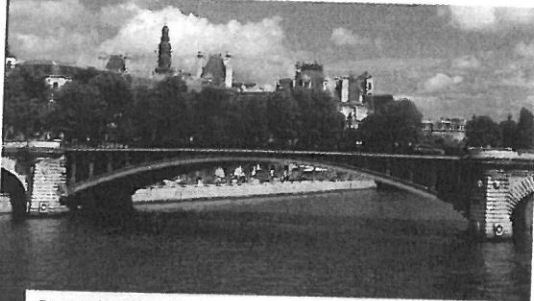
Pont au Double



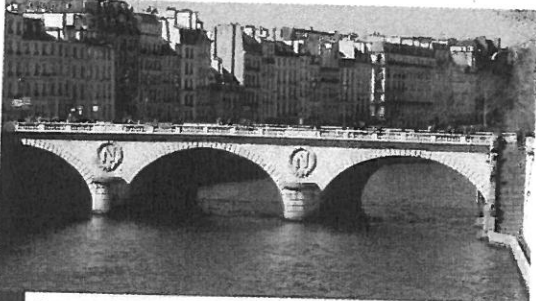
Petit-Pont



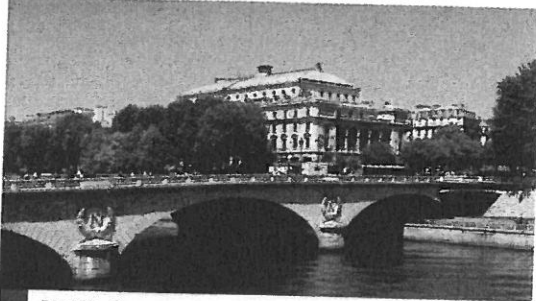
Pont Notre-Dame



Pont Saint-Michel



Pont au Change



Pont Neuf



Le **pont au Double** relie l'île à la rive gauche, du parvis de Notre-Dame (4<sup>e</sup> arr.) au quai de Montebello (5<sup>e</sup> arr.). Il doit son nom au droit de péage fixé à un double denier pour les passants à pied, à l'époque du premier pont bâti en 1626. Il avait alors été construit pour relier les deux parties de l'hôpital de l'Hôtel-Dieu et afin d'y édifier une annexe, la salle Saint-Cosme, recevant elle-même des malades. Mais le pont s'écroula en 1709, causant la mort de 60 personnes. Rebâti à deux reprises, en 1737 et 1748, il est encore remplacé en 1883 par un pont en fonte d'une seule arche afin de permettre la navigation auparavant non praticable sur ce bras de la Seine. Il est actuellement réservé aux piétons.

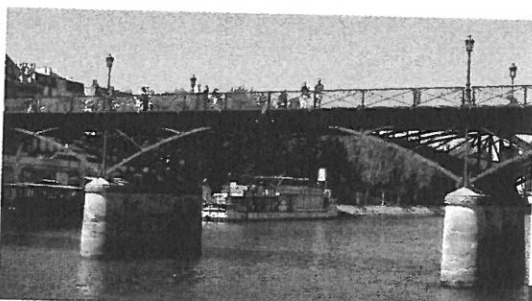
Le **Petit-Pont** rejoint la rive gauche face à la rue Saint-Jacques. Son nom, inchangé de tout temps, est toujours justifié par ses 32 mètres de long qui en font le plus court de Paris. Après plusieurs versions antiques en bois, sa première édification en pierre remonte à 1186. Il a depuis fait encore l'objet de onze transformations jusqu'à connaître son aspect actuel datant de 1853. Quant au **pont Notre-Dame**, il fut baptisé ainsi lorsque Charles VI fit remplacer le Grand-Pont en 1413. Achevé en 1421, ce pont de bois était loti de maisons abritant des riches boutiques, en particulier des librairies et des armureries. Effondré lors d'une crue en 1499, il est rebâti en 1507 en pierre de taille, fort de six arches et encore supplanté de maisons et de marchands d'art. Il est à nouveau reconstruit, à cinq arches, en 1853. Mais ayant causé nombre d'accidents fluviaux qui lui valurent d'être surnommé le *pont du Diable*, il est à nouveau modifié entre 1910 et 1914. L'ingénieur Jean Résal, remplaça les trois arches centrales par une seule arche métallique.

