

HISTOIRE

ADMINISTRATIVE DES

PONTS DE PARIS



*sous le pont Mirabeau coule
la Seine et nos amours*

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Direction des Routes

Histoire administrative
des
PONTS de PARIS



Marcel PRADE

Ingénieur en chef des Ponts & Chaussées

Chargé de mission d'Inspection Générale

S O M M A I R E

Avertissement.....	1
<u>Chapitre I</u>	
Les ponts de Paris à différentes époques.....	2
<u>Chapitre II</u>	
Monographies des Ponts de Paris.....	14
Pont amont du Boulevard Périphérique.....	15
Pont National.....	16
Pont de Tolbiac.....	17
Pont de Bercy.....	18
Viaduc d'Austerlitz (Métro).....	19
Pont d'Austerlitz.....	20
Pont Sully.....	22
Pont de la Tournelle.....	24
Pont-Marie.....	26
Pont de l'Archevêché.....	29
Pont Saint-Louis.....	30
Pont Louis-Philippe.....	32
Pont au Double.....	33
Pont d'Arcole.....	34
Petit-Pont.....	35
Pont Notre Dame.....	36
Pont Notre Dame.....	38
Pont au Change.....	41
Pont-Neuf.....	42
Passerelle des Arts.....	46 bis
Pont du Carroussel.....	47
Pont-Royal.....	49
Passerelle de Solférino.....	51
Pont de la Concorde.....	53
Pont Alexandre III.....	59
Pont des Invalides.....	61
Pont de l'Alma.....	64
Passerelle DEBILLY.....	67
Pont d' IENA.....	68
Pont de Bir-Hakeim.....	70
Pont de Grenelle (S.N.C.F.).....	71
Pont de Grenelle.....	74

Pont Mirabeau.....	77
Pont du Garigliano.....	78
Pont aval du Boulevard périphérique.....	80

Chapitre III

TABLEAUX RESUMES

Les structures porteuses des Ponts de Paris.....	82
Ponts financés par l'ETAT seul.....	83
Ponts construits à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900.....	84
Ponts existants construits sous le régime de la Concession.....	85
Ponts construits par l'Etat avec une participation de la ville égale à 50 % du montant de la dépense.....	86
Ponts construits par l'ETAT avec une participation de la ville et du Département.....	87
Ponts construits par la ville.....	
Ponts de Paris protégés ou titre des Monuments Historiques.....	88

<u>Chapitre IV</u> - La circulation sur les ponts de Paris.....	89
-----------------------------------------------------------------	----

<u>Chapitre V</u> - <u>L'entretien des Ponts de Paris</u>	97
-----------------------------------------------------------------	----

<u>Chapitre VI</u> - <u>Les Routes Nationales et les Ponts de Paris</u>	103
-------------------------------------------------------------------------------	-----

<u>Chapitre VII</u> - Le Statut juridique des Ponts de Paris.....	113
-------------------------------------------------------------------	-----

<u>Chapitre VIII</u> - Les constructeurs des Ponts de Paris.....	116
------------------------------------------------------------------	-----

<u>Chapitre IX</u> - Ingénieurs ayant eu en charge les ponts de Paris.....	118
----------------------------------------------------------------------------	-----

<u>Chapitre X</u> - Les peintres et les Ponts de Paris.....	127
-------------------------------------------------------------	-----

<u>Chapitre XI</u> - Les Ponts de Paris et les chansons populaires.....	138
-------------------------------------------------------------------------	-----

<u>Chapitre XII</u> - Bibliographie.....	142
------------------------------------------	-----

AVERTISSEMENT

Les ponts de PARIS, ont été l'objet d'un grand nombre d'études. La présente notice, donne la liste, non exhaustive, des ouvrages ou documents utilisés pour sa rédaction. Elle ne rapporte, aucun fait qui ne soit déjà connu, son objectif étant ailleurs.

Pour chaque ouvrage, existant actuellement, ont été recherchés :

- la (ou les) causes (s) qui est (ou sont) à l'origine de sa construction, ou de sa reconstruction;
- les conditions de son financement;
- le maître d'oeuvre.

Ceci, afin d'en déduire le maître d'ouvrage

Dans le même but, le tracé des routes nationales dans la capitale a été évoqué ; il n'y a pas de corrélation véritable entre celui-ci et le statut juridique de certains des Ponts de PARIS tel qu'il découle des conditions de leur établissement. Cette situation particulière tient naturellement au fait que PARIS est depuis toujours la capitale du PAYS.

Pour terminer, deux annexes, évoquent en peintures et en chansons les ponts de PARIS.

Janvier, Mai, 1982

TRIMESTRIEVA

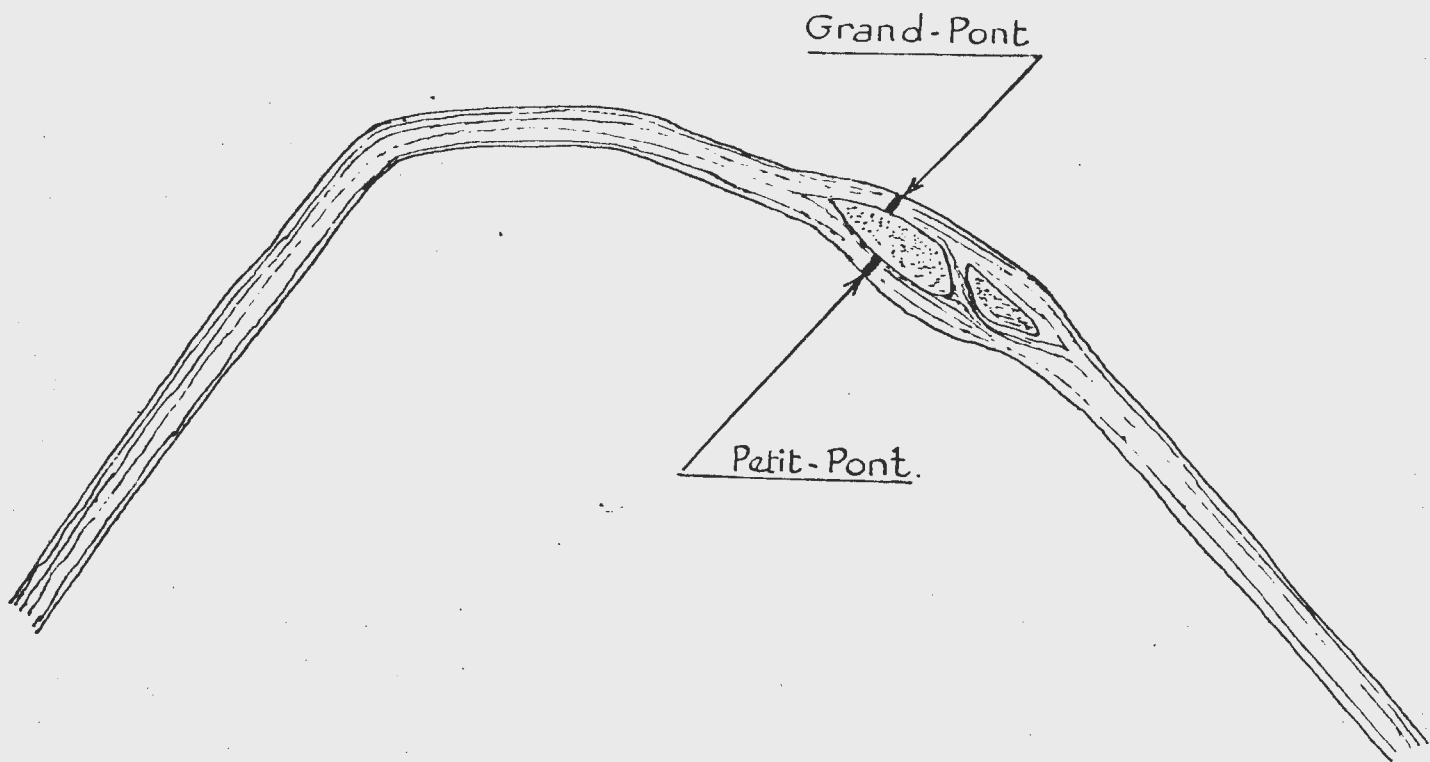
"Sous la domination Romaine, il n'existait que deux ponts en bois : l'un le "PETIT-PONT", (à l'endroit du PETIT-PONT), l'autre le "GRAND-PONT" voisin du pont au CHANGE. Ils étaient fortifiés par des tours à leurs extrémités."

.....

(LAZARE, FELIS ET LOUIS, Dictionnaire administratif et historique des rues et Monuments de PARIS 1855)

Laurent, 1855

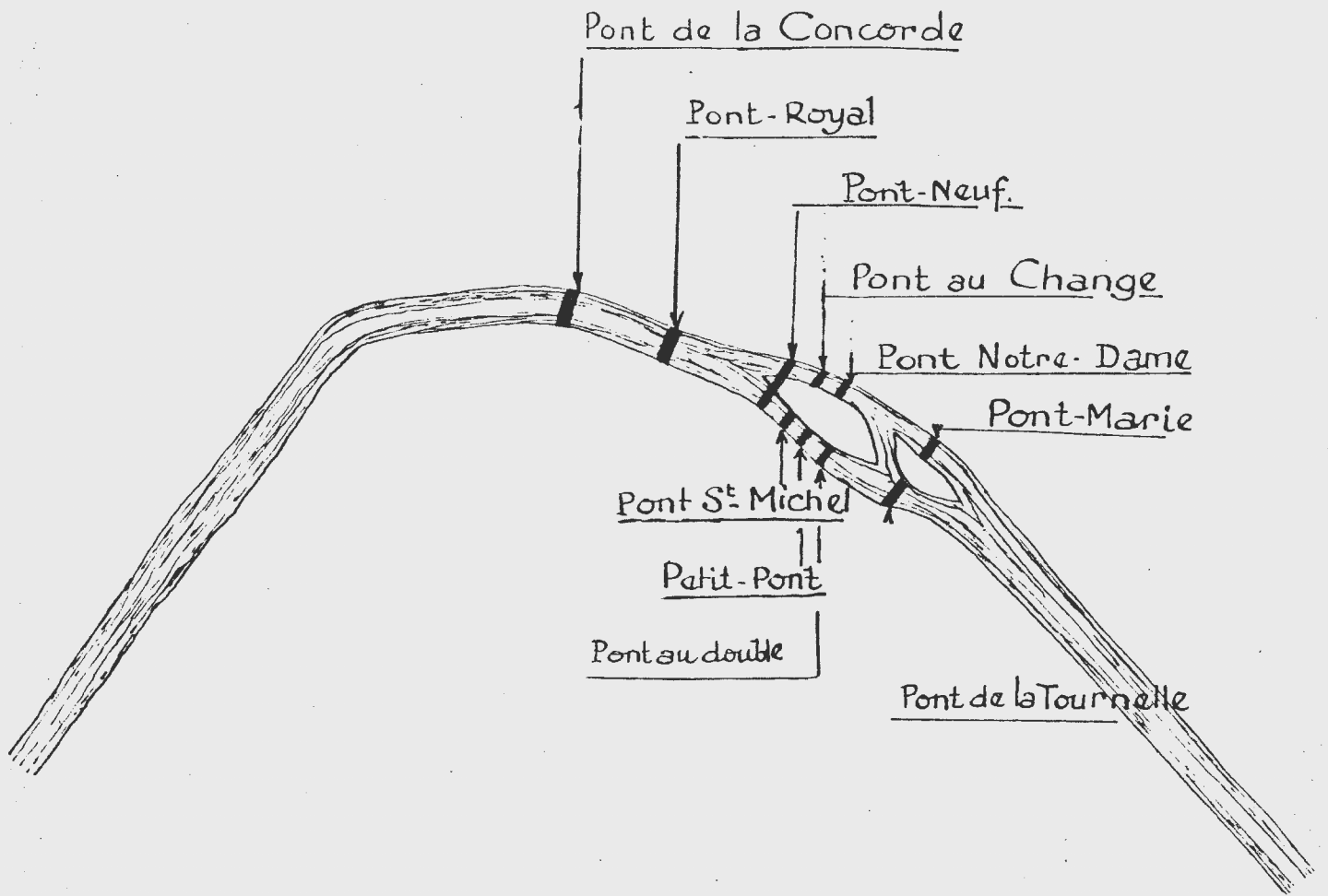
Les Ponts de Paris à l'époque Romaine



LES PONTS DE PARIS A LA FIN DU XVIIIème siècle

A la fin du XVIIIème siècle, PARIS dispose de dix ponts. Ces ouvrages sont tous en pierre. Seuls, le PONT ROYAL, le PETIT PONT et le PONT DE LA TOURNELLE ne portaient pas de maisons. Le pont de la CONCORDE était le plus récent, et si l'on excepte la reconstruction du PETIT PONT en 1719, un siècle s'était écoulé entre sa construction et celle du PONT ROYAL dernier grand ouvrage réalisé dans la capitale.

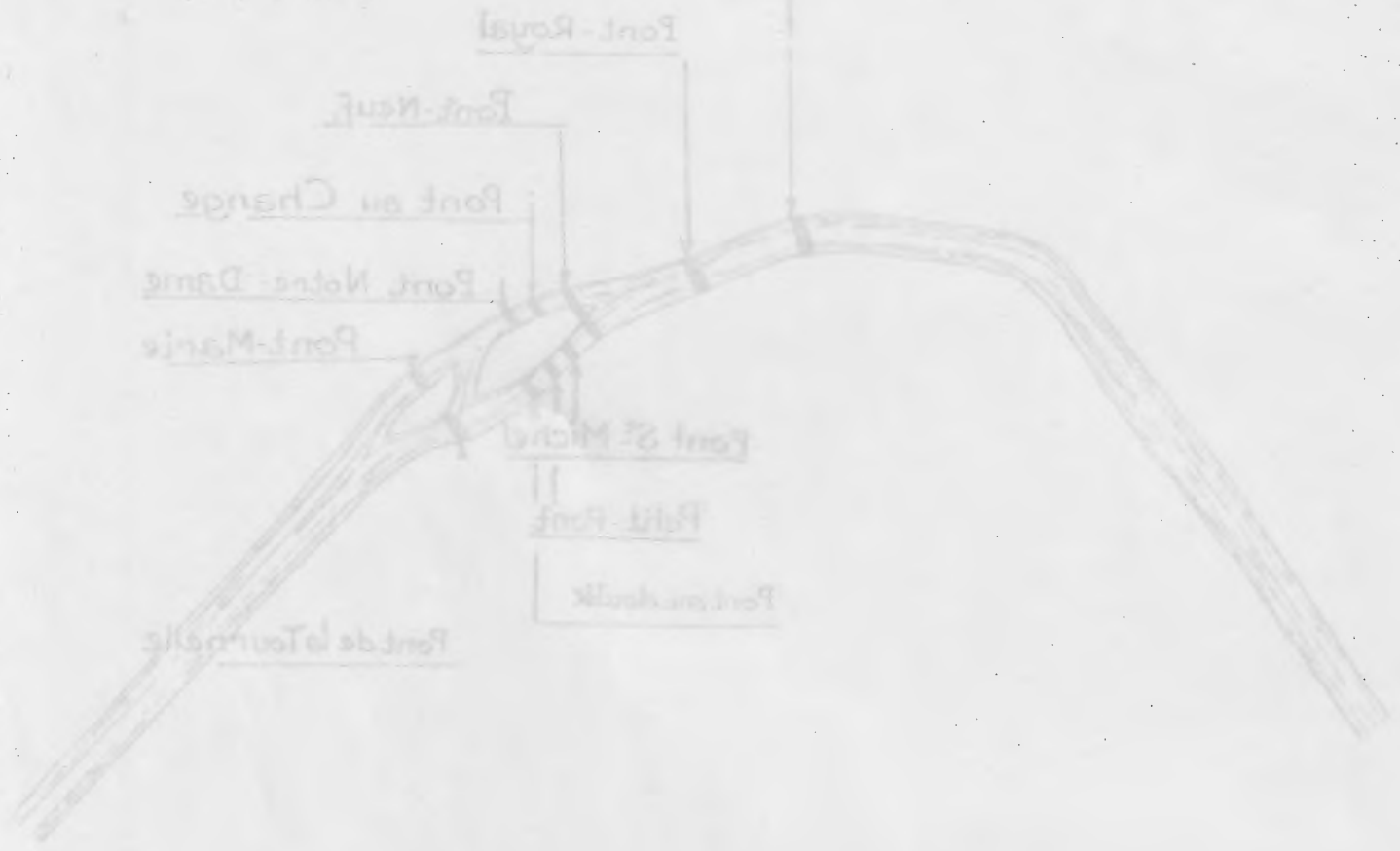
Les Ponts de Paris à la fin du 18^{ème} siècle



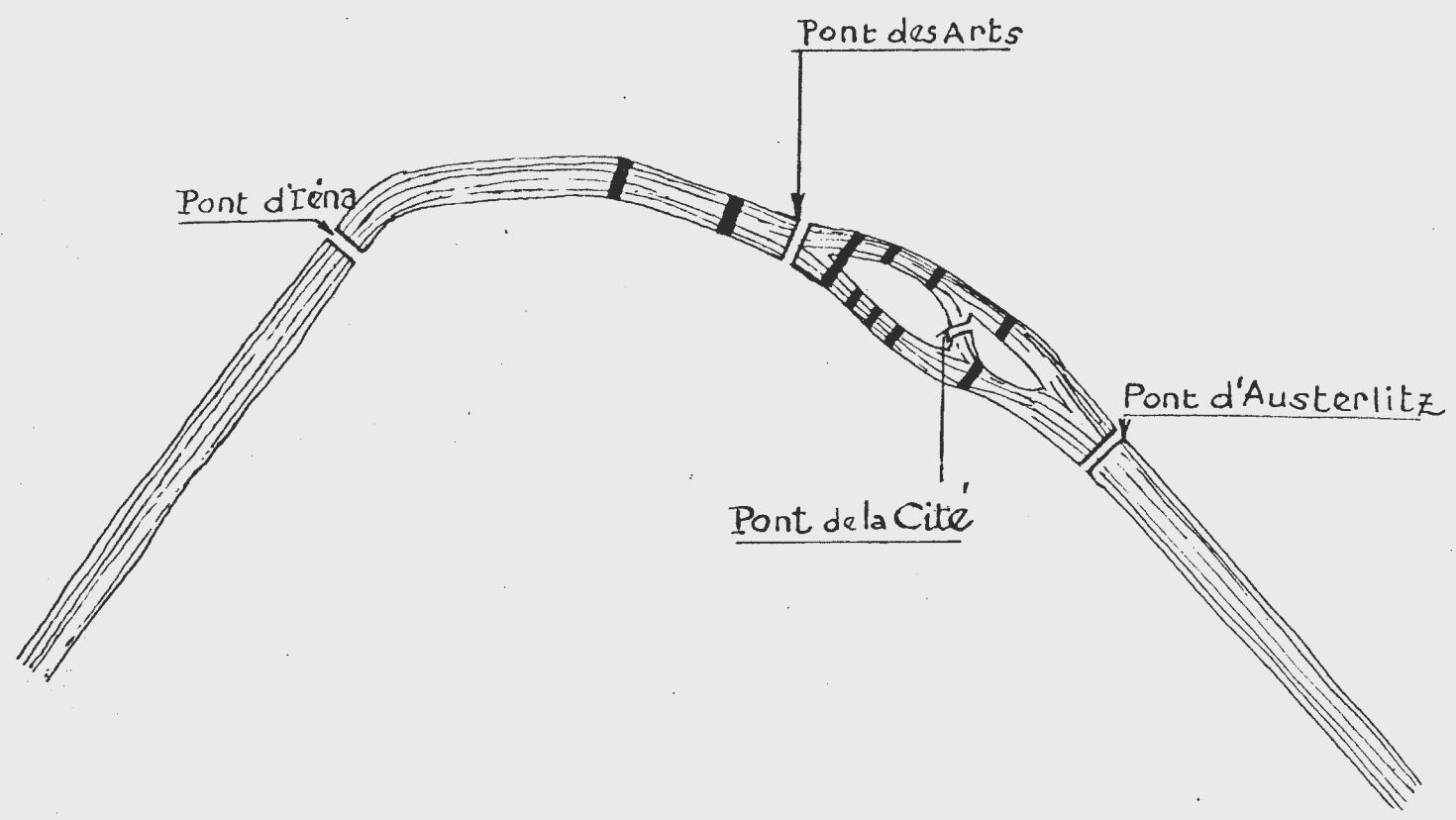
Les Ponts de Paris à la fin du 18^{ème} siècle

LES PONTS DE PARIS CONSTRUITS SOUS LE PREMIER EMPIRE

Sous le premier empire quatre ponts furent construits. Deux de ces ouvrages : le pont d'AUSTERLITZ et la passerelle des ARTS avaient des tabliers portés par des arcs en fonte. Le pont de la CITE, dont le projet initial était du à GAUTHY, fut réalisé avec une structure heteroclite qui fut très rapidement ruinée. Le pont d'LENA, construit en pierre, est parvenu jusqu'à nous.