Viennent ensuite, deux ponts en tout point identiques. Il s'agit, côté rive gauche, du **pont Saint-Michel** (1857) et, côté rive droite, du **pont au Change** (1858-1860). Tous deux, d'une largeur de 30 mètres et composés de trois arches en maçonnerie, portent au tympan de leurs piles l'insigne du « N » impérial entouré d'une couronne de feuilles. Le pont Saint-Michel fut le premier pont parisien à être construit en pierre et loti de maisons, lesquelles accueillirent, dès le Moyen Âge, teinturiers, fripiers, libraires, tapissiers ou barbiers. Quant au second, il doit son nom aux changeurs, joailliers et orfèvres installés là du xiv<sup>e</sup> au xvii<sup>e</sup> siècle pour y exercer leurs transactions. Ce sont d'ailleurs les changeurs eux-mêmes qui, après un incendie en 1621, le firent reconstruire sur leurs propres deniers entre 1639 et 1647.

Et voici, à la pointe ouest de l'île : le **Pont-Neuf**\*\*. Baptisé ainsi dès son origine et n'ayant jamais été reconstruit depuis, il est le plus vieux pont de Paris dans l'état et l'un des plus majestueux, fort de ses douze arches en pierre de taille, ses 238 mètres de long, ses tourelles en demi-lunes et les quelque 385 mascarons, visages grotesques sculptés sur ses corniches. Construit à partir de 1578, il est alors le premier pont sans maisons et doté de trottoirs et devient rapidement un des lieux les plus populaires de Paris. Marchands ambulants, perruquiers, chansonniers, arracheurs de dents, charlatans et filles de joie y font l'article tandis qu'en 1728 de jeunes peintres tel Chardin y exposent leurs toiles. Inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco en 1991, le Pont-Neuf surplombe, à la pointe de l'île, le square du Vert-Galant, surnom d'Henri IV dont une statue équestre est érigée en son centre.

De ce square on aperçoit en aval le **pont des Arts**, premier pont métallique de Paris construit sous Napoléon entre 1801 et 1804. En partie effondré en 1979, il est reconstruit entre 1981 et 1984, quasiment à l'identique, mais réduit à 7 arches

(au lieu des 9 initiales) alignées sur celles du Pont-Neuf. Réservé depuis toujours aux piétons, il a été élu depuis 2008 par les amoureux pour y accrocher leurs cadenas d'amour.



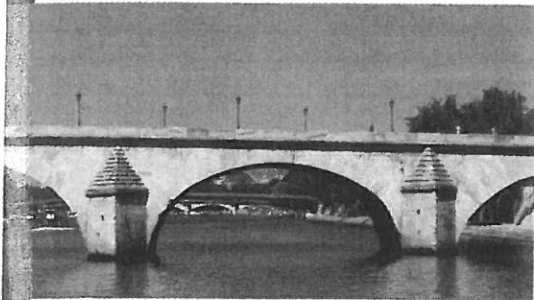
Pont des Arts

# DU PONT DU CARROUSEL AU PONT DE L'ALMA

Pont du Carrousel



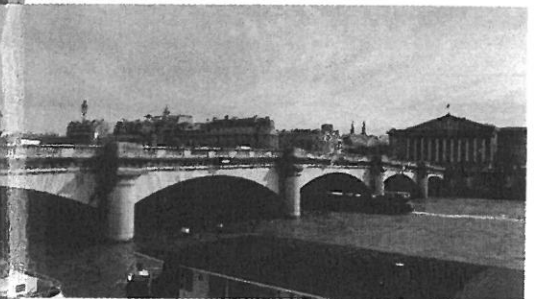
Pont Royal



Passerelle Léopold-Sédar-Senghor



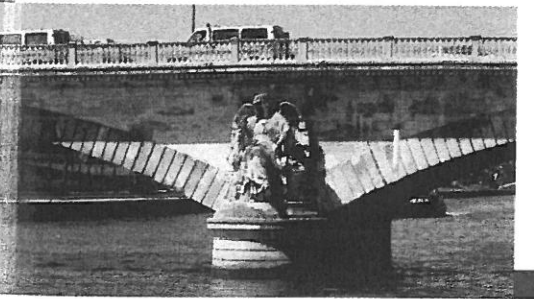
Pont de la Concorde



Pont Alexandre III



Pont des Invalides



Le **pont du Carrousel**, fut construit de 1935 à 1939. Il est composé de trois arches en béton armé recouvert d'un parement en pierre de taille. Il succéda à un premier ouvrage édifié sous Louis-Philippe en 1834 sous le nom de pont des Saints-Pères. Il fut appelé pont du Louvre puisqu'il y conduisait, rive droite. Les quatre statues allégoriques de Louis Petitot, représentant l'Abondance, l'Industrie, la Seine et la Ville de Paris, qui l'ornaient dès le premier pont, ont été réimplantées sur l'actuel.