Les Ponts de Paris construits sous le 1^{er} Empire



LES PONTS DE PARISCONSTRUITS SOUS LA RESTAURATION

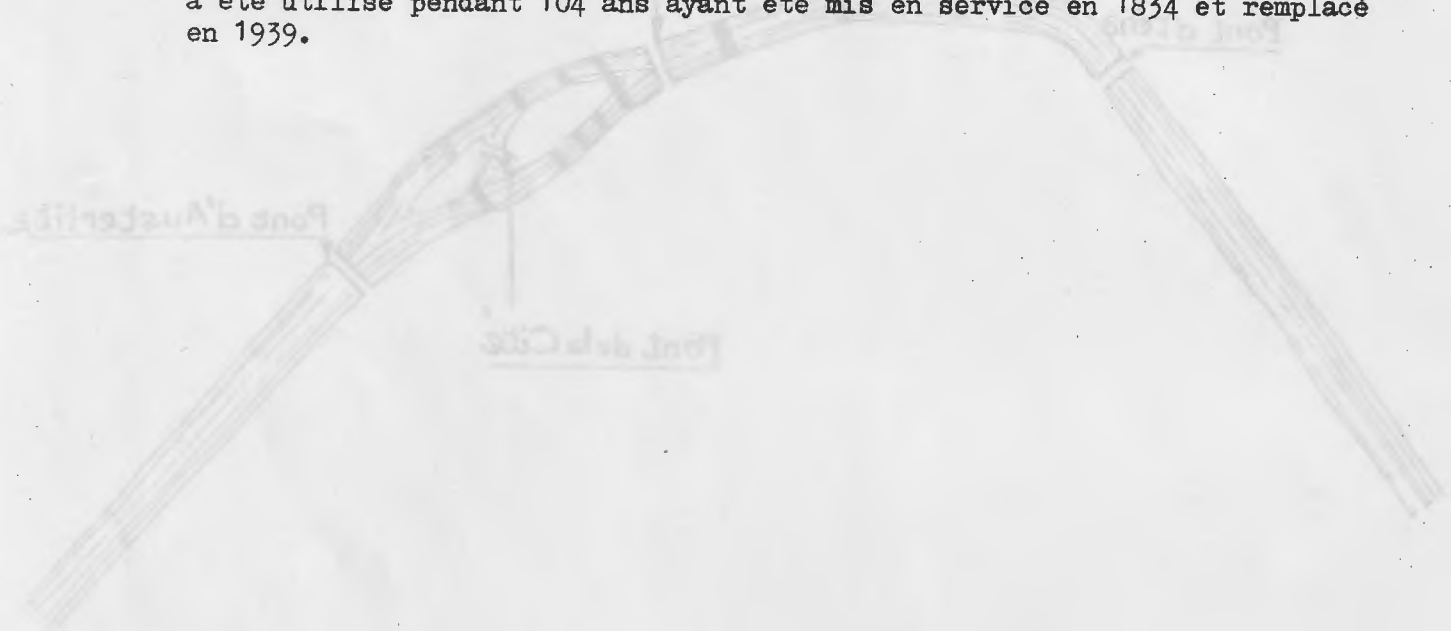
Cinq ponts ont été construits sous la Restauration.

Un : le pont de GRENELLE avait un tablier porté par des arcs en bois, trois étaient des ponts suspendus, le premier d'entre eux : le pont des INVALIDES a été démoli avant complet achèvement.

CONSTRUITS SOUS LA MONARCHIE DE JUILLET

Pendant la Monarchie de JUILLET sept ponts ont été bâtis dont cinq (ponts ou passerelles) étaient des ouvrages suspendus. On dénombrait ainsi, à un moment donné, sept ponts suspendus dans la capitale, sur vingt trois ouvrages en service.

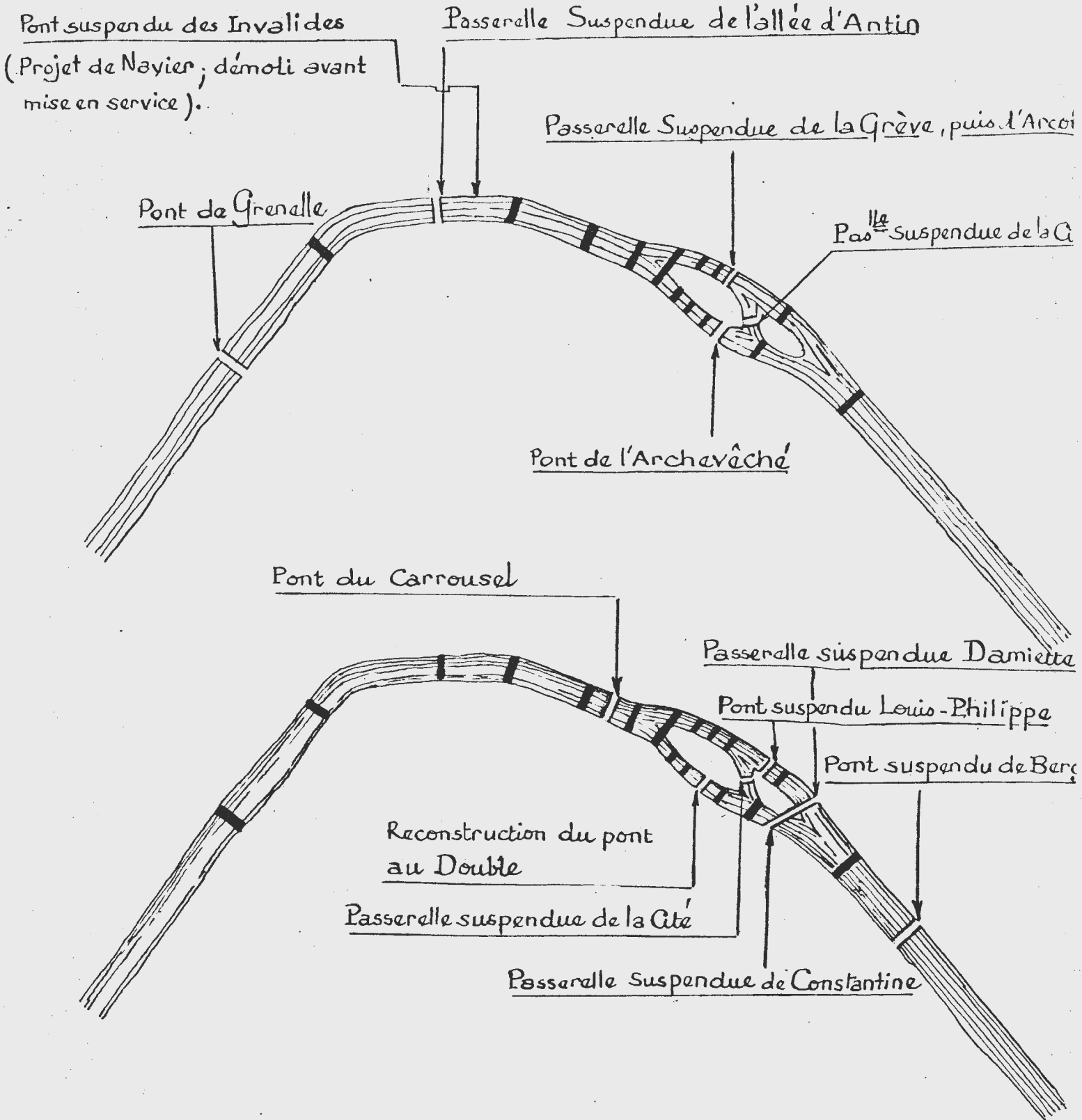
Enfin, fait à signaler, le pont du CARROUSEL, oeuvre de POLONCEAU, a été utilisé pendant 104 ans ayant été mis en service en 1834 et remplacé en 1939.



7-

Les Ponts de Paris

_ construits sous la Restauration



_ construits sous la Monarchie de Juillet

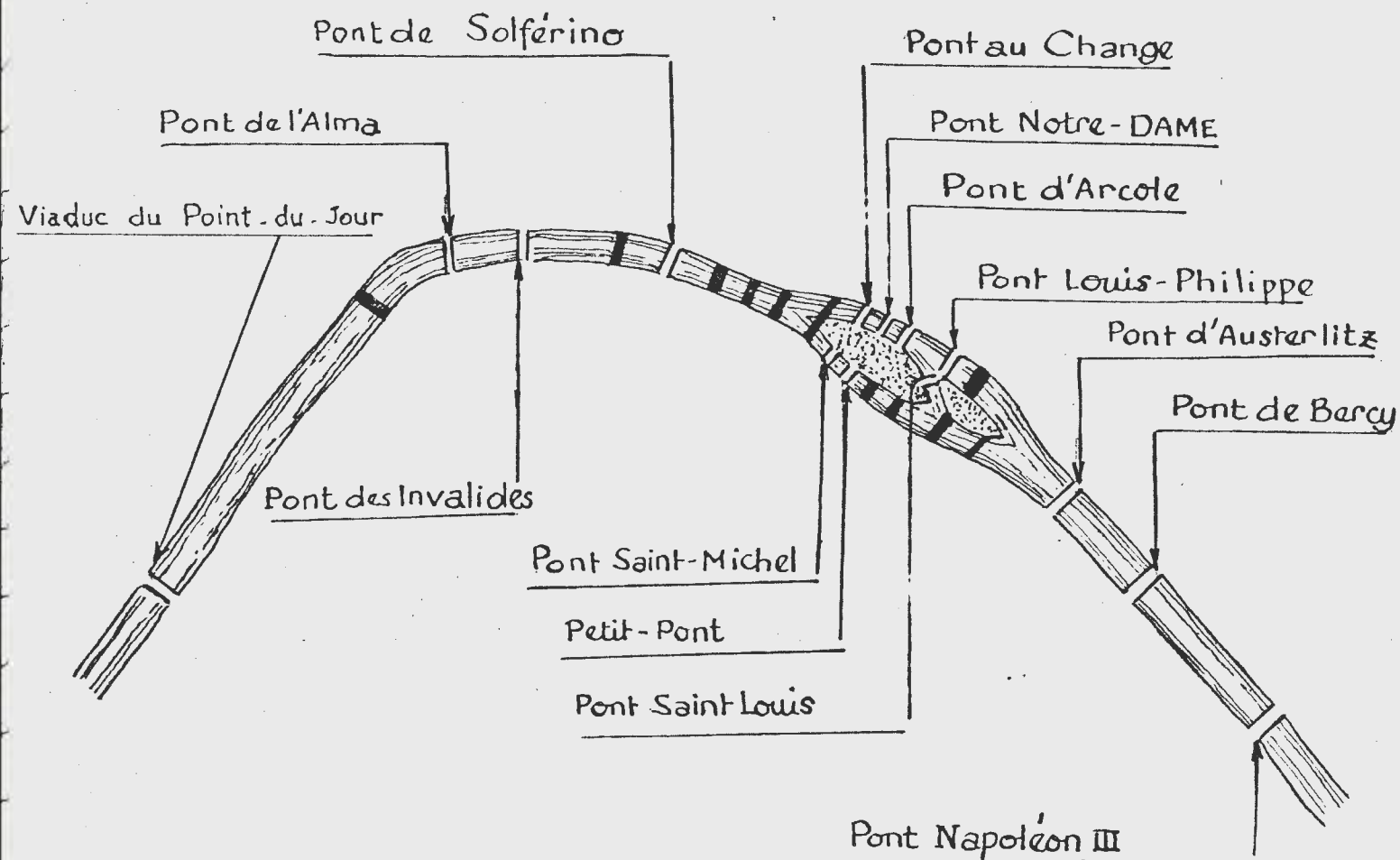
LES PONTS DE PARIS CONSTRUITS SOUS LE SECOND EMPIRE

C'est la grande période de construction ou de reconstruction des PONTS DE PARIS. Le premier a été construit en 1852 / 1853 ; il s'est tout naturellement appelé pont NAPOLEON III, c'est l'actuel pont NATIONAL, le dernier est le pont de BERCY, mis en service en 1864. Au total pendant onze ans, quatorze ponts auront été construits, reconstruits, ou modernisés.

A la chute de l'empire, la capitale comptait vingt cinq ponts ou passerelles en service, dont un seul pont suspendu : la passerelle de CONSTANTINE, qui ne sera remplacée par le pont SULLY qu'au début de la IIIème République.



Les Ponts de Paris sous le Second Empire



LES PONTS DE PARIS DEPUIS 1870

Les ponts de PARIS sont au nombre de trente-cinq (1). Trente de ces ouvrages sont des ponts routiers accessibles à tous les véhicules. Trois passerelles sont réservées à l'usage des piétons et deux ponts ne servent qu'au trafic ferroviaire : un pour le Métropolitain, un pour la SNCF.

Les ponts les plus anciens sont dans l'ordre :

- le PONT NEUF construit entre 1578 et 1604 un des trois grands ponts de la RENAISSANCE (2) ; mais remanié notablement au 19^e siècle
- le pont MARIE construit entre 1614 et 1635 - Remarquable par les niches encadrées qui surmontent les chaperons et lui donnent sa physionomie particulière, le rattachant par cette expression de l'art classique aux ponts de la RENAISSANCE
- le pont ROYAL construit en 1685 / 1687 annonce l'architecture aux formes simples et fonctionnelles des ponts du XVIII^e siècle
- le pont de LA CONCORDE, construit de 1787 à 1791, que l'élargissement de 1930, a rapproché du projet primitif qui comportait des piles à colonnes.

La troisième république, pour satisfaire aux besoins du trafic a construit onze ponts, dont huit ponts à tablier métalliques (3) et en a remanié cinq. Enfin sept ouvrages ont été construits au cours des vingt dernières années.

-
- (1) au 1^{er} janvier 1982, y compris la passerelle des ARTS qui doit être reconstruite
 - (2) les deux autres sont le PONT HENRI IV à CHATELLERAULT et le PONT NEUF à TOULOUSE
 - (3) sur ce nombre deux ont encore des arcs en fonte : le pont SULLY et le pont au DOUBLE

MONOGRAPHIES DES PONTS DE PARIS

Pour chacun des 35 ponts de PARIS une courte notice rappelle :

- les raisons de sa construction, de sa reconstruction ou de son remaniement.

- les décisions administratives intervenues pour autoriser les travaux, assurer leur financement, autoriser la mise en service

- les différentes étapes de la construction

Des dessins et des photographies accompagnent chaque notice, de façon à rappeler plus commodément au lecteur, les caractéristiques de chaque ouvrage.

Divers tableaux récapitulent, en les regroupant divers renseignements dont la connaissance peut être utile.

PONT AMONT DU BOULEVARD
PERIPHERIQUE

Le boulevard périphérique établi à la limite administrative de PARIS, sur l'ancienne zone des fortifications classée "Zone non aédificandi" franchit par deux fois la SEINE : à l'amont vers l'Est au niveau du Quai de Bercy, à l'aval vers l'Ouest, au droit du Quai du "Point du Jour". Il a donc été nécessaire de construire sur le fleuve deux ouvrages qui sont, pour l'instant désignés en fonction de leur position géographique : le pont amont et le pont aval.

Le pont amont, à l'Est de PARIS, est situé sur le tronçon du boulevard périphérique, qui va de la porte de Vitry à la porte de Charenton.

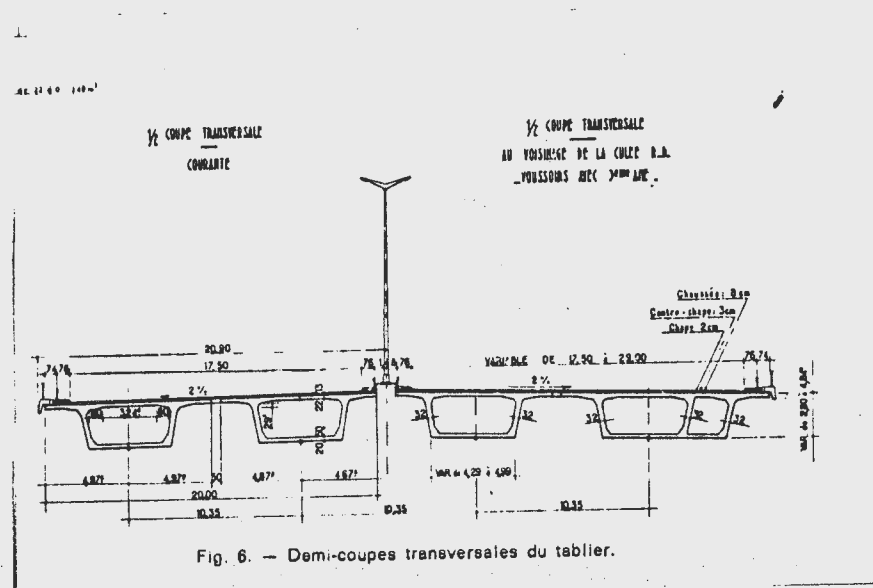
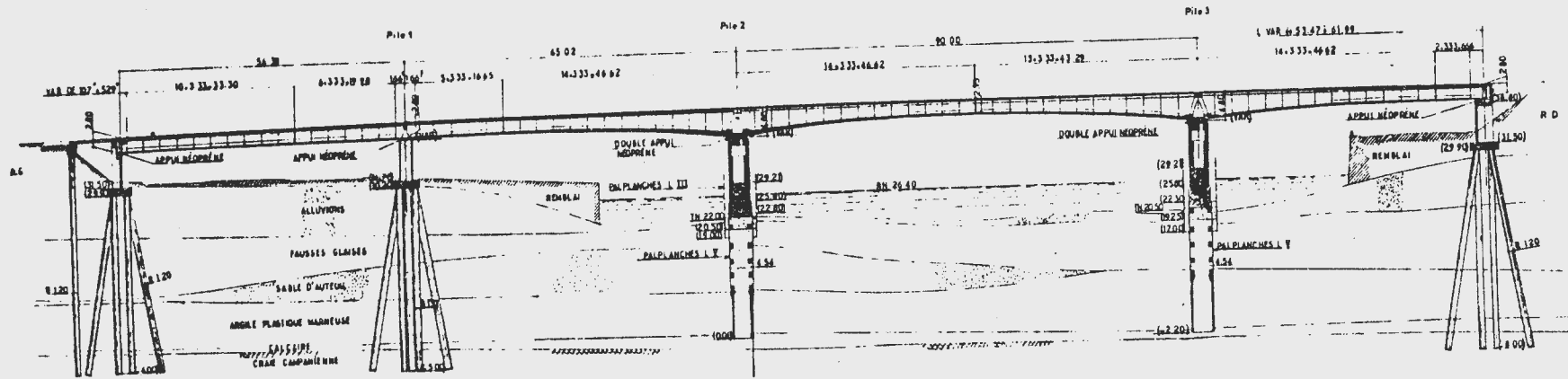
Deux échangeurs l'encadrent : l'échangeur d'Ivry, sur la rive gauche, assure les liaisons avec le boulevard Masséna, le quai d'Ivry et la rue Bruneseau ; l'échangeur de Bercy sur la rive droite permet le raccordement au boulevard Poniatowski, à la voie express rive droite, à l'autoroute A 4 et la voirie urbaine.

Cet ouvrage, partie du boulevard périphérique a été construit dans le cadre des décisions relatives à la construction de cette très importante voie de circulation. La Maîtrise d'Ouvrage était en conséquence assumée par la Ville de PARIS, qui avait confié la Maîtrise d'Oeuvre à l'Etat (service de la Navigation de la SEINE). Les crédits mis en place par la Ville de PARIS pour la réalisation du boulevard périphérique, cofinancé comme indiqué ci-dessous :

- 2/5 à la charge de la Ville de PARIS
- 2/5 à la charge de l'Etat
- 1/5 à la charge du District

Les travaux ont été achevés à la fin de 1969 et la mise en circulation est intervenue le 5 mars 1970.

PONT AMONT DU BOULEVARD PERIPHERIQUE



LE PONT NATIONAL

C'est le premier pont édifié sous le second Empire. Construit en 1852 et 1853, il s'est alors tout naturellement appelé pont Napoléon III. Une cloison partageait en deux sa chaussée (1) afin de réserver une largeur de 7 m 74 au Chemin de fer de " Petite Ceinture ". La dépense s'est élevée à 2.236.905 F qui ont été imputés sur les fonds du Chemin de fer de Ceinture.

Devenu insuffisant, à la suite de la suppression des fortifications et de l'aménagement des boulevards militaires, son élargissement a fait l'objet de la décision ministérielle du 25 Janvier 1936 en approuvant le projet. Celui-ci prévoyait le doublement à l'amont du pont primitif par un ouvrage d'aspect identique, mais le système porteur était constitué, dans chaque voûte, par trois arcs en béton armé.

Les travaux commencés en 1936 ont été poursuivis dans le cadre des plans Marquet et de la loi du 4 Juin 1941.

A la suite de l'adjudication du 3 Juin 1941, les travaux restant à exécuter ont été confiés aux Ateliers de Construction Schwartz - Haumont et se sont poursuivis pendant toute la deuxième guerre mondiale. La réception définitive en a été prononcée le 25 Juillet 1944.

Le financement correspondant a été pris en charge par l'Etat avec une participation de la ville de Paris égale à 50 % du montant des travaux.

(1) Largeur entre les têtes 15 m 40.

PONT DE TOLBIAC

La construction du pont de TOLBIAC a été demandée par la ville de PARIS, par délibération de son Conseil Municipal en date du 23 décembre 1876 ; par la même délibération la Ville s'engageait à apporter un fonds de concours, à hauteur de 50 % du montant des dépenses de construction du futur ouvrage.

Le décret du 7 juin 1878, autorisait la construction du pont, les dépenses de construction étant partagées par moitié entre l'Etat et la Ville.

Le projet d'exécution a été approuvé par décision ministérielle du 6 novembre 1878. Les travaux débutèrent en 1879 et furent terminés en 1882.

Cinq arches elliptiques de 29, 32, 35, 32, 29 d'ouverture, des avant-becs et des arrière-becs circulaires, couronnés par des chapiteaux aplatis, soulignés par un cordon de peu d'importance, prolongés jusqu'à la plinthe par de maigres pilastres, tout concourt à donner à cet ouvrage, fin de siècle, un aspect monotone, qu'aucune note originale ne vient égayer.

Aucun événement n'a marqué ce pont, à la vie sans histoire, si ce n'est qu'un avion anglais s'y écrasa pendant la deuxième guerre mondiale.

LE PONT DE BERCY

C'est le premier pont de la capitale, entrepris sous le règne de Louis-Philippe. Le premier ouvrage était un pont suspendu à trois travées, les "cables" étaient constitués par des tiges métalliques articulées. La chronologie relative à cet ouvrage est rappelée ci-après :

- 14 juillet 1831 - adjudication des travaux
- 27 juillet 1831 - ordonnance royale approuvant l'adjudication, désignant le concessionnaire et fixant à 28 ans et 9 mois, à compter du 1er janvier 1833, la durée de la concession
- 28 juillet 1831 - pose de la "première pierre" par LOUIS PHILIPPE dans le cadre de la commémoration des Journées de 1830.
- 29 janvier 1832 - inauguration et ouverture à la circulation du pont par le Roi LOUIS PHILIPPE

A l'expiration de la concession, le 30 septembre 1861, l'ouvrage a fait retour à l'Etat. Le décret du 6 juillet 1863, en a ordonné la démolition et le remplacement par un pont en maçonnerie. Le projet correspondant avait été approuvé par arrêté ministériel du 4 juillet 1863. L'ouvrage commencé en août 1863, a été livré à la circulation le 15 août 1864, date à laquelle seuls des travaux de peu d'importance restaient à effectuer.

La largeur initiale de 19 mètres a été portée à 24 m 50 en 1904 pour permettre de placer en surélévation le viaduc du Métropolitain.

Le financement des travaux de 1863/1864 a été pris en charge par l'Etat avec une participation de 50 % de la ville de PARIS ; celui de l'élargissement de 1904 a été imputé sur les fonds affectés à la construction de la ligne correspondante.

LE VIADUC D'AUSTERLITZ

Le viaduc d'Austerlitz, a été construit pour permettre le franchissement de la SEINE à l'actuelle ligne du Métropolitain "Place d'Italie - Eglise de Pantin".

Compte tenu de la proximité à l'aval, du pont d'Austerlitz, le nouvel ouvrage ne devait avoir aucun appui en rivière pour ne pas gêner la navigation.

Les travaux ont été mis "au concours" par la Ville de PARIS au début de 1903. Le devis-programme du concours fixait les grandes lignes de l'ouvrage, d'après l'avant-projet qui en avait été dressé par BIETTE et BRIOTET, respectivement Ingénieur en Chef adjoint et Ingénieur des Services Techniques Municipaux du Métro.

La proposition qui a été retenue pour le tablier est celle qui a été présentée par la Société de Constructions de LEVALLOIS-PERRET. Peu différente de l'avant projet de base. Elle prévoyait un tablier suspendu à deux arcs latéraux, à trois articulations, de 140 mètres de corde. C'est la plus grande ouverture de tous les ponts de PARIS.

La réalisation des fondations et des parties en élévation a été confiée, par voie d'adjudication, à l'entreprise LEGRAND. Chacun des massifs d'appuis a nécessité environ 6000m³ de béton et de maçonnerie.

Les travaux ont été terminés à la fin de 1904. Les dépenses correspondantes furent imputées sur les fonds prévus pour la construction du Métro.

Les éléments porteurs du tablier ont été renforcés, en 1937, par adjonction de "renforts" soudés. (1)

(1) la description détaillée de ces travaux a fait l'objet d'un article du "Génie Civil" du 30 août 1941

LE PONT D'AUSTERLITZ

Au XVIII^e siècle le besoin d'un pont reliant le quartier SAINT-ANTOINE au Jardin des Plantes s'était fait jour. Un premier projet de pont en bois rédigé par PERRONNET en 1775 (1) reste sans suite ; il en fut de même de quelques autres tentatives jusqu'à la Révolution.

Finalement c'est la loi du 24 ventose au IX (15 mars 1801) qui en ordonnant la construction de trois nouveaux ponts ; le premier cité devant être "établi entre le Jardin des Plantes & l'Arsenal", est à l'origine du Pont d'AUSTERLITZ.

La loi prévoyait en outre que ces ouvrages seraient concédés. Le projet ayant servi de base à la concession concernait des ouvrages en bois, mais il fut demandé au concessionnaire de les construire en fonte, moyennant une prolongation de la durée de la Concession. L'arrêté des Consuls du 4 Thermidor au X (25 juillet 1802)(2) entermina les nouvelles dispositions.

Le pont d'AUSTERLITZ, qui comptait cinq arches en fonte, en arc de cercle, de 32 m 36 d'ouverture a été le premier pont métallique de la capitale. Terminé et mis en service à la fin de 1805, il reçut le nom d'AUSTERLITZ pour commémorer le souvenir de la victoire remportée le 2 décembre 1805 sur les armées russe et autrichienne. Le péage fut supprimé à la suite des événements de 1848 qui en ont amené le rachat par la ville de PARIS, dans les conditions fixées par le traité du 3 février 1849 intervenu entre l'ETAT et la Compagnie. (3)

En 1854 - les arcs métalliques étaient en mauvais état. Un projet prévoyant leur remplacement par des voûtes en maçonnerie, et l'élargissement de l'ouvrage de 12 à 18 m, fut approuvé par décision du Ministre des Travaux Publics du 13 juillet 1854.

Adjugés le 14 juin 1854 les travaux furent conduits rapidement puisque :

- le 27 septembre 1854 - les voûtes étaient commencées
- le 28 octobre 1854 - les voûtes étaient terminées
- le 8 novembre 1854 - le pont était réouvert à la circulation

La dépense montant à 951 204,84 F. a été prise en charge par l'Etat avec une participation de la ville de 50 %.

../..

(1) Féline - Romany A. PC de 1864

(2) la légalité de cet arrêté donna lieu à une longue procédure contentieuse, l'allongement de la durée de la concession ayant été estimée non fondée par divers particuliers, qui finalement par l'arrêt du Conseil d'Etat du 2 août 1848 furent déboutés.

(3) Ce traité a été approuvé par le décret du 30 juin 1850.

L'accroissement du trafic, était tel à la fin du second empire, qu'un nouvel élargissement était devenu indispensable. Les difficultés consécutives à la guerre de 1870 en retardèrent l'exécution jusqu'en 1883 / 1884. Ces travaux (1) qui portèrent la largeur de l'ouvrage de 18 mètres à 30 m 60, furent jugés d'une importance suffisante par le Ministre des Travaux Publics pour figurer à l'Exposition Universelle de 1889. La maquette devant y être exposée fut approuvée par décision ministérielle du 17 mai 1888.

(1) les dépenses correspondantes furent prises en charge par l'Etat, avec une participation de la ville de 50 % (archives service de la navigation).

LE PONT SULLY

Le pont SULLY a remplacé en 1876/77 les passerelles pour piétons de DAMIETTE (1) et de CONSTANTINE (2), qui reliaient l'île SAINT-LOUIS à la rive droite et à la rive gauche.

C'est l'Ordonnance Royale du 30 mars 1836, qui avait autorisé la concession sous le régime du péage de ces deux ouvrages. L'adjudication a eu lieu le 18 juin 1836 et le projet retenu avait été approuvé par décision ministérielle du 22 février 1837.

Les deux passerelles construites pendant l'année 1837 ont été ouvertes à la circulation le 6 janvier 1838.

La passerelle DAMIETTE qui franchissait le bras droit de la SEINE, au moyen de deux travées inégales a été détruite pendant la révolution de 1848.

La passerelle de CONSTANTINE qui franchissait le bras rive gauche, comportait trois travées de 23 m 83 ; 101 m 40, 23 m 83 de portée : elle s'est effondrée dans la soirée du 8 octobre 1877, alors qu'elle était en cours de réparation (3). Ces deux passerelles en "fil de fer" avaient été construites très légèrement et n'avaient pas très bonne réputation.

La ville de PARIS avait été autorisée par le décret du 16 juillet 1852 à racheter le péage, ce qu'elle a fait par le traité du 27 août 1852.

La passerelle de CONSTANTINE a été le dernier pont suspendu à PARIS.

La disparition en 1848 de la passerelle de DAMIETTE, l'insuffisance manifeste de la passerelle de CONSTANTINE, avaient, dès les dernières années du Second Empire retenu l'attention et de l'Etat et de la Ville de PARIS, sur la nécessité de remplacer à brève échéance, ces moyens de franchissement par un pont "fixe". La guerre de 1870 mit naturellement en sommeil le projet. Mais dès 1872, l'affaire était reprise et par délibération du Conseil Municipal du 25 décembre 1872, la ville de PARIS décidait de participer pour 50 % au financement de l'ouvrage à construire. Le décret du 25 juillet 1873 en autorisait la construction, le financement étant assuré par l'Etat moyennant une participation de 50 % de la ville de PARIS. Les étapes de la construction ont été les suivantes :

- Projet (ouvrages en maçonnerie : 7 juin 1873, approuvé par D.M.
 (du 4 août 1873 (4)
 (tabliers métalliques : 25 avril 1874, 9 mai 1874 approuvé
 (par D.M. du 8 juillet 1874

.../...

(1) victoire de BONAPARTE

(2) hommage à la conquête de l'ALGERIE

(3) Cette réparation devait être "provisoire" le pont SULLY, achevé, devant être mis en service dès les travaux d'adaptation des accès terminés.

(4) arcs en fonte.

- adjudication { maçonnerie : 14 février 1874
 { tabliers : 18 juillet 1874

Le programme des épreuves a été approuvé par décision ministérielle du 12 janvier 1876 et celles-ci ont été effectuées le 14 avril 1876 ; le pont rive droite a été livrée à la circulation le 5 mars 1876.

La réception définitive des ouvrages a été prononcée le 25 août 1877.

PONT DE LA TOURNELLE

Un pont en bois existait en 1371, à l'emplacement du pont de LA TOURNELLE, ainsi que le prouve un acte (1) de la même date qui indique que le platelage de cet ouvrage a été refait en 1370. Il semble que ce pont n'eut qu'une durée limitée.

Le traité du 16 septembre 1923, par lequel CHRISTOPHE MARIE céda sa concession de 1614 à JEAN DELAGRANGE stipule (2) : ".....

"- de rattacher en outre l'île à la cité par un pont en bois, et à l'université par un pont en pierre en arcades, du côté de LA TOURNELLE." Ce pont qui paraît n'avoir été construit qu'en bois, aurait été emporté par les eaux en 1637, reconstruit et à nouveau endommagé en 1648 puis finalement détruit en 1651 (3).

Les lettres patentes du 9 juillet 1654, stipulaient que : "Le prévôt des marchands et les échevins y feraient incessamment travailler pour en être remboursé par le péage."

Cet ouvrage comportait six arches, portées par des piles épaisses, protégées par des massifs d'enrochement ; il gênait l'écoulement des crues et fut démoli pour cette raison, à partir de 1918.

Le Pont actuel de LA TOURNELLE

La loi du 27 juillet 1917 portant déclaration d'utilité publique, des travaux à réaliser dans la traversée de PARIS, pour améliorer les conditions d'écoulement des crues de la Seine impliquait la démolition et la reconstruction du pont de la TOURNELLE. La décision ministérielle du 31 juillet 1922 invitait le service de la Navigation à mettre au point le projet de reconstruction du nouvel ouvrage. Après de nombreuses consultations et interventions des divers usagers, celui-ci était approuvé par décision ministérielle du 14 avril 1923.

Dès 1922, le Conseil Général du Département de la Seine avait admis de participer au financement des travaux à raison de 50 % de leur montant (Bulletin municipal du 28.12.1922). Mais finalement le partage des dépenses a été réglée de la manière suivante par la décision ministérielle du 22 octobre 1928 : Etat 50 % ; Ville 25 % ; Départ+ 25 %.

La décoration et le traitement architectural de l'ouvrage, ont fait l'objet d'un concours, qui a été remporté par GIUDETTI, architecte D.P.L.G. C'est donc à lui qu'est dû l'aspect de l'ouvrage, y compris la statue de Sainte-Geneviève, au sommet du pylone qui donne au pont son caractère si particulier. Ladite statue a été sculptée par LANDOWSKI. Signalons qu'à l'origine, elle devait être placée vers l'ouest, c'est à

.../...

(1) SAUVAL

(2) ce que ne prévoyait pas la construction initiale

(3) FELINE ROMANY - LEMAIRE : PARIS ancien et nouveau

dire vers l'aval du fleuve. C'est à la suite de nombreuses protestations (4) qu'elle fut finalement tournée vers l'Est, c'est à dire vers l'amont.

Ajoutons que le pont a été inauguré le 9 juillet 1928, par le Président de la République, qui a cette occasion, a fait chevaliers de la Légion d'honneur :

- l'auteur du projet : l'Ingénieur des Ponts et Chaussées LANG (5)
- l'entrepreneur : J. COMBE

(4) archives du service de la navigation

(5) mort tragiquement en déportation

LE PONT-MARIE

L'un des emplacements envisagés pour le Pont-Neuf, avait été l'un de ceus occupés aujourd'hui par le Pont-Marie et le Pont de la Tournebi on leur avait finalement préféré la pointe aval de la Cité. Mais la nécessité d'une traversée, au droit des quais de l'Hôtel de Ville et des Célestins s'imposa rapidement. C'est ainsi, que lorsque Christophe Marie et ses associés POULTIER (ou POULLETTIER) et LE REGRATTIER (1) proposèrent aux Commissaires Royaux des Ponts de PARIS de bâtir ce pont à leurs frais, moyennant la cession de différents terrains dans l'île pour y construire des maisons qui seraient leur entière propriété, comme celles à édifier sur le pont (2), l'accord se fit sans difficulté.