Construit entre 1685 et 1689, le **pont Royal\*** doit son nom au fait d'avoir été commandé et financé par Louis XIV qui en confia la réalisation à son premier architecte, Jules Hardouin-Mansart, entouré de Jacques Gabriel et François Romain. Il remplaça un premier pont de bois de 1632 appelé pont Sainte-Anne, succédant lui-même au bac des Tuileries qui laissa son nom à la rue du Bac. Appelé pont National après la Révolution française, il fut baptisé pont des Tuileries sous Napoléon I<sup>er</sup>.

L'ancienne passerelle de Solférino a été rebaptisée **passerelle Léopold-Sédar-Senghor** en 2006, en hommage à l'écrivain, poète et chef d'État sénégalais (1906-2001). Réservée aux piétons et bicyclettes, elle permet de relier le musée d'Orsay (7<sup>e</sup> arr.) au jardin des Tuileries (1<sup>er</sup> arr.). Sa version actuelle a été construite entre 1997 et 1999 par l'architecte Marc Mimram qui a créé une structure en acier et bois exotique, formée d'une arche unique de 106 mètres de portée. Un premier pont routier en fonte avait été inauguré en 1861 par Napoléon III, baptisé Solférino en mémoire de la bataille gagnée par l'Empereur sur les Autrichiens en 1859.

Le **pont de la Concorde\*** fut construit entre 1787 et 1791 par l'architecte Jean-Rodolphe Perronet, qui utilisa des pierres de taille provenant de la destruction de la Bastille. Il s'est appelé pont Louis XVI, puis pont de la Révolution, pont de la Concorde, à nouveau pont Louis XVI, avant de reprendre son nom actuel en 1830. En 1810, Napoléon y fit installer huit statues de généraux morts durant ses campagnes. En 1828, Louis-Philippe les fit remplacer par douze statues colossales. Mais, jugées trop lourdes pour le pont, elles furent transférées en 1837 dans les jardins de Versailles. En 1930, le pont a été doublé dans sa largeur.

Le **pont Alexandre III\*** porte le nom du tsar de Russie. Son fils, Nicolas II, posa la première pierre en 1896, le président Émile Loubet l'inaugura lors de l'Exposition universelle de 1900 pour laquelle il fut construit. Jean Résal, réalisa la prouesse d'un pont monumental d'une seule arche de 107 mètres de portée sur 40 de large franchissant la Seine sans appui intermédiaire. Il doit sa renommée à sa riche décoration : sculptures en bronze doré des quatre Renommées, candélabres ornés d'anges, allégories féminines de l'histoire de France, nymphes de la Seine portant les armes de Paris et nymphes de la Neva portant les armes de la Russie...

C'est en 1854 que l'actuel **pont des Invalides** a été construit par les ingénieurs Lagalissérie et Savarin afin de remplacer un ancien pont suspendu de 1826. Ils conçurent un pont en arc en maçonnerie de quatre arches, ajoutant au maintien des piles existantes une pile centrale décorée de deux sculptures allégoriques : *la Victoire terrestre* de Victor Vilain et *la Victoire maritime* de Georges Diebolt. L'ouvrage connut une dernière modification en 1956 par l'élargissement de ses trottoirs en encorbellement.

Une première version du **pont de l'Alma** a été réalisée entre 1854 et 1856 par l'architecte Hyacinthe Gariel. C'est afin d'honorer les combattants de la guerre de

Crimée que les piles furent ornées de statues de soldats des quatre armes : zouave, artilleur, chasseur à pied et grenadier. Lors du remplacement du pont, de 1970 à 1974, seule la statue du zouave (par Georges Diebolt) fut conservée et sert depuis à mesurer le niveau des crues de la Seine.