Décisions relatives à la construction

- 19 avril 1614 - Passation du contrat de concession du Pont entre Christophe Marie, Poulthier, et Le Regratier et les Commissaires Royaux des Ponts de PARIS
- 6 mai 1614 - Ratification du contrat par le roi Louis XIII
- 11 décembre 1614 - Pose solennelle de la "première pierre" par Louis XIII et la Reine Mère
- 16 septembre 1623 - Cession du contrat de 1614 par Christophe Marie à Jean Delagrangé
- 1627 - Reprise du contrat par Christophe Marie
- 1635 - Achèvement du pont et des maisons y édifiées

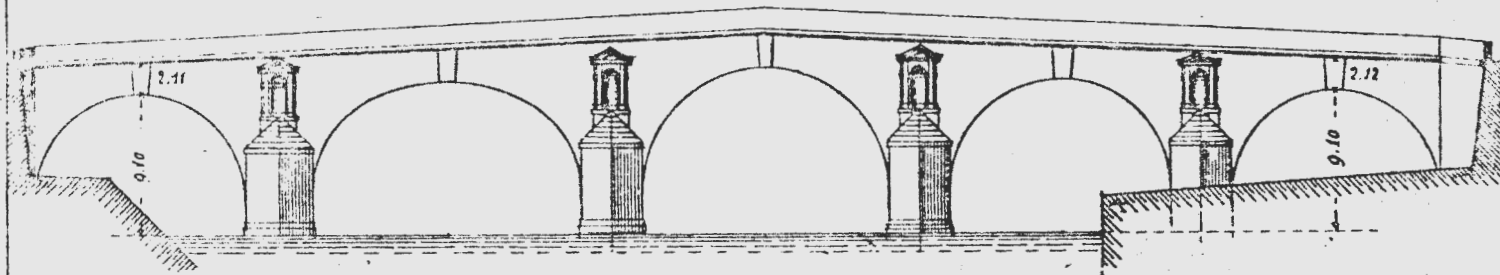
Accidents et incidents survenus à l'ouvrage

- 9 avril 1652 (3) - Rapport relatant les dommages causés à la pile centrale (affouillements graves) par les crues de Janvier 1649 et 1650
- 1er mars 1658 - La crue entraîne la chute des deux arches attenantes à l'île. La circulation est rétablie par un pont provisoire en bois
- 16 janvier 1665() - Rapports de visite : les dégats de 1658 ne sont pas réparés
- 19 août 1966()
- 1684 - Les deux arches tombées en 1658 ont été rebâties "depuis quelques années" (G. Brice)
- 1788 - 1789 - Exécution des prescriptions de l'Edit du 6 septembre 1786 : démolition des maisons édifiées sur les ponts de PARIS
- 19 Août 1843) - Rapport du Service des Ponts de PARIS : réparations de
- 1er juin 1850) voutes, remaniement du profil en long de l'ouvrage. Travaux exécutés en 1851 / 1852

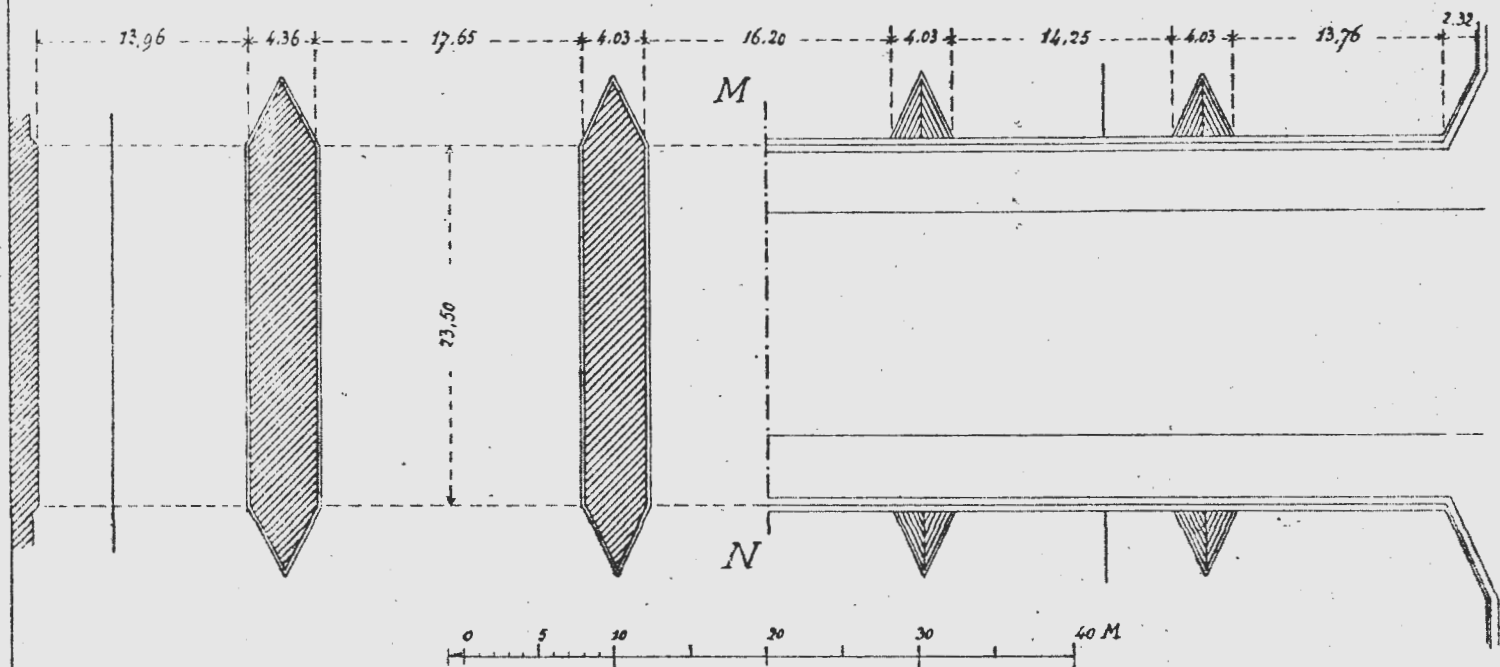
(1) Le pont a gardé le nom de Pont-Marie, deux rues de l'île Saint-Louis portant les noms de Poulletier et de Le Regratier

(2) G. Brice - Description de PARIS 1725

(3) Arch. N. ZI F 1 065

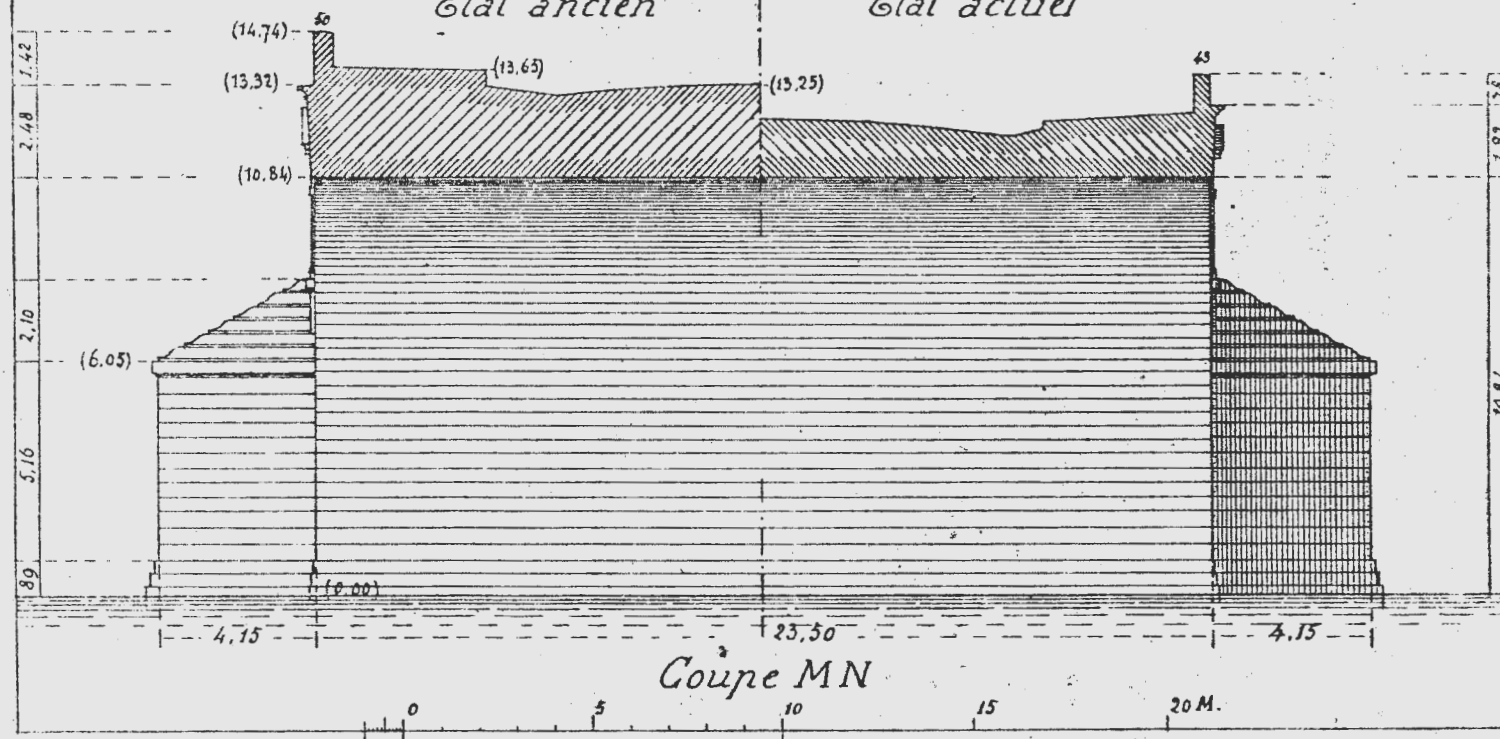


Tête amont — Etat ancien



Etat ancien

Etat actuel



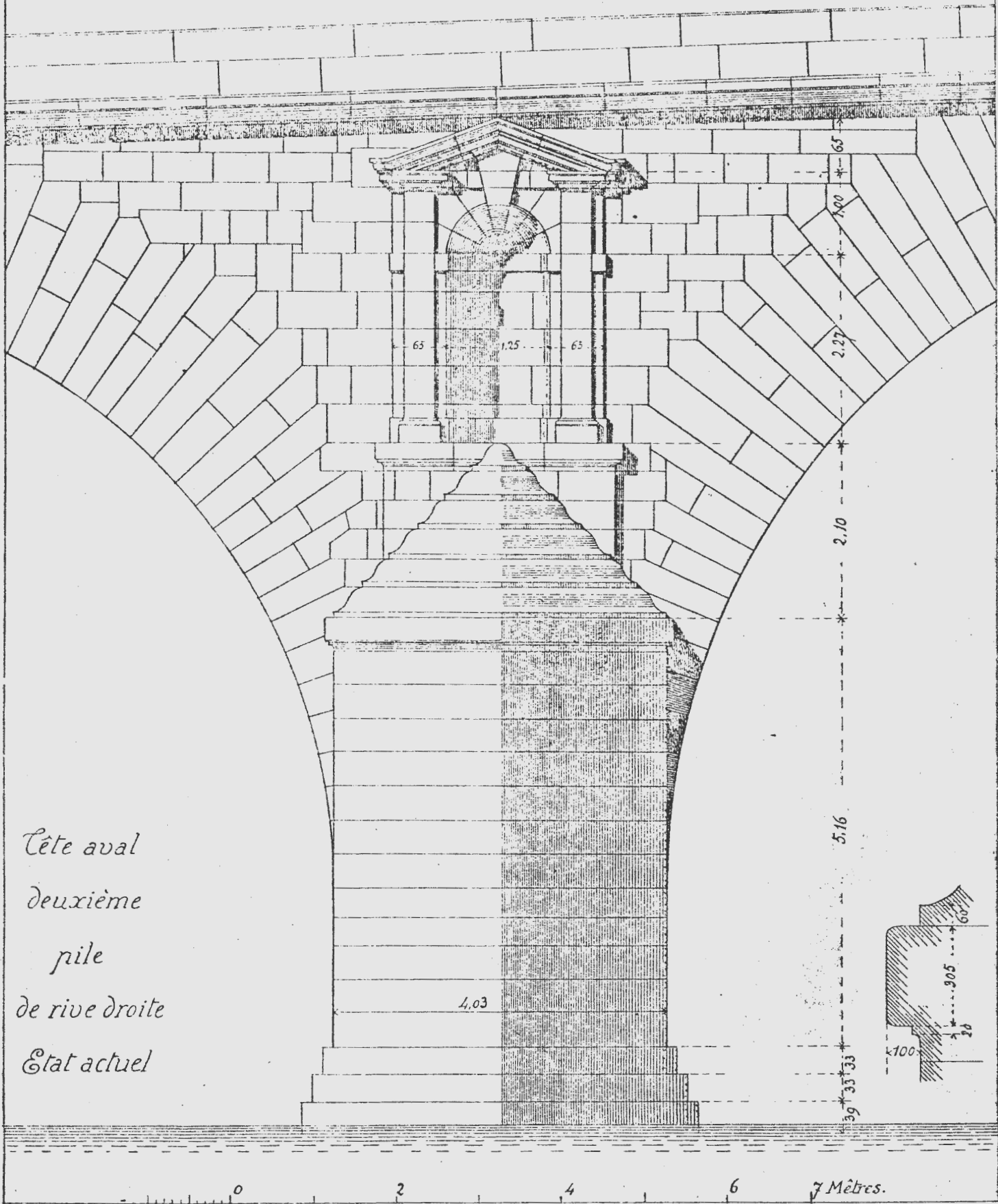
Coupe MN

Décoration
des
Ponts

PONT MARIE SUR LA SEINE À PARIS
par Christophe Marie et Jean Delagrange
1614 - 1635

1. 39.

H
1886-1906



Tête aval
deuxième
pile
de rive droite
Etat actuel

0 2 4 6 7 Mètres.

PONT DE L'ARCHEVECHE

C'est la concession, accordée par ordonnance royale du 6 décembre 1827, à la Société du pont des INVALIDES, à titre d'indemnisation pour la démolition du pont suspendu des INVALIDES, qui décida la construction du pont de l'ARCHEVECHE sur le bras rive gauche de la SEINE.

C'est un pont en maçonnerie à trois arches de 17 m 10 d'ouverture. Les travaux ont été commencés le 1er avril 1828 et le pont ouvert à la circulation le 4 novembre 1828, jour de la fête du Roi Charles X.

Le péage, supprimé de fait, par la révolution de 1848, a été racheté au concessionnaire par la ville de PARIS suivant la convention du 10 mai 1850, approuvée par le décret du 13 juillet 1850. Le pont a alors fait retour à l'Etat.

Le projet d'élargissement du bras gauche de la SEINE, entraînera la reconstruction de ce pont.

PONT SAINT-LOUIS

La loi du 24 ventose, au IX (cf Pont d'AUSTERLITZ et passerelle des Arts) est à l'origine de la construction du pont SAINT-LOUIS (d'abord pont de la Cité). Le premier pont (1), était constitué par une structure composite : culées et piles en pierre, arches en bois & fer, revêtues de cuivre rouge, les tympans étaient fermés par des planches peintes figurant un appareil de maçonnerie. Cette médiocre construction achevée en 1803 et ruinée dès 1811 (2) fut remplacée en 1819 par une passerelle en charpente, à laquelle succéda une passerelle suspendue en 1842, qui démolie à son tour en 1861, fit place enfin à un véritable pont.

C'est le décret du 18 août 1860, qui décida la construction du pont SAINT-LOUIS (3), en même temps que celle du pont LOUIS-PHILIPPE.

A peine, un siècle plus tard, le 14 décembre 1959, par délibération du son conseil municipal la Ville approuvait le programme de reconstruction des ponts d'AUTEUIL, de GRENELLE, SAINT-LOUIS et de SOLFERINO.

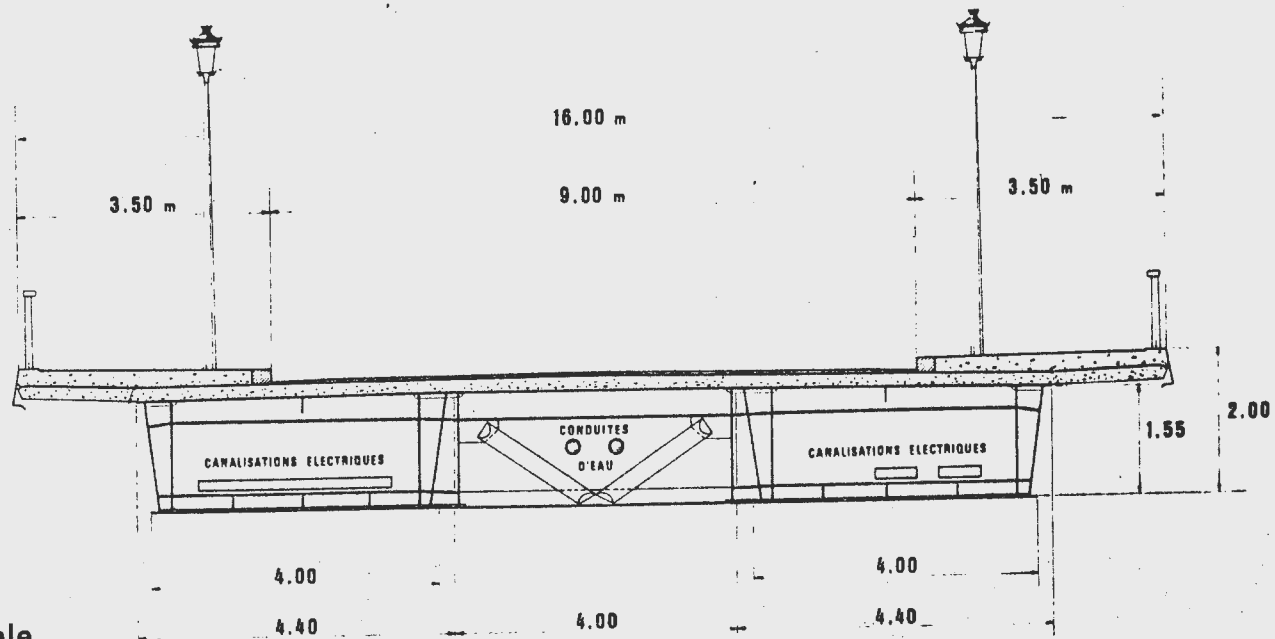
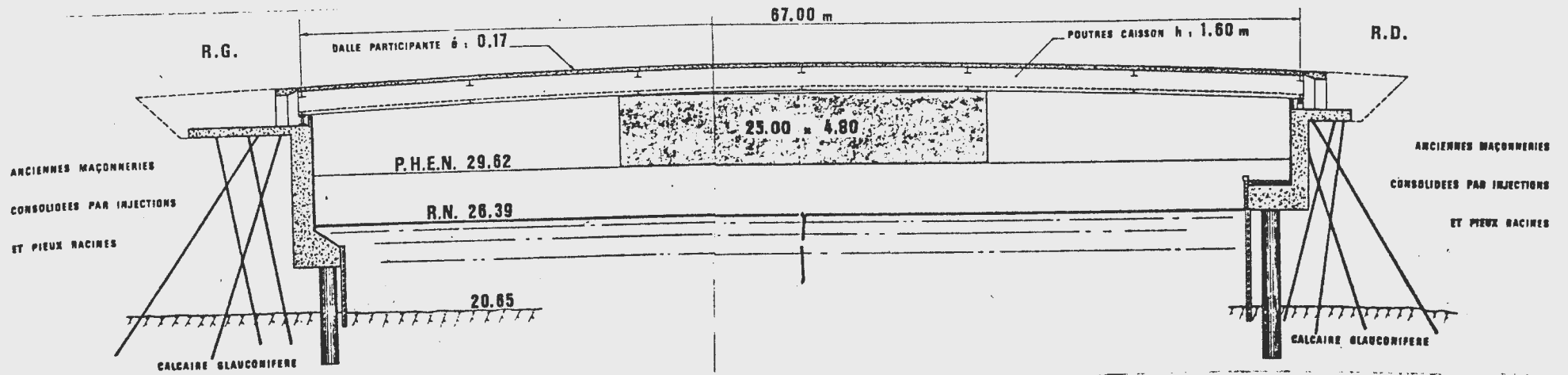
L'avant-projet du pont SAINT-LOUIS actuel, a été présenté le 14 février 1962 à la commission des Sites et accepté ensuite par le Ministre d'Etat, chargé des Affaires Culturelles.

Le projet d'exécution a été approuvé par décision ministérielle du 16 septembre 1968 et le marché a été passé le 29 janvier 1969.

Le financement des travaux a été assuré par l'ETAT (FSIR) avec la participation de la Ville, à raison de 50 % de leur montant, à titre de fonds de concours.

-
- (1) Le projet initial, du à GAUTHEY (tome II : Traite de la construction des ponts page 119 éd. 1813) devait comporter des arcs en fonte. C'est en cours d'exécution que l'on aboutit à la solution absurbe décrite ci-dessus.
- (2) Féline ROMANY et de DARTEIN. La dépense relative à la construction de cette passerelle, fut entièrement supportée par l'Etat, bien que la Compagnie des "trois anciens ponts" ait continué à en percevoir le péage.
- (3) Pour la description de cet ouvrage voir FELINE ROMANY A.P.C. - Série 4, tome V, année 1863

PONT ST LOUIS



Coupe transversale

LE PONT-LOUIS-PHILIPPE

Le premier pont construit à cet emplacement, le fut dans le cadre d'une concession accordée aux frères SEGUIN, qui s'offraient par soumission du 18 juillet 1833 à :

- construire le pont moyennant, la jouissance pendant 49 ans d'un péage calculé sur les mêmes bases que celui du pont d'AUSTERLITZ, complété par une subvention de l'ETAT de 100 000 F.
- ouvrir une voie nouvelle, l'actuelle rue LOUIS-PHILIPPE, dans l'axe du futur pont, moyennant une subvention de la ville de PARIS de 400 000 F.

L'adjudication du 18 juillet 1833, fut approuvée par l'ordonnance Royale du 13 août 1833. La première pierre posée par le Roi le 29 juillet 1833, les travaux furent menés rapidement et l'ouvrage livré à la circulation le 26 juillet 1834, pour l'anniversaire des "TROIS GLORIEUSES".

Cet ouvrage démoli en 1862, était un pont suspendu à deux travées.

Le péage supprimé de fait par la révolution de 1848, a été racheté par la Ville suivant le traité du 16 juillet 1851, qui prévoyait le versement d'une annuité de 50 000 F. à compter du 24 février 1848 au 26 juillet 1883.

Le remplacement de l'ancien pont suspendu LOUIS-PHILIPPE, devenu insuffisant **en raison** de sa résistance, et de la largeur réduite de sa chaussée (1), a été ordonné par le décret du 1er août 1860.

Le projet d'exécution de l'ouvrage actuel a alors été approuvé par le Ministre des Travaux Publics le 2 août 1860. C'est un ouvrage à trois arches elliptiques de 30, 32, 30 mètres d'ouverture. Les culées sont fondées à très faible profondeur sous l'étiage (2) : 0 m 39 pour la culée rive droite ; 0 m 99 pour la culée rive gauche (3).

Les travaux commencés, à la fin du mois d'août 1860 étaient terminés dans le courant de l'été de 1861, mais l'aménagement des abords ne permit l'ouverture à la circulation qu'en avril 1862.

La dépense s'est élevée à 576 008 F 58 et a été prise en charge par l'ETAT avec une participation de la ville de PARIS de 50 %.

(1) chaussée de 5 m 60 de largeur, fordée par deux trottoirs de 1 m 20

(2) de 1862

(3) "sur un terrain résistant, composé de sable et de gravier" FELINE - ROMANY

LE PONT AU DOUBLE

En 1625, les Administrateurs de l'Hôtel-Dieu demandèrent l'autorisation de faire construire un pont pour faciliter les communications entre les bâtiments situés sur les deux rives. Cet ouvrage fut achevé en 1634. Par lettres patentes de la même année LOUIS XIII, ordonna, pour être employé à l'entretien du pont la création d'un péage fixé à :

- six deniers pour les gens à pieds
- un double tournoi pour les gens à cheval (de là le nom du pont)

Ce pont a subsisté jusqu'en 1847, date à laquelle il a été reconstruit pour faciliter la Navigation; les études faites en 1845 avaient en effet montré que la canalisation du "bras de la Cité" nécessitait une arche unique pour le pont au DOUBLE.

Le projet de reconstruction, pris en charge par l'ETAT, a été approuvé par décision ministérielle du 26 janvier 1847. Il ne prévoyait que la reconstruction (1) de la voûte, (en meulière et ciment de VASSY pour éviter les tassements au décintrement). Les travaux ont été terminés en 1848.

Le décret autorisant la reconstruction de cette arche, dont les dispositions s'adaptèrent mal aux besoins de la Navigation, et déclarant d'utilité publique les travaux, est daté du 16 octobre 1879. Le projet d'exécution a été approuvé par décision du 27 mars 1883 et les travaux achevés cette même année. La maquette de la nouvelle arche, en fonte, du pont au DOUBLE figurait parmi les modèles présentés au public dans le cadre de l'exposition universelle de 1889, dépêche ministérielle du 29 février 1888.

(1) qui a été effectuée en 23 jours, à la suite du marché passé le 6 mars 1847 avec l'entreprise GARIEL et GARNIER qui avait réalisée une arche d'essai identique (mais de largeur réduite à 1 m 50) à la voûte que l'on projetait de construire.

LE PONT D'ARCOLE

Le premier ouvrage construit à cet emplacement était une passerelle pour piétons, appelée "de la Grève", puis d'ARCOLE⁽¹⁾ après la révolution de 1830. La construction en avait été concédée par l'ordonnance royale du 6 décembre 1827, à la Compagnie des "trois nouveaux ponts" (2) en compensation de la démolition du pont suspendu des INVALIDES. C'était une passerelle suspendue à deux travées. Les travaux furent commencés le 25 mars 1828 et la passerelle mise en service le 21 décembre 1828.

Le péage qui devait expirer le 1er janvier 1876, suspendu de fait par la révolution de 1848, a été racheté par la ville de PARIS dans le cadre de la convention du 10 mai 1850 approuvé par le décret du 13 juillet 1850.

En 1854, la passerelle d'ARCOLE était devenue très insuffisante. Pour la remplacer deux projets étaient en présence celui de l'Administration, et un autre proposé, en variante, à l'adjudication par un soumissionnaire nommé OUDRY(3) qui offrait de l'exécuter pour un prix global forfaitaire.

Le projet de l'Administration comportait trois arches en maçonnerie le projet OUDRY une seule arche métallique. Compte tenu de l'intérêt de ce projet pour la Navigation, le Ministère des Travaux Publics, a décidé le 31 août 1854 qu'il y serait donné suite après mise au point.

Le projet en question ,

- a été présenté le 13 septembre 1854, par la "Compagnie des Ponts du Système CADIAT," qui s'engageait à le terminer pour le 1er mai 1855.
- a été approuvé le 25 octobre 1854 par le Ministre des Travaux Publics
- n'a en réalité été terminé que le 15 octobre 1855
- a été ouvert à la circulation par arrêté du Ministre des Travaux Publics du 12 mai 1856.

En 1889, des modifications limitées ont été apportées à la charpente métallique.

Les dépenses ont été prises en charge par l'Etat avec une participation de 50 % de la ville de PARIS.

(2) Substituée aux droits de la "Société du pont des INVALIDES".

(1) en mémoire d'un jeune homme nommé ARCOLE, qui fut le premier tué à l'attaque de l'Hotel de Ville le 28 juillet 1830

(3) Ingénieur des Ponts & Chaussées en congé

PETIT-PONT

De nombreux ouvrages tantôt en bois, tantôt en pierre ont été édifiiés à cet emplacement. On connaît la date de l'une de ces reconstructions, par la pose d'une première pierre faite au mois de juin 1393 par le roi Charles VI. Ce pont achevé en 1406 ne dura qu'un an, et fut emporté pour la septième fois par les eaux. Il fut remplacé par un nouvel ouvrage terminé le 10 septembre 1409 qui disparut à son tour. Un autre lui succéda, en bois, peut-être construit par le frère JOCONDE. En tout état de cause le pont du FRERE JOCONDE resta en service jusqu'au 27 avril 1718, date à laquelle il fut détruit par un incendie. On le reconstruit en pierre et sans maisons dessus. La date de cette reconstruction figure sur la plaque de cuivre que l'on a trouvé en le démolissant en 1852 (1) et qui porte l'inscription :

"..... la première pierre a été posée sous le règne de LOUIS XV, le
"6 juillet 1719 pour remplacer le pont détruit par l'incendie survenu
"le 27 avril 1718.

LE PETIT PONT ACTUEL

La transformation en 1850 du petit bras de la SEINE en Canal navigable rendait nécessaire le remplacement de l'ouvrage à trois arches précédent par un ouvrage à arche unique correspondant à la passe offerte par le pont au DOUBLE.

Les travaux commencés en mars 1852, ont été terminés à la fin de 1853. Ils ont coûté 385 509 F. 42 et ont été pris en charge à part égale par l'Etat et la Ville de PARIS.

Le projet correspondant avait été approuvé par décision Ministérielle du 5 août 1851

(1) FELINE - ROMANY

PONT NOTRE-DAME

C'est à son emplacement que fut bâti, le premier pont en pierre de la capitale au début du règne de LOUIS XII. Le dernier pont en bois qui l'a précédé avait été construit à partir du 30 mai 1413 (date de battage du premier pieu) et emporté par une crue de la Seine le 25 octobre 1499.

ANCIEN PONT NOTRE DAME

7 novembre 1499 - décision de reconstruire en pierre, le pont détruit
 28 mars 1500 - pose de la première pierre
 10 juillet 1507 - pose de la "dernière" pierre par le prévot des marchands DREUX/RAGNIER entouré des échevins en présence d'une foule en liesse

Ce pont construit par le FRERE JOCONDE (1), était composé de six arches et portait 34 maisons qui furent démolies en conséquence de l'édit de 1786. **Il a été partiellement démoli et reconstruit en 1853 pour des raisons d'urbanisme.**

Le prolongement de la rue de RIVOLI, du palais des **Tuileries** jusqu'à l'Hôtel de Ville, décidé en 1852, dans le cadre des grands travaux d'urbanisme du Second Empire nécessitait à son intersection avec la rue SAINT-MARTIN l'abaissement de la chaussée de celle-ci de plusieurs mètres et par voie de conséquence la modification du profit en long de la chaussée du pont NOTRE-DAME dans les mêmes proportions.

Par décision du 20 avril 1853 le Ministre des Travaux Publics approuva le projet qui prévoyait :

- la démolition des voûtes
- le dérasement des piles jusqu'au niveau de l'étiage
- la construction d'un ouvrage en maçonnerie, à cinq arches à intrados elliptiques, dont l'ouverture serait comprise entre 17 m 40 pour la plus petite et 18 m 40 pour la plus grande
- l'achèvement de l'ouvrage et la réouverture à la circulation le 20 décembre 1853.

Les délais furent respectés si bien que le cortège qui se rendait à NOTRE-DAME pour la célébration du mariage de leurs majestés l'Empereur et l'Impératrice put emprunter le nouveau pont.

Les travaux de reconstruction du pont ont coûté 713 356 F. 37. Cette dépense a été partagée par moitié entre l'Etat et la ville de PARIS.

.../...

(1) Né à VERONE en 1435, mort vers 1520 moine CORDELIER ou franciscain également constructeur du PETIT PONT (cf la Vie du Frère JOCONDE et d'autres artistes de VERONE par Georges VASARI).

Très vite l'ouvrage se révéla peu commode pour la navigation en raison de l'étroitesse de ses arches centrales ; de multiples pétitions des usagers en réclamèrent la modification. Finalement la décision ministérielle du 20 octobre 1901, faisant suite à une nouvelle campagne de protestations des mariniers et des utilisateurs de la voie d'eau, prescrivit au service de la navigation d'étudier le remaniement de l'ouvrage.

La décision ministérielle du 2 août 1902, estima que l'avant projet n° 2, présenté par les Ingénieurs, qui prévoyait le remplacement des trois arches centrales par une arche métallique, unique, de 59 m 66 de portée, devait être retenu après quelques améliorations de détail. Un nouvel avant-projet, rectifié selon ces instructions, fut approuvé par décision ministérielle du 9 août 1903. Néanmoins les choses restant en l'état, le conseil général de la Seine, dans sa séance du 6 juillet 1905 et le conseil municipal de PARIS, par délibération du 10 juillet 1905, demandèrent que les travaux soient exécutés sans tarder davantage. Par la délibération précitée la ville de PARIS s'engageait en outre, à participer aux dépenses à raison de 50 % de leur montant ; par une nouvelle délibération de son conseil municipal, en date du 10 juillet 1907, elle donnait son accord à l'avant-projet modifié et confirmait sa participation financière. Le projet d'exécution était approuvé "définitivement" par décision ministérielle du 24 décembre 1907. Toutefois diverses interventions, relatives à l'esthétique de l'ouvrage modifié s'étant manifestées, ce n'est que le 18 novembre 1909 qu'intervint le décret, qui tenant compte des résultats de l'enquête d'utilité publique qui s'était déroulée du 1er février 1908 au 21 février 1908, et de la délibération du conseil municipal de la ville de PARIS du 31 décembre 1908 qui approuvait le projet de reconstruction et confirmait sa participation financière, autorisa l'exécution des travaux.

L'adjudication du premier lot (maçonneries) eut lieu le 13 janvier 1910, mais ce n'est qu'au début de 1913 que les travaux furent suffisamment avancés pour que la démolition des deux piles centrales fut autorisée par décision ministérielle du 30 avril 1913 ; l'achèvement des travaux étant prévu pour le mois de juin 1913 (rapport de l'Ingénieur du 28 février 1913).

LE PONT SAINT-MICHEL

L'actuel pont SAINT-MICHEL est le dernier d'une longue suite d'ouvrages bâtis au même emplacement et qui connurent des fortunes diverses :

- 31 janvier 1407 - Le pont de bois existant est emporté par les glaces
- 10 décembre 1547- Le pont précédent rebâti en pierres est emporté par les glaces. Le pont est reconstruit en bois
- 11 Août 1594 - Arrêt du Roi accordant "à Jean Fontaine, charpentier du Roi, une rente sur les maisons établies sur le pont en payement des réparations qu'il y a faites".
- 10 janvier 1598 - Arrêt du Roi établissant une taxe sur les vins descendant la Seine pour pourvoir aux réparations du pont Saint-Michel et du pont de Mantes .
- 14 mars 1606 - Vente par le roi de seize maisons édifiées sur le pont
- 29 décembre 1615- -Rupture de différentes poutres maîtresses. Ces dégâts sont rapidement réparés
- 29 au 30
janvier 1616 - Conséquences du dégel : de nombreux bateaux endommagent gravement les palées du pont.
- 25 juin 1616 - Rapport constatant la ruine de l'ouvrage et la nécessité de démolir totalement ce qui en reste
- 7 juillet 1616 - Soumission de Jean Pasquier, Maître Maçon, pour la reconstruction du pont
- 12 août 1616 - Marché passé à la suite de l'offre précédente par les commissaires chargés de la construction du Pont Neuf

Les précisions apportées par Jaillot (1), montrent que le pont SAINT-MICHEL a été concédé par le roi, à des particuliers pendant 60 ans (2), pour y bâtir trente deux maisons (arrêt du conseil du 4 août 1616), à charge par eux de payer une redevance annuelle, pendant cette période ; ces constructions devaient ensuite faire retour au Roi. Ces dispositions ont été soumises au Parlement le 9 décembre 1616 et à la Chambre des Comptes le 29 juin 1617. Cette concession procura ainsi les sommes nécessaires à la construction, laquelle fut assurée par les Services du Roi (Commissaires Royaux).

21 septembre 1617- Pose solennelle de la première pierre par Louis XIII.
La plaque de cuivre gravée à cette occasion a été retrouvée lors de la démolition de 1857 et déposée au musée de Cluny

1623- Achèvement du Pont

(1) et complétées par de DARTEIN

(2) portés ultérieurement à 99 ans

Les maisons édifiées sur le pont SAINT MICHEL, ont été démolies (1) en 1807 et 1808, pour élargir "la route impériale de PARIS à ORLEANS" (2) (Journal des Débats des 3 décembre 1807 et 21 mars 1808) en exécution du décret de TILSITT, du 8 juillet 1807.

Mais en 1857, malgré cette amélioration et la valeur architecturale certaine de cet ouvrage, le fait que l'alignement de son axe ne s'accordait pas avec celui du récent boulevard de SEBASTOPOL rendait son remplacement inévitable.

Le projet de reconstruction du pont SAINT MICHEL a été approuvé par décision ministérielle du 22 avril 1857 et les travaux adjugés le 28 avril 1857.