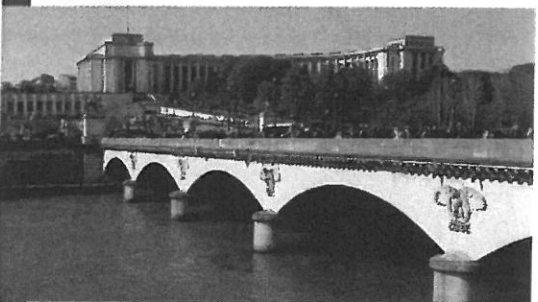
Pont de l'Alma

# DE LA PASSERELLE DEBILLY AU PONT DU GARIGLIANO

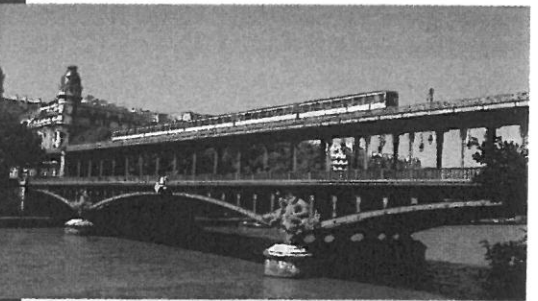
Passerelle Debilly



Pont d'Iéna



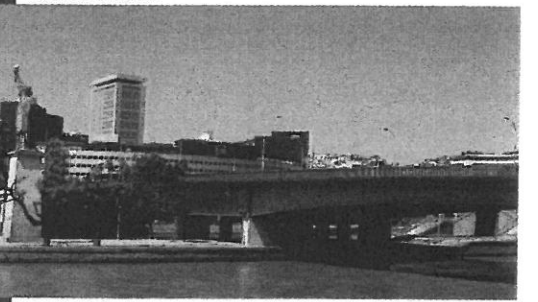
Pont de Bir-Hakeim



Pont Rouelle



Pont de Grenelle



Pont Mirabeau



Portant le nom d'un général napoléonien mort à la bataille d'Iéna en 1806, la passerelle Debilly\* fut installée pour permettre l'accès des visiteurs lors de l'Exposition universelle de 1900. Prévue pour être provisoire, tout comme la tour Eiffel, elle fut, comme elle, maintenue, quoique légèrement déplacée en 1906. Les ingénieurs Jean Résal, Amédée Alby et André-Louis Lion imaginèrent un ouvrage métallique à trois travées reposant sur des piles en maçonnerie décorées de carreaux en céramique vert foncé de style Art nouveau. Elle est réservée aux piétons et aux vélos.

Reliant aujourd'hui la tour Eiffel (rive gauche) au Trocadéro (rive droite), le pont d'Iéna\* fut construit de 1808 à 1814 par la volonté de Napoléon Bonaparte. Des aigles impériales ornent les tympans des arches et quatre statues de guerriers (un Gaulois, un Arabe, un Grec et un Romain) furent installées aux extrémités du pont en 1853. À l'occasion de l'Exposition universelle de 1937, le pont fut élargi de 19 à 35 mètres.

Appelé viaduc de Passy à sa construction, achevée en 1905, le pont de Bir-Hakeim\* fut rebaptisé en 1949 du nom de la bataille remportée en 1942. Conçu par Louis Biette et décoré par Jean Camille Formigé, il est composé d'une armature en acier prenant appui sur l'île aux Cygnes et offrant deux niveaux : le premier pour les piétons et les voitures, surmonté d'un viaduc permettant le passage aérien de la ligne 6 du métro. Les piles de pierre sont décorées de statues en fonte, tandis que le portique central reposant sur l'île est orné de quatre bas-reliefs allégoriques : *La Science* et *Le Travail* de Jules Coutan, *L'Électricité* et *Le Commerce* de Jean-Antoine Injalbert.

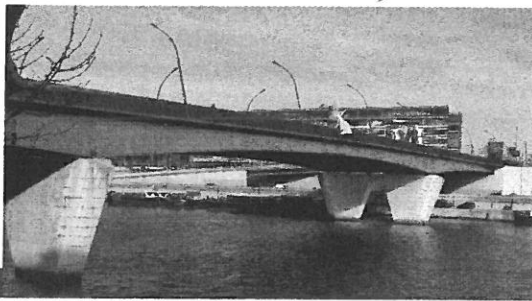
Le pont Rouelle est un pont ferroviaire en acier construit pour l'Exposition universelle de 1900 afin d'assurer le passage des trains entre l'ancienne gare des Invalides et la Petite Ceinture. Désaffecté en 1937, il fut remis en activité en 1988 pour accueillir la ligne C du RER. Il tient son nom de l'apothicaire Guillaume-François Rouelle (1703-1770) considéré comme l'un des fondateurs de la chimie en France.