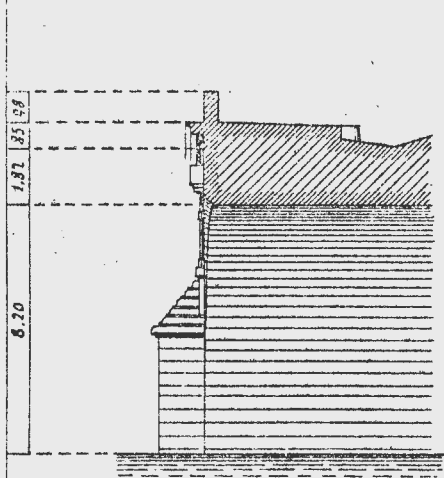
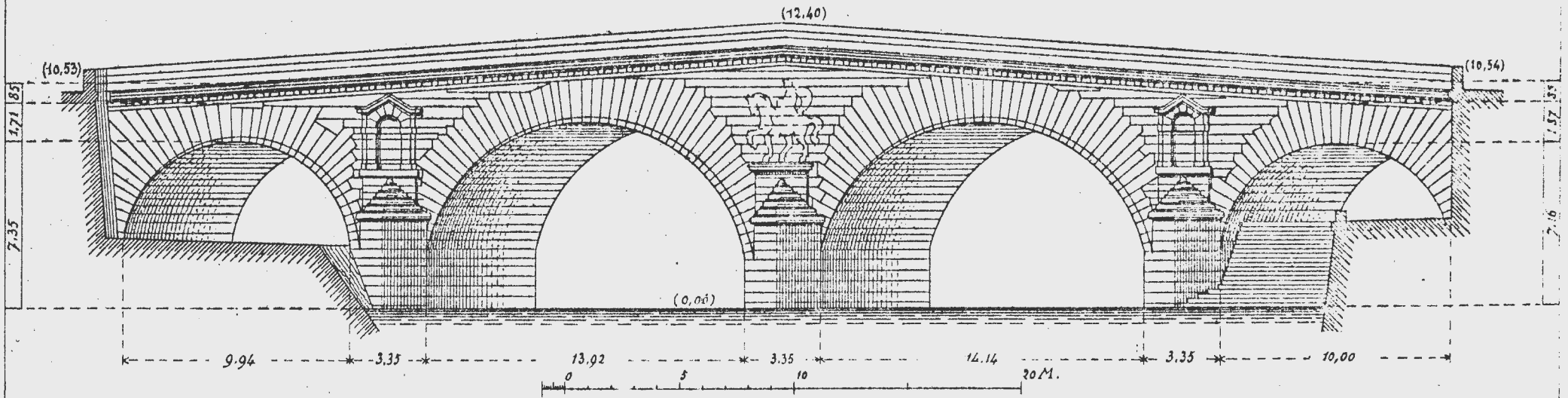
Le 1er mai 1857, le vieil ouvrage était interdit à la circulation. Les travaux menés au pas de charge furent terminés à la fin de la même année et la circulation rétablie le 2 décembre 1857 (3).

La dépense montant à 551 760 F. a été prise en charge par l'Etat avec une participation de 50 % de la ville de PARIS.

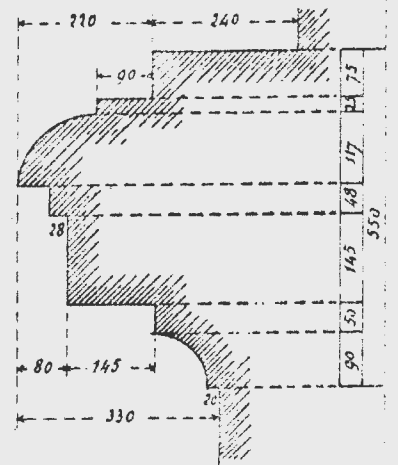
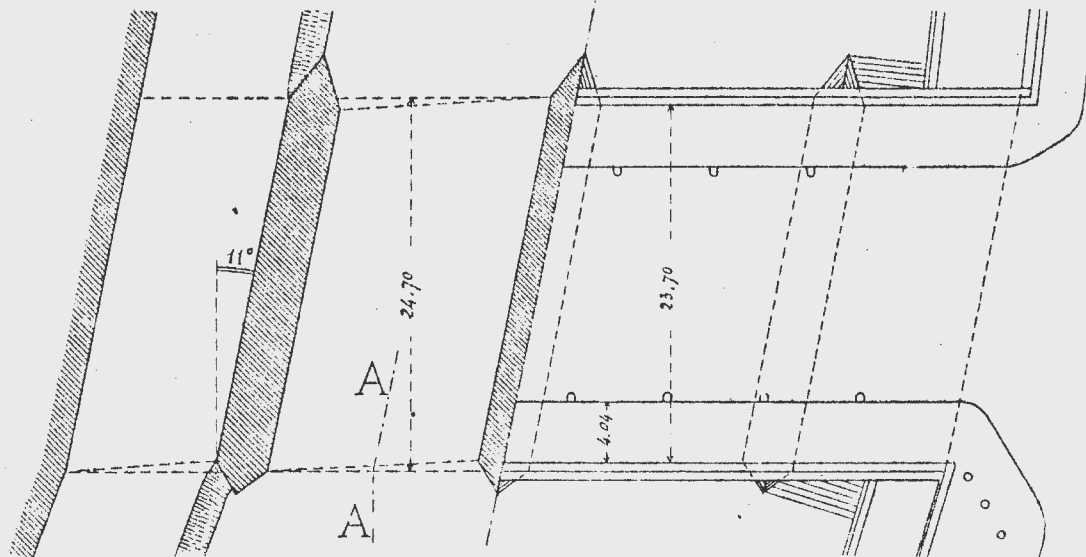
(1) la démolition de ces maisons était déjà prévue dans le projet faisant l'objet des lettres patentes du 21 avril 1769 ; et l'édit de septembre 1786 en ordonnait l'exécution

(2) l'actuelle R.N. 20

(3) l'intention était évidente



Coupe AA



SoCLE du bas-relief

PONT AU CHANGE

L'existence d'un pont en bois à l'emplacement, ou au voisinage du pont au CHANGE, semble à peu près certaine dès avant la présence Romaine en GAULE. Un lieutenant de CESAR l'aurait détruit vers 50 avant Jésus-Christ. Depuis cette époque ce pont fut plusieurs fois détruit et reconstruit. Il s'est appelé GRAND-PONT jusqu'en 1441, date à laquelle Louis VII, ordonna que son change et tous les changeurs de PARIS s'y installent. En 1618, des changeurs et des orfèvres qui s'y trouvaient toujours (1). Le 24 octobre 1621, un incendie le détruisit en même temps qu'un pont voisin (2) (PONT AUX COLOMBES, ou PONT MARCHAND).

Les changeurs ayant sollicité du Roi l'autorisation de reconstruire l'ouvrage à leurs frais, à condition de pouvoir y mettre des maisons, obtinrent satisfaction par l'Edit de mai 1639 enregistré au Parlement le 22 août 1639.

D'autre part le roi affecta à la reconstruction une somme de 350 000 livres à prendre sur les deniers extraordinaires.

Les travaux commencés le 19 septembre 1639 furent achevés le 20 octobre 1647 (3).

L'actuel PONT AU CHANGE

Le prolongement du boulevard de Sébastopol et l'agrandissement du Palais de Justice ont rendu nécessaire la reconstruction du pont au CHANGE, qui ne correspondait pas aux alignements souhaités. (4)

La chronologie de sa reconstruction est la suivante :

- décret du 15 août 1858 - décide de la reconstruction du PONT AU CHANGE à son emplacement actuel
- 15 août 1860 - ouverture du pont à la circulation

Coût de la reconstruction : 1 272 331 F. 38 pris en charge par l'Etat avec une participation de la ville de 50 %.

(1) le pont portait leurs boutiques

(2) FELINE ROMANY

(3) HURTAUT & MAGNY - Dictionnaire historique de la ville de PARIS

(4) Le nouveau pont ne prolonge pas le boulevard, ce qui aurait fait disparaître les THERMES DE JULIEN

PONT NEUF

La réalisation d'un nouveau pont sur la Seine, était au milieu du seizième siècle devenue indispensable, en raison de l'encombrement du "pont Notre Dame" et du mauvais état de celui-ci ; deux de ses arches menaçaient de s'écrouler. Déjà Henri II avait reçu de nombreuses demandes des habitants du Faubourg Saint-Germain et de l'Université, qui souhaitaient la construction d'un nouveau pont entre Le Louvre et l'Hotel de Nesle (1). La ville ne pouvant prendre en charge la dépense, les choses restèrent en l'état et c'est finalement le Prévot des Marchands Nicolas Lhuillier qui obtint d'Henri III la construction du pont aux frais du Trésor (c'est à dire de l'Etat).

Décisions relatives à la construction et financement

- 7 novembre 1577 - Brevet instituant une commission de onze membres, chargée de choisir l'emplacement, de faire préparer le projet, de trouver les moyens de financement
- 19 février 1578 - Le roi choisit le projet de principe de Claude Marcel, contrôleur général des Finances, qui en avait fait faire un "portrait en toile", qui jugé "très bon et nécessaire" sera réalisé ultérieurement pour relier l'île aux Vaches à l'île Notre-DAME.
- 23/24 février 1578 - Les commissaires royaux arrêtent les dispositions essentielles de l'ouvrage
- 16 mars 1578 - Lettres patentes délivrées par le Roi à la commission pour préciser ses attributions et confirmer ses pouvoirs (3). Les mêmes lettres patentes approuvent les propositions du 10 mars 1578 de la commission qui prévoient l'imposition d'une crue d'un sol par livre sur le principal de la taille dans les généralités de Paris, Champagne, Normandie et Picardie
- en 1599 - Henri IV substitue aux généralités de ROUEN et CAEN, celles de SOISSONS D'ORLEANS mais le taux de la crue n'est plus que de six deniers par livre
- en 1601 - Un droit d'entrée (octroi) sur les vins est substitué au produit de la taille.

Adjudication : 19 avril 1578 (piles du petit bras)

Pose de la première pierre 31 mai 1578 en présence de deux Reines : Catherine de Médicis et Louise de Vaudemont ; le roi s'y rendit le soir après le convoi de ses mignons Quélus et Maugiron tués en duel.

- Interruption des travaux de 1578 à 1599 : guerres de religions et désordres politiques
- reprise des travaux : 1599
- achèvement : 1607 (pour l'essentiel)
- Pavage de la chaussée : décision favorable des commissaires : 3 mars 1626

(1) Jaillot

(2) Copie à l'huile au Musée Carnavalet

(3) de Lasteyrie : Documents

Travaux divers exécutés ultérieurement (1)

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1621 - Consolidation des fondations de diverses piles | } Grand Bras |
| 1666 - - d° - | |
| 1778 - Reprise de la grande voûte du Grand Bras | |
| 1827 - Restauration de l'arche attenante au quai des Augustins | |
| de 1848 à 1855 - Petit Bras : réparation des voûtes et abaissement du profil en long de la chaussée | |

Grand bras : reconstruction de six voûtes sur sept (conservation de celle attenante à l'île de la Cité) et substitution d'intrados en anses de panier aux quasi-pleins cintres d'origine

Pour les deux bras établissement des pans coupés avec les quais

Réfection de la totalité des mascarons

- accident du 17.12.1885 : la deuxième arche du Petit Bras, à partir de la rive gauche, s'affaissa entraînant dans son mouvement, les deux arches attenantes. La réparation a été terminée le 25 décembre 1886
- de 1880 à 1890 : reprise des fondations de toutes les piles

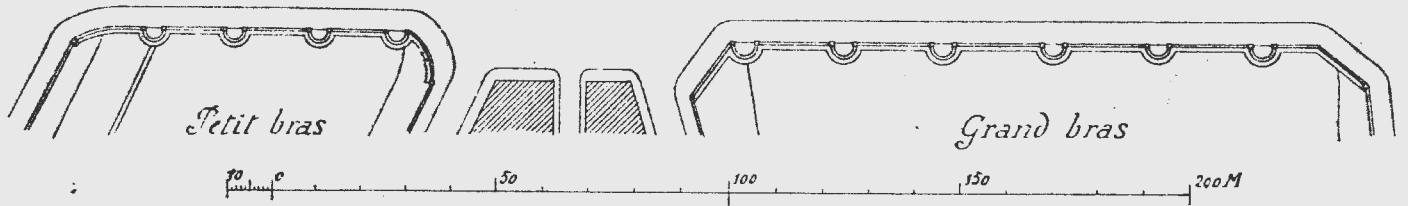
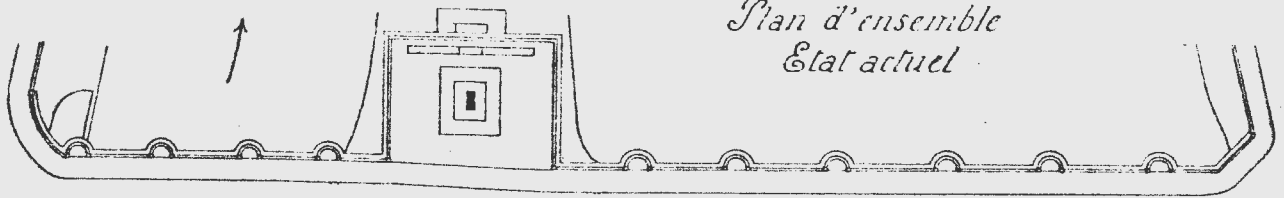
Dépenses des travaux effectués au XIX siècle : 2 617 488 francs (or)

La dépense a été prise en charge à part égale entre l'Etat et la Ville de PARIS.

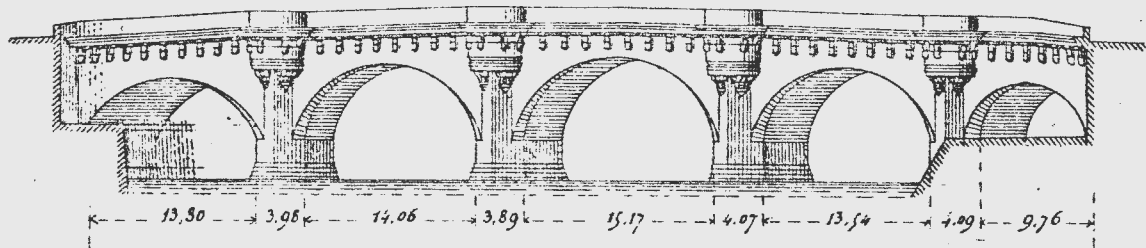
En définitive, jusqu'à la fin du XIX siècle la dépense des travaux relatifs au Pont Neuf a été prise en charge à 50 % pour l'Etat et 50 % pour la Ville.

(1) le PONT NEUF devait porter des maisons, ce qui explique sa grande largeur primitive. HENRI IV défendit de les bâtir mais autorisa, l'installation de boutiques volantes et d'étalages divers. Ces installations provisoires, furent interdites par un arrêt du Conseil du Roi, du 3 avril 1756. Le peuple de PARIS se montra mécontent de cette décision aussi le Roi admis le 24 mars 1769, le principe de la construction de boutiques sur les demi-lunes des trottoirs, le produit de leur location devant être employé à secourir les veuves et les orphelins des Membres des Académies de peinture et de sculpture. Ces édifices qui furent édifiés en 1775 - 1776 sur un projet de SOUFFLOT n'eurent, au moins immédiatement, pas la faveur des Parisiens. Ils ont été démolis de 1851 à 1854, après rachat à l'Hopital Général de PARIS et à l'Hôtel-Dieu, a qui ils avaient été cédés, le 8 Nivose, an VI, par l'Etat.

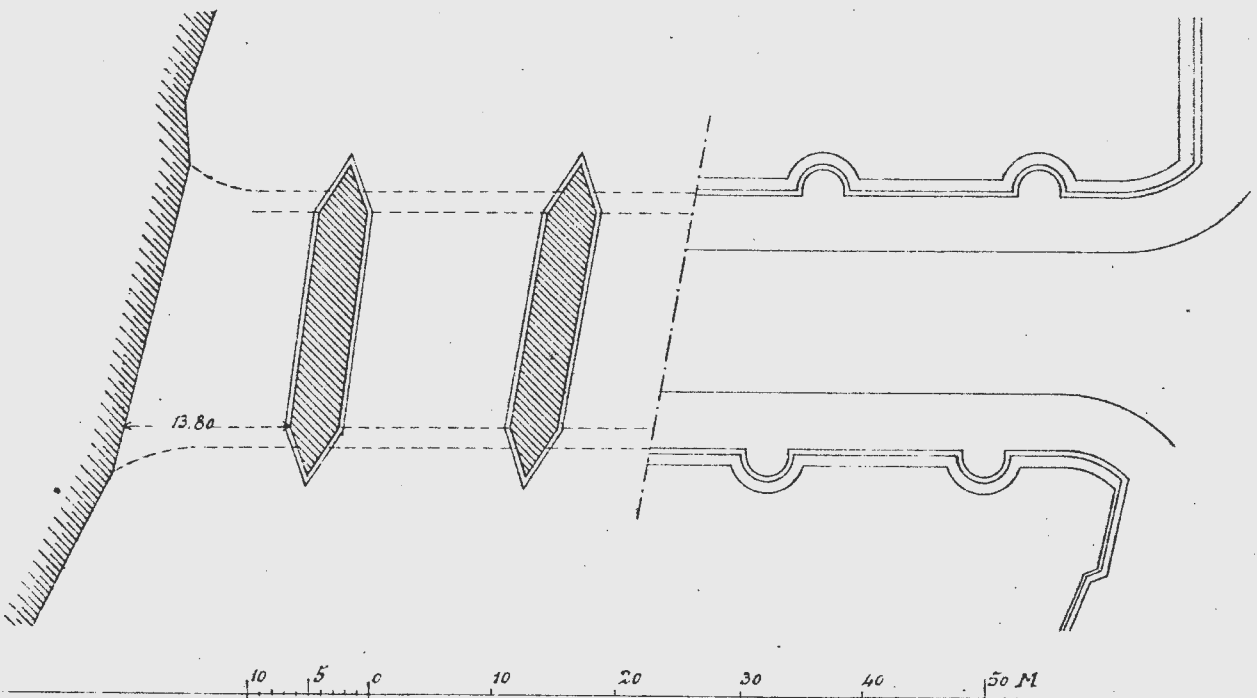
PONT NEUF SUR LA SEINE À PARIS
*par Baptiste Androuet DuCerceau
& Guillaume Marchand
1578-1607*