Le pont de Grenelle porte, comme son quartier éponyme, le nom de l'ancienne commune de Grenelle rattachée à Paris en 1860. Un premier ouvrage en bois datant de 1827 et effondré en 1873 fut remplacé en 1875 par un pont en fonte de six arches, auquel succéda encore un pont en acier construit de 1966 à 1968. Comme les ponts de Bir-Hakeim et Rouelle, il relie les 16<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements en traversant l'île aux Cygnes où se dresse, à son extrémité aval, une réplique de la statue de la Liberté d'Auguste Bartholdi.

Le pont Mirabeau fut construit entre 1895 et 1897 par l'ingénieur des ponts de Paris Paul Rabel. Il est formé de trois arches en acier dont les deux piles représentent des bateaux ornés chacun de deux statues allégoriques de Jean-Antoine Injalbert : *La Ville de Paris* et *L'Abondance* sur les proues, *Le Commerce* et *La Navigation* en poupes. Quelques vers du poème d'Apollinaire, *Le pont Mirabeau*, sont gravés sur une plaque de bronze apposée sur le pont, côté 16<sup>e</sup> arrondissement.

Le dernier ouvrage intra-muros, avant que la Seine ne quitte Paris en passant sous le pont aval du périphérique, est le pont du Garigliano. Baptisé en l'honneur de la victoire remportée en mai 1944 par les troupes du général Juin près du fleuve Garigliano en Italie, il fut construit de 1963 à 1966 à l'emplacement de l'ancien

viaduc d'Auteuil à deux niveaux, appelé aussi viaduc du Point-du-Jour, datant de 1865. Il est le plus haut pont de la capitale, culminant à 18 mètres de hauteur.



Pont du Garigliano

# BRÈVE CHRONOLOGIE DES PONTS DE PARIS

L'origine des premiers ponts sur la Seine à Paris remonte à l'Antiquité, lorsque, à partir de 250 av. J.-C., la tribu gauloise des Parisii occupe l'île de la Cité. Deux passerelles en bois étaient alors installées de part et d'autre de ses rives afin de relier l'île à la terre alentour, riche en gibiers.

À partir de - 52, sous l'occupation romaine, les Parisii continuèrent d'occuper l'île tandis que les Romains bâtirent Lutèce sur la rive gauche, la rive droite étant considérée trop marécageuse (d'où l'origine du nom donné plus tard au quartier du Marais). Les passerelles furent alors remplacées par des ponts de bois sur pilotis, lesquels prolongeaient le *cardo maximus*, axe romain nord-sud qui traversait l'île et conduisait, au sud, vers les thermes de Cluny par l'actuelle rue Saint-Jacques et, au nord, sur la rive droite par l'actuelle rue Saint-Martin. Ces deux ponts avaient été baptisés Petit-Pont (pour celui qui enjambait le bras de la Seine le plus étroit, rive gauche) et Grand-Pont (sur le grand bras de la Seine, rive droite). Au fil des siècles, petit et grand ponts furent plusieurs fois détruits et reconstruits, de crues de la Seine en incendies ou invasions. En 886, par exemple, afin de protéger l'île de l'attaque des Normands, Charles le Chauve fit remplacer le Grand-Pont par une passerelle dite les *planches de Milbray* (contraction de *emmi le brai* signifiant *au milieu du marais*), dispositif permettant de retirer les planches lors de toute tentative de conquête.

Ce n'est qu'en 1378 qu'un troisième pont est bâti sur l'île de la Cité, le pont Saint-Michel, premier à être construit en pierre et loti de maisons sur toute sa longueur, comme le furent longtemps tous les autres ponts.

Deux siècles plus tard, en 1578, le roi Henri III pose la première pierre du premier pont construit sans habitations, le pont Neuf, dénommé précisément ainsi parce qu'il rompait avec la tradition précédente des ponts habités et donnait davantage place aux piétons en leur offrant des trottoirs pour les protéger des chevaux et de la boue. Il fut aussi le premier pont de pierre à traverser la Seine dans sa totalité.

À partir du XVII<sup>e</sup> siècle, avec l'avènement de leur dynastie, les Bourbons vont mener une ambitieuse politique de grands travaux. Le premier d'entre eux, Henri IV, entame l'urbanisation de l'île Saint-Louis, jusqu'alors restée un lieu de pâturage. À sa suite, Louis XIII la dotera de ses premiers ponts : le pont Marie, celui de la Tournelle ainsi qu'une liaison avec l'île de la Cité (futur pont Saint-Louis). Louis XIV, à son tour, fera édifier le pont Royal, puis Louis XVI le pont de la Concorde.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le Paris impérial apporte sa contribution et les premières structures métalliques font leur apparition. Napoléon I<sup>er</sup> est à l'origine de trois nouvelles constructions sur la Seine (ponts des Arts, d'Austerlitz et d'Iéna) et ordonne la reconstruction en pierre du pont Saint-Louis. Puis, sous le Second Empire, Paris connaît sa plus spectaculaire métamorphose avec la restructuration voulue par Napoléon III et menée par le baron Haussmann, préfet de la Seine de 1853 à 1870. Ce sont alors les ponts d'Arcole, des Invalides et de l'Alma qui voient le jour, tandis que le Petit-Pont et les ponts Louis-Philippe, d'Austerlitz, de Bercy, au Change, Saint-Michel et Notre-Dame sont rebâti selon les nouvelles normes haussmanniennes.

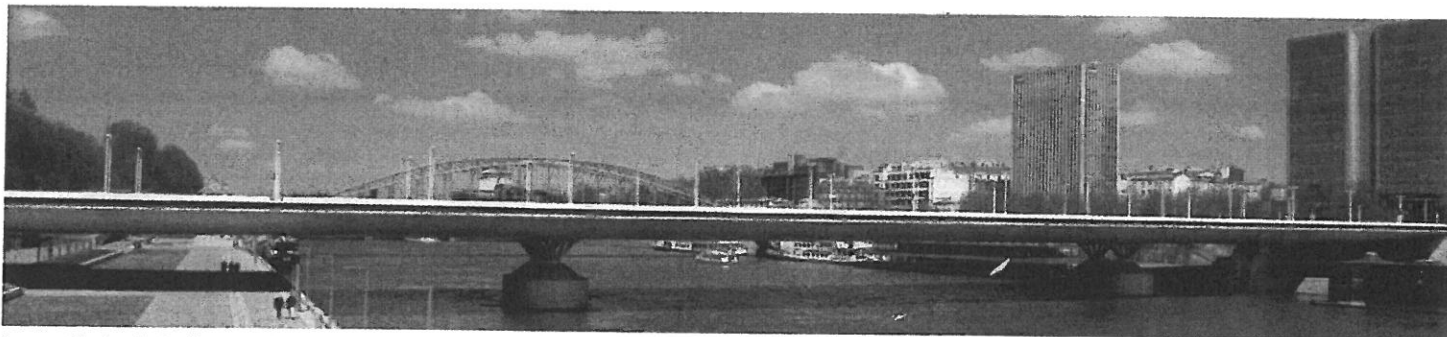
La fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle sont marqués par l'ère industrielle et les Expositions universelles qui apportent une modernité audacieuse aux réalisations architecturales (à l'image de l'émblématique tour Eiffel), mais aussi faste, éclectisme et néoclassicisme. Édifiés durant cette période, les ponts Alexandre-III, Bir-Hakeim, Rouelle, Mirabeau, ou encore la passerelle Debilly sont exemplaires de cet éclectisme et du style Beaux-Arts en vogue sous la III<sup>e</sup> République.

Plus près de nous (fin XX<sup>e</sup> – début XXI<sup>e</sup> siècle), le pont Charles-de-Gaulle et les passerelles Léopold-Sédar-Senghor et Simone-de-Beauvoir témoignent du souci d'intégrer l'architecture dans le paysage urbain contemporain.

Jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, des maisons et des commerces sont juchés sur tous les ponts de Paris. Une ordonnance royale de 1786 en ordonne la démolition en raison des fréquents incendies et effondrements qu'ils pouvaient causer.



Joute entre le pont au Change et le pont Notre-Dame. Tableau de Nicolas Jean-Baptiste Raguenet (1756). © Bridgeman Art



Le pont Charles-de-Gaulle, construit entre 1993 et 1996, est composé d'un long tablier d'acier blanc évoquant le fuselage d'une aile d'avion, afin de se fondre dans le paysage.

\* Inscrit aux monuments historiques

\*\* Inscrit aux monuments historiques et au patrimoine mondial de l'UNESCO

© AEDIS éditions 03200 VICHY [www.aedis-editions.fr](http://www.aedis-editions.fr)

Texte : David Fréchet - Photographies : Claude Boissy

Dépôt légal : 2<sup>e</sup> trimestre 2013

ISBN 978-2-84259-697-2