Tête amont

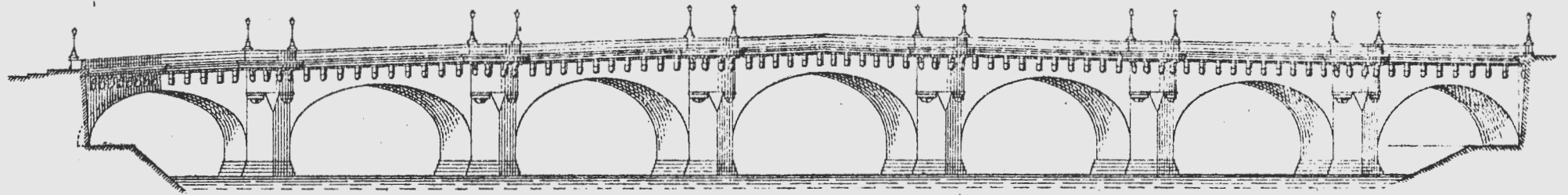


Petit bras - Etat ancien

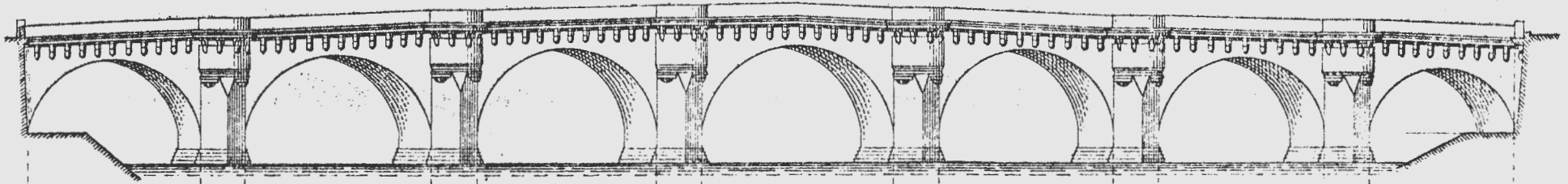
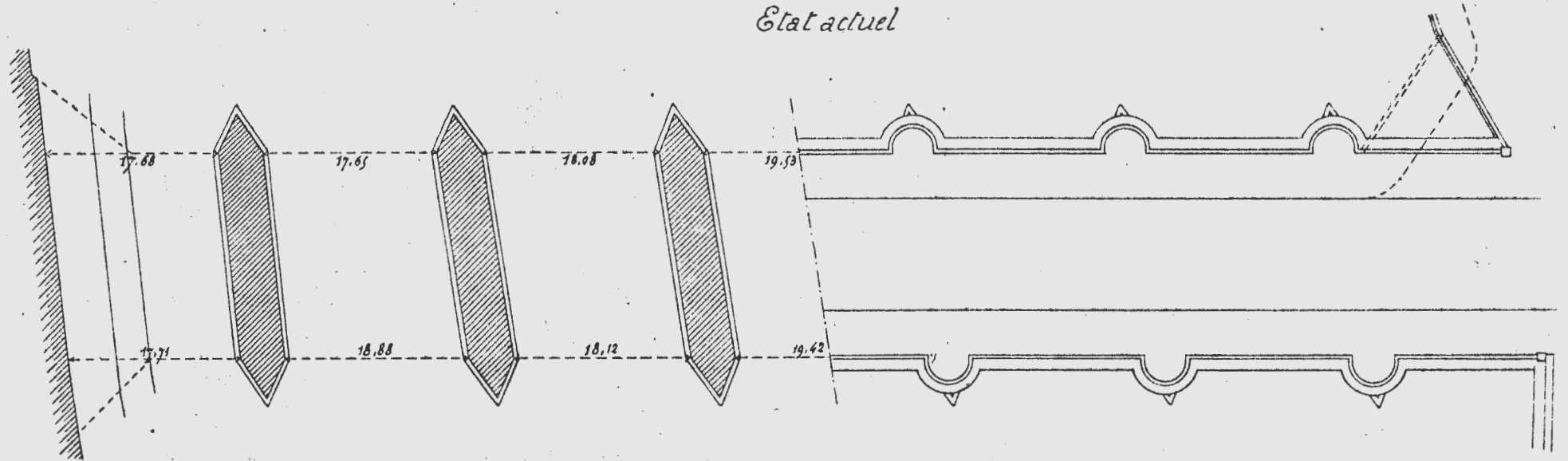


Grand bras

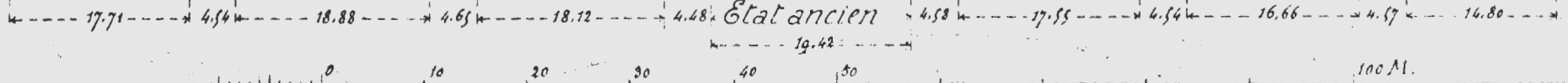
Tête aval



Etat actuel



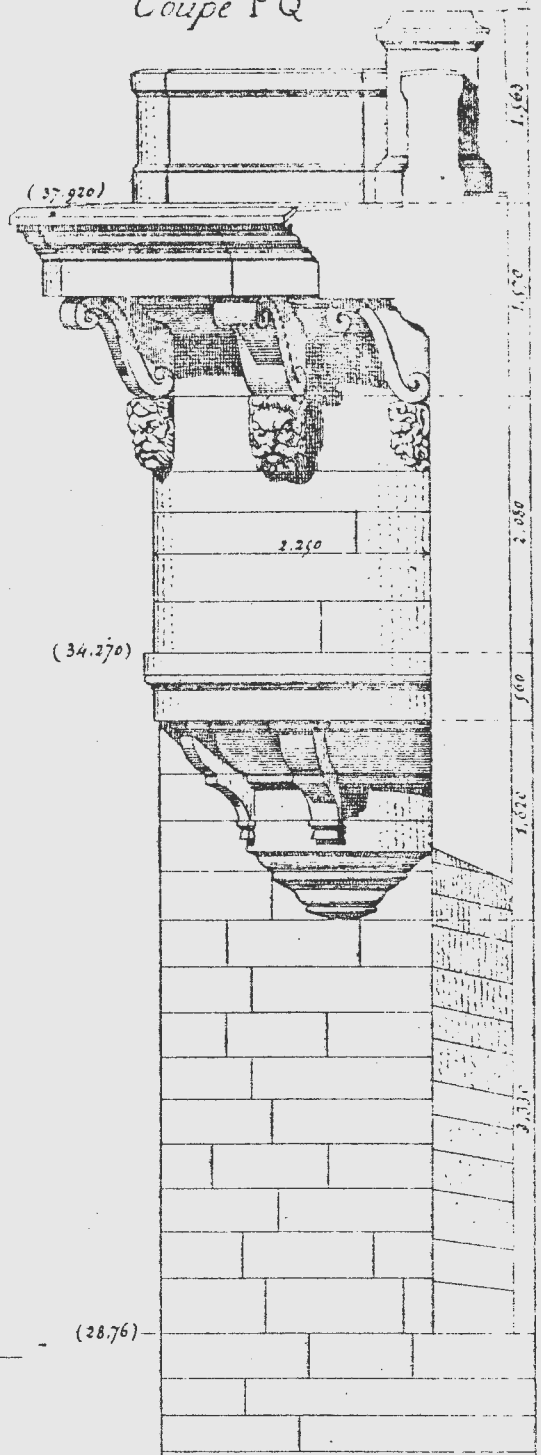
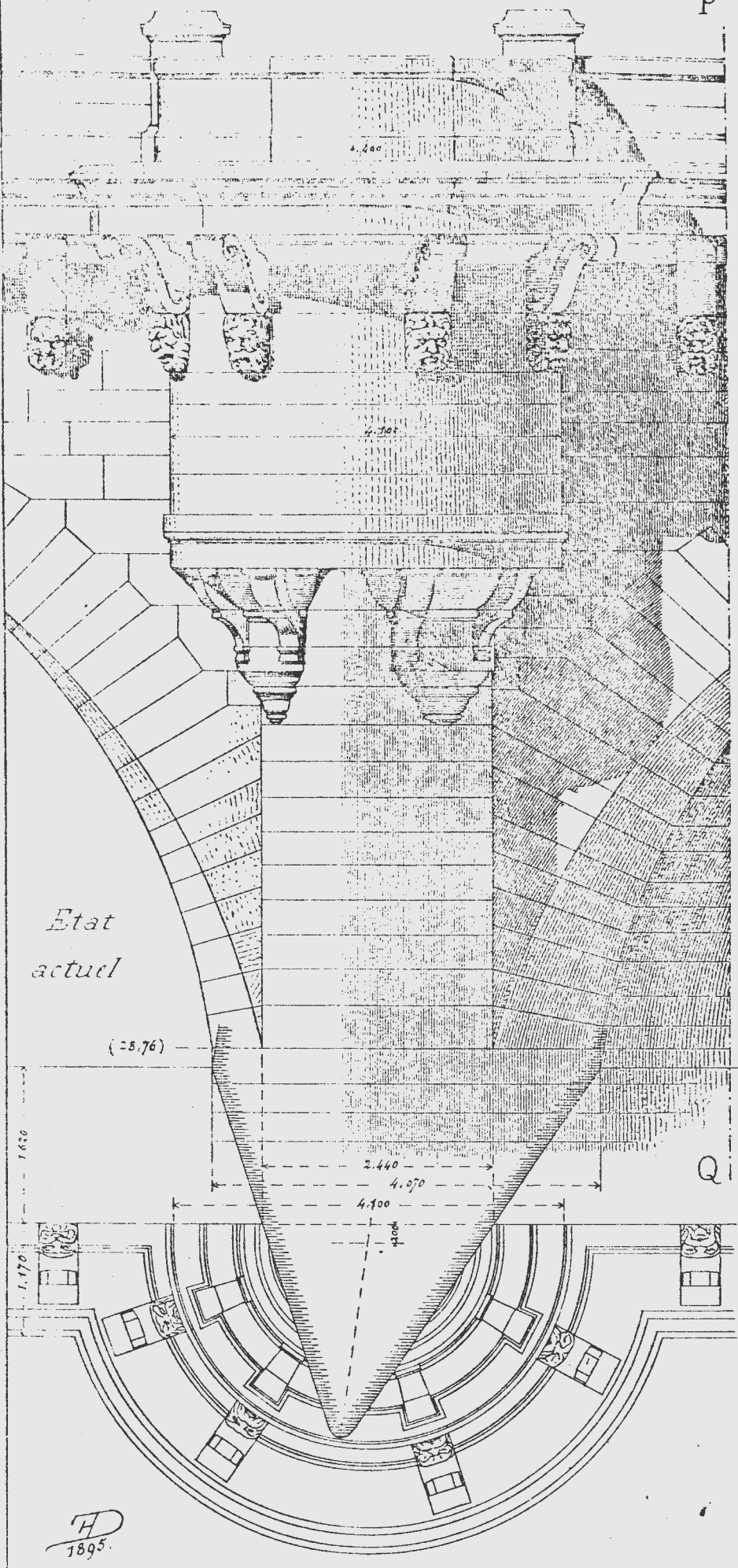
Etat ancien



0 10 20 30 40 50 100 M.

P

Coupe PQ

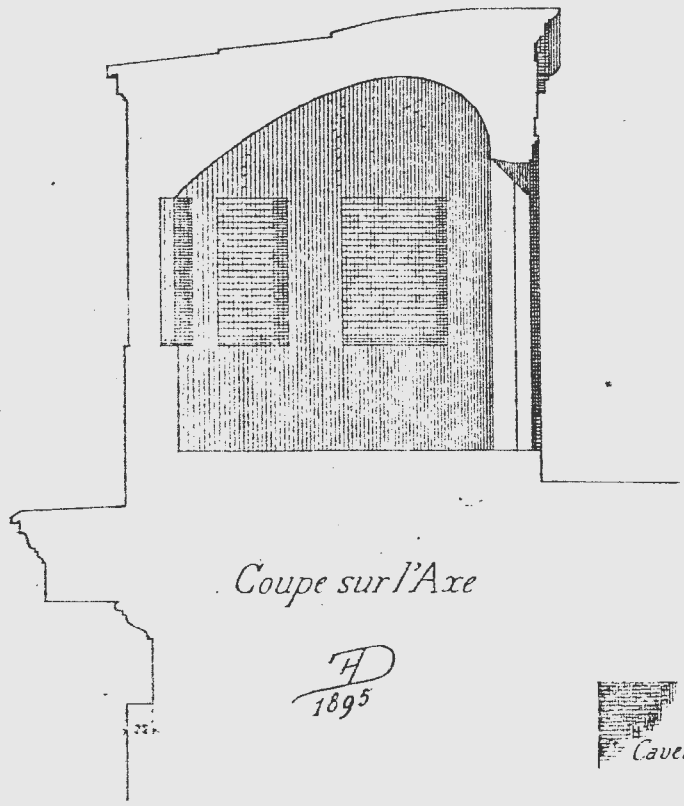
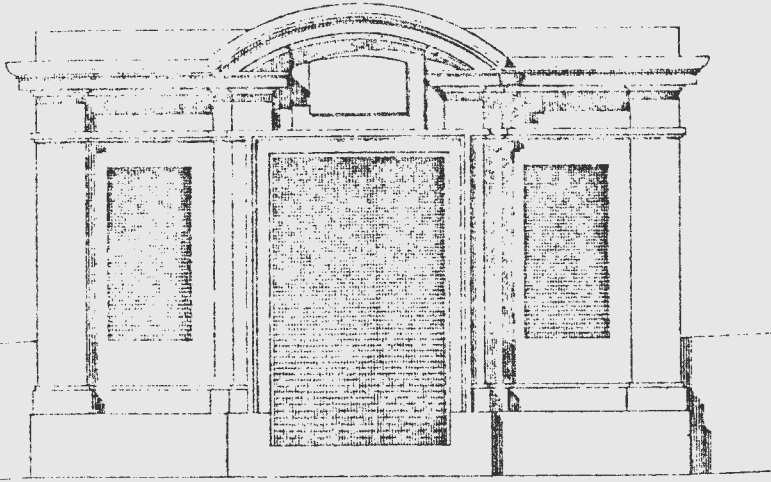


Etat
actuel

PONT-NEUF
 SUR LA SEINE À PARIS
 par Baptiste Androuet
 Du Cerceau
 & Guillaume Marchand
 1578 - 1607

Petit Bras - Cête amont
 2^{me} pile de rive droite

5M.

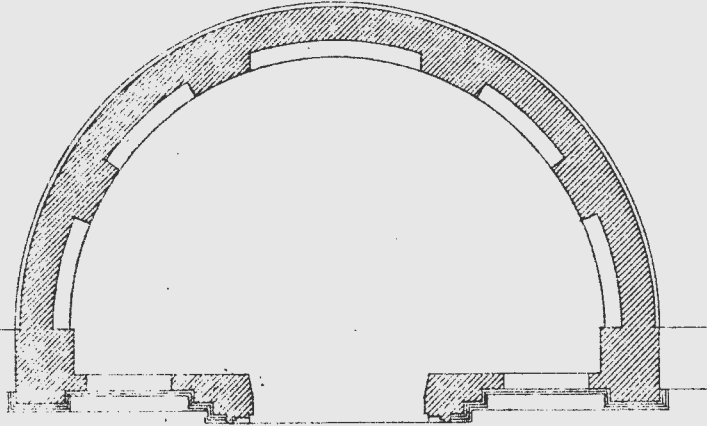


Coupe sur l'axe

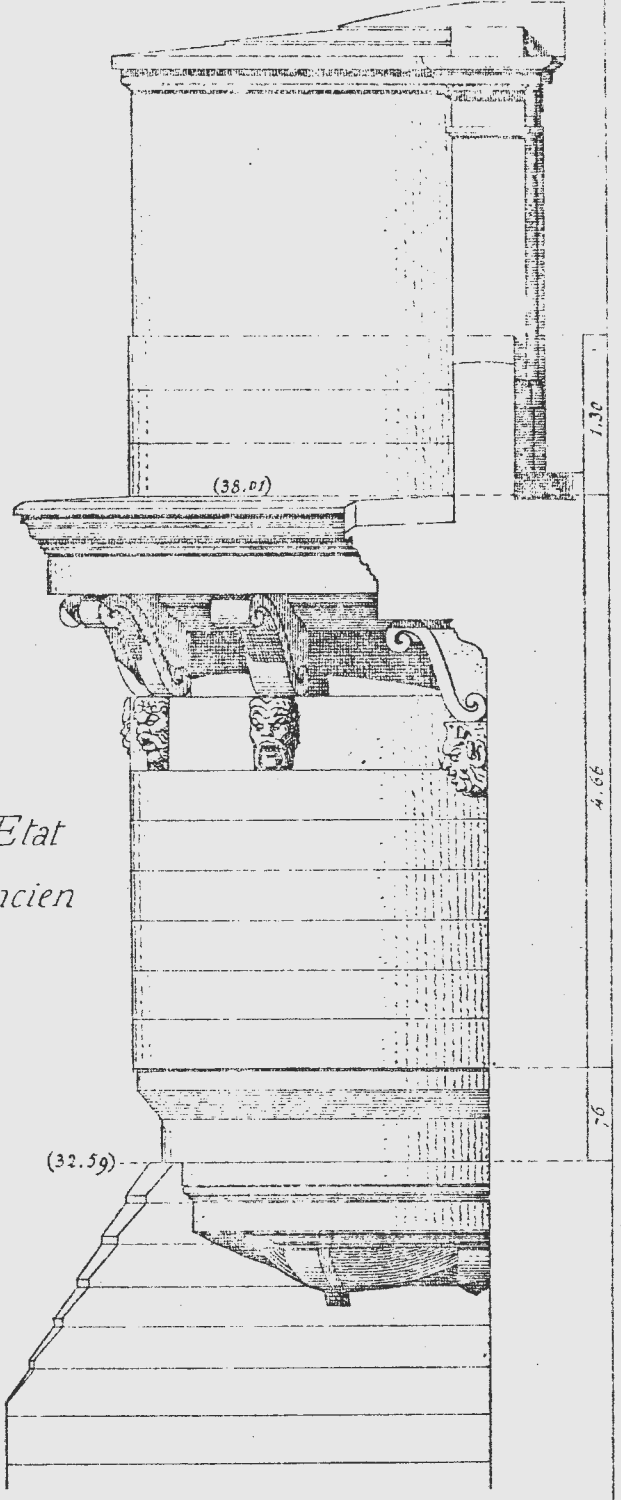
*H
1895*



Caveau



*Boutiques bâties par Soufflot en 1775
démolies en 1851*



*Etat
ancien*

(38.01)

(32.59)

1.30

4.66

5.6

PONT-NEUF
SUR LA SEINE À PARIS
*par Baptiste Androuet Du Cerceau
& Guillaume Marchand*
1578 - 1607

*Grand Bras - Tête aval
3^{me} pile de rive gauche*

5M.

LA PASSERELLE DES ARTS

C'est la loi du 15 ventose, au IX (15 mars 1801) qui a prévu la construction, et la concession de la passerelle des ARTS. Cette concession devait expirer le 23 septembre 1827 (1er vendémiaire au XXVI), mais l'arrêté des consuls du 4 thermidor, au X, approuvant pour le pont d'AUSTERLITZ la substitution de la fonte au bois, dans les fermes du tablier, a comme pour ce pont augmenté la durée de la concession qui par arrêté ministériel du 25 août 1814, pris en application de l'arrêté de l'an X a été limitée au 30 juin 1897.

Mais le péage supprimé, de fait, par la révolution de 1848 a été racheté (1) à la compagnie par la ville de PARIS (2) en application d'une convention intervenue le 3 février 1849, et approuvée par décret du 30 juin 1849 entre le Préfet de la Seine, représentant l'Etat et le concessionnaire.

La passerelle, réservée aux piétons, comportait à l'origine neuf arcs, en fonte reposant sur des piles en maçonnerie. L'arche extrême rive droite, a été supprimée en 1852, pour permettre l'élargissement du quai CONTI.

Vétuste, ses piles souvent heurtées par des péniches, la passerelle des Arts a été démolie en 1981 (3). Fallait-il alors la reconstruire ? Partisans et opposants s'affrontèrent à nouveau comme ils l'avaient fait à maintes reprises dans le passé. Finalement les premiers triomphèrent une nouvelle fois et la ville de PARIS décida de prendre en charge les travaux de reconstruction et d'en confier la maîtrise d'oeuvre à l'Etat (Service de la Navigation de la Seine).

Les dépenses estimées à 32,5 millions (4) sont supportées par le budget de la ville de PARIS, qui bénéficie d'une subvention de 5,7 millions du Ministère des Transports (Service de la Navigation, en raison de la suppression d'une arche : sept au lieu de huit, ce qui facilitera la navigation.

A cela près, la nouvelle passerelle sera rétablie à l'identique, c'est à dire que son aspect sera le même que celui de l'ancienne. Mais ce qui était particulièrement apprécié au XIX siècle, c'était outre le splendide panorama des berges de la Seine, le fait qu'elle était agrémentée de bancs, de plantes exotiques : orangers, citronniers, et surtout d'héliotropes qui embaumaient les soirs d'été.

.../...

- (1) de même que celui des ponts d'AUSTERLITZ et de la Cité
- (2) qui a payé pour les trois ponts autant d'annuités de 268 380 F. qu'il en restait à courir entre le 24 février 1848 et le 30 juin 1897. En contrepartie, la ville recevait de l'Etat une subvention annuelle de 250 000 F. au titre de l'entretien du "pave" de PARIS
- (3) à la suite d'un dernier accident survenu le 30 octobre 1979
- (4) valeur juillet 1981 et non compris la démolition de l'ancienne passerelle qui a coûté 4,5 millions et a également été prise en charge par la Ville (délibération du 7 juillet 1980 autorisant le maire de PARIS à souscrire un contrat et une convention en vue de la démolition et de la reconstruction de la passerelle des ARTS).

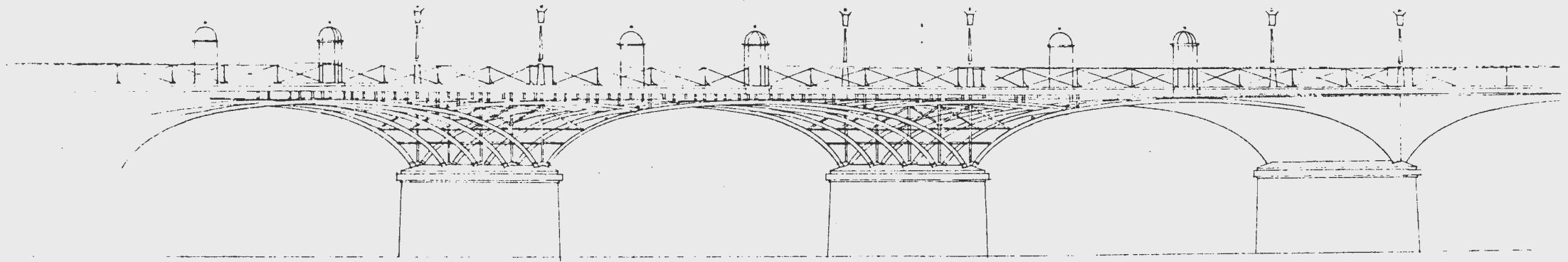
Souhaitons donc que les Parisiens retrouvent bientôt, une passerelle et un jardin.

L'architecte désigné pour suivre la réalisation est Louis ARRETCHE, architecte B.C.P.N. Les entreprises sont : E.M.C.C. pour les fondations, LEVAUX pour les superstructures et béton armé, SCHMID pour le tablier métallique.

La mise en service est prévue pour le mois de juillet 1983.

RECONSTRUCTION DE LA PASSERELLE DES ARTS

ESQUISSE D' ARCHITECTE



Passerelle des Arts - Esquisse d'architecte
à l'échelle de 1/1000 - voir plan de situation

PONT DU CARROUSEL (1)

Le pont du Carrousel aussi appelé d'abord pont du Louvre et pont des Saints-Pères au XIX siècle, a été construit sous le régime de la concession. Le cahier des charges, qui devait servir de base à sa dévolution prévoyait la double hypothèse d'un pont suspendu ou d'un pont fixe et limitait à 26 ans, à compter du 1er Janvier 1831, la durée maximale de la concession; dans le cas d'un pont suspendu, et à 40 ans dans le deuxième cas.

L'adjudication a eu lieu le 12 Juillet 1831. L'offre la moins onéreuse proposait la construction d'un pont suspendu; la durée de la concession étant réduite à 24 ans.

L'ordonnance Royale du 11 Octobre 1831, a annulé cette adjudication et accordé le bénéfice de la concession à un candidat, qui avait proposé à l'adjudication du 12 Juillet, la réalisation d'un pont fixe et une durée de concession limitée à 34 ans et dix mois.

Le pont était constitué (2) par trois arches métalliques en fonte reposant sur des piles en maçonnerie. Le tablier, en bois, portait une chaussée en empierrement.

Les travaux commencés en 1831, ont été terminés en Octobre 1834 et l'ouvrage ouvert à la circulation le 1er Novembre 1834.

La perception du péage, supprimé de fait, lors de la révolution de 1848 a été rétablie peu de temps après. Mais la Ville de Paris dans le cadre d'un traité du 28 Décembre 1849 passé entre le Préfet de la Seine, représentant l'Etat, et le Concessionnaire a racheté la Concession. Ces dispositions ont été approuvées par le décret du 14 Février 1850. En conséquence, l'Etat a pris en charge l'entretien de l'ouvrage à partir de la même date.

En 1883, le tablier a été objet de grosses réparations qui se révélèrent vite insuffisantes. Par décision ministérielle du 17 Janvier 1904 (3) la substitution d'un platelage métallique à la charpente en bois a été approuvée. Les travaux entrepris le 1er Juillet 1906 ont été terminés le 27 Septembre 1906 et le pont réouvert à la circulation à la même date. Malgré l'effet bénéfique de cette modification, " la faiblesse du moment d'inertie des arcs entraînait des déformations importantes au passage des charges. De plus la période des vibrations principales était du même ordre de grandeur que la cadence des chevaux au trot ". Il en résultait qu'à certains moments l'amplitude de ces vibrations était très sensible aux piétons qui s'en inquiétaient !.

.../...

-
- (1) Ce nom vient d'une fête équestre ordonnée par Louis XIV, pour fêter, la naissance du Dauphin ou Mademoiselle de LA VALLIERE; les auteurs ne sont pas d'accord sur ce point.
- (2) Le projet était du à Polonceau, qui l'avait établi pour le compte du concessionnaire.
- (3) Pigeaud - A.P.C. 1907 - 3^{ème} & 4^{ème} trimestre

La reconstruction de l'ouvrage, malgré ses qualités esthétiques, certaines était donc inévitable à terme. Les difficultés consécutives à la première guerre mondiale retardèrent cette échéance et c'est seulement par décision du 16 Décembre 1930 que le Ministre des Travaux Publics autorisa le Service de la Navigation à mettre à l'étude la reconstruction du pont du Carrousel. Le projet en fut approuvé par la décision ministérielle du 20 Juillet 1932.

Le financement en était assuré par l'Etat avec la participation du Département de la Seine et de la Ville de Paris à raison de :

- 25 % par le département de la Seine : délibération du 23 Juillet 1932
- 25 % par la Ville de Paris : délibération du Conseil Municipal : 12 Décembre 1932.

Le décret autorisant la construction sur ces bases intervient le 24 Août 1933.

Les travaux exécutés ⁽¹⁾ de 1938 à 1940 ne furent complètement terminés qu'en 1941.

Les quatres statues assises ⁽²⁾ représentant : l'Abondance, l'Industrie, la Seine et la Ville de Paris qui décoraient l'ancien pont ont été remises en place sur le nouveau.

(1) Les lampadaires de ses extrémités ont été installés après la guerre. Télescopiques, ils s'élèvent automatiquement lorsqu'ils s'allument.

(2) les anciens bureaux d'octroi étaient dans leur piédestal

PONT-ROYAL

Le Pont Royal, appelé pendant longtemps pont des Tuileries, fait suite à un pont en bois, dit "Pont Rouge" construit en 1632, détruit à la suite d'un incendie en 1656, reconstruit en bois et a nouveau démoli en 1684 à la suite d'une débacle de glaces.

L'ouvrage actuel a été construit aux frais du Roi de 1685 à 1687.

Dates relatives à la construction

- 10 mars 1685 - Approbation de l'adjudication au profit de Jacques (IV) Gabriel architecte du Roi et entrepreneur des Bâtiments de sa Majesté.
- 26 octobre 1685 - Pose solennelle de la première pierre par le Prévôt des Echevins et Marchands de la ville de PARIS.
- 13/14 juin 1689 - Réception définitive des Travaux.
- 20 septembre 1689 - Approbation de la réception définitive par Arrêt du Conseil d'Etat.

Depuis sa construction, l'ouvrage n'a pas connu de désordres graves. Le profil en long de la chaussée a été remanié au XIX siècle, mais divers travaux de restauration sont aujourd'hui nécessaires.

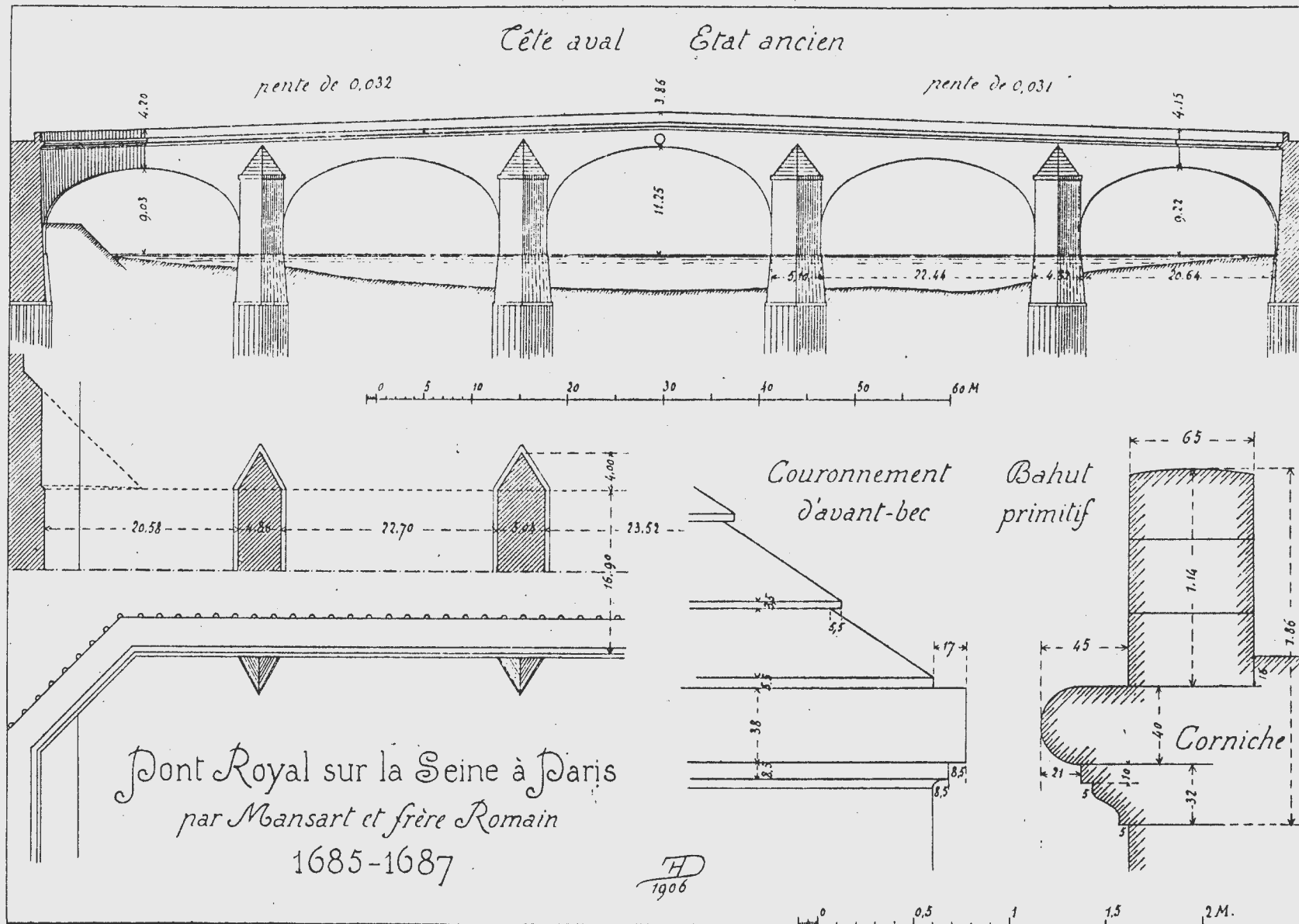


FIG. 8. — DESSINS DU PONT-ROYAL.

PASSERELLE DE SOLFERINO (1)

Le projet d'établissement d'une passerelle, entre le pont ROYAL et le pont de la CONCORDE remonte aux dernières années de la Restauration. Mais il n'aboutit pas, parce que le gouvernement voulait concéder l'ouvrage alors que celui-ci pouvait être interdit au public à certains moments parce qu'il permettait l'accès à la terrasse dite du "bord de l'eau" réservée aux promenades de la Famille Royale. L'affaire reprise après 1830 n'aboutit pas davantage. Finalement en 1858, les Ingénieurs reçurent l'ordre d'étudier un projet.

Le Conseil Municipal de PARIS accepta, de participer à la dépense pour moitié, mais par délibération du 12 juillet 1858, il subordonna sa participation à deux conditions :

- que la largeur du pont soit portée à 20 mètres ;
- qu'il soit accessible à tous les véhicules.

Le décret Impérial du 26 juillet 1858, a ordonné la construction dans ces conditions.

L'ouvrage comportait trois arches en fonte, de 40 mètres d'ouverture reposant sur des appuis en maçonnerie.

Les piles et les culées ont été construites à partir de l'été de 1858 et achevées le 1er mai 1859 (2). La construction des arcs a été terminée le 1er juillet 1859 et le pont livré à la circulation le 14 août 1859 (arrêté du Ministre des Travaux Publics du 9 août 1859).

Cet ouvrage a été démoli en 1960 (4) en raison de son état et remplacé provisoirement par une passerelle métallique réservée aux piétons. Celle-ci ne devrait être que provisoire, son remplacement par un pont ouvert à tous les véhicules devrait être effectué dans le cadre de l'achèvement du musée d'ORSAY et de la prochaine Exposition Universelle.

La construction de la passerelle a fait l'objet de la décision ministérielle (travaux publics) du 16 septembre 1959, qui a en même temps autorisé la démolition du pont de SOLFERINO.

.../...

-
- (1) Nom donné par NAPOLEON III, pour commémorer la victoire remportée par les Français sur les Autrichiens, pendant la campagne d'ITALIE, le 24 juin 1859 ;
 - (2) FELINE ROMANY ;
 - (3) Veille de la fête de sa Majesté, et le jour où les troupes revenant d' ITALIE faisaient leur entrée à PARIS ;
 - (4) Suite à l'inspection détaillée effectuée en 1959 et aux propositions de l'Ingénieur en Chef au Ministre des Travaux Publics en date du 3 juillet 1959. Le pont avait été fermé à la circulation automobile, par arrêté du Préfet de Police, en date du 13 août 1959.

Par délibération du Conseil Municipale du 14 décembre 1959, la Ville de PARIS a accepté de participer au financement à raison de 7 millions de francs, sur 12,5 millions (estimation).

La décision ministérielle du 13 juin 1960, a autorisé la mise en place des Ducs d'Albe. Les travaux de construction ont fait l'objet d'un marché passé le 8 avril 1961 entre l'Etat, Maitre d'ouvrage, et les Ateliers de la Haute-Seine et l'entreprise COURBOT. Ils se sont achevés en avril 1961.

PONT DE LA CONCORDE

(Appelé en projet : Pont Louis XV ; en 1786, Pont Louis XVI ; en 1791, pont de la Révolution ; en 1795, après la Terreur, pont de la Concorde; Pont Louis XVI à la Restauration et finalement en 1830 Pont de la Concorde)

- Jun 1724 - DAUDET, Ingénieur géographe du Roi, présente le projet "d'un pont tournant et flottant d'une nouvelle invention, proposé à construire devant les Invalides, pour "le Service du Roy et le Bien Public"
- Le bureau de la Ville, après examen, demande "que s'il "plait au Roy, d'ordonner la construction de ce pont, "il lui plaise accorder ce soin à la Ville". C'est ce que fit le Roi.
- 3 juillet 1725 - Lettres patentes autorisant la Ville à emprunter 500 000 livres. Néanmoins, l'affaire resta sans suite.
- La création de la place Louis XV (place de la Concorde) et des aménagements complémentaires réclamait du côté du fleuve un accès en rapport. En 1771 Perronet en fit l'étude
- 28 octobre 1772 - Présentation par Perronet de son projet au Roi qui l'approuva
- 7 septembre 1786 - Edit (1) Royal ordonnant :
- la construction d'un pont en face de la place Louis XV et divers autres travaux
 - la destruction des maisons édifiées sur les ponts de Paris
 -
 - autorisant le Prévot des marchands et les échevins à faire un emprunt de trente millions par la construction de 1 200 mille livres de rentes perpétuelles à 4 %, avec un tirage de primes de 10 000 lots
- 23 septembre 1786- Ordonnance du Prévot des marchands, confiant à Perronet le soin de dresser le projet et de conduire les travaux
- 3 octobre 1780 - Perronet, transmet le projet à la ville
- 27 février 1787 - Adjudication des travaux
- 6 mars 1787 - Avis du Conseil général des Ponts et Chaussées impliquant la modification (2) du projet primitif
- 10 juin 1787 - Début des travaux : battage des pieux du batardeau, rive droite

(1) ce qui mettait fin à de multiples démarches de Perronet et aux réticences de la Ville qui estimait que le pont devait être construit aux frais du Roi comme l'avaient été le Pont Neuf (pas entièrement) et le Pont Royal

(2) conséquences de diverses cabales

- 5 juin 1788 - Perronet accepte d'augmenter la fleche des voûtes pour apaiser diverses critiques
- 11 août 1788 - Pose solennelle de la première pierre, accomplie au nom du Roi par le Prévot des Marchands, Lepelletier, entouré des echevins, greffier et procureur de la Ville
- 3 février 1790 - Lettre de Perronet à Bailly, maire de PARIS, pour demander "les fonds nécessaires à l'achèvement des voûtes
- 15 mars 1790 - Réponse positive de Bailly ; Necker autorisant l'utilisation des 650 000 livres réservées à cet effet
- 14 mai 1792 - "L'état des ouvrages nécessaires au pont de Louis XVI en 1792", montre que l'essentiel de l'ouvrage est achevé, à l'exception des garde-corps, des raccords de chaussée, et de la décoration

La décoration des piles et des dés d'extrémités du pont de la Concorde, vit naître de nombreuses propositions, des statues furent finalement mises en place par la Restauration. Mal adaptées à leur objet on les enleva en 1836.

ELARGISSEMENT DU PONT DE LA CONCORDE

Dès la fin du XIX siècle, le Pont de PERRONNET ne suffisait plus aux besoins du trafic. L'Exposition des Arts Décoratifs devant occuper, en 1925, le pont ALEXANDRE III, une grande partie de la circulation qui l'empruntait allait se trouver reportée sur le pont de la CONCORDE. Pour éviter la paralysie, du trafic on supprima les trottoirs, réduits à de simples butte-roues, ce qui permit de porter la largeur de la chaussée à 13 m 50 et on établit à l'aval une passerelle pour piétons de 6 mètres de largeur. Cette situation devait en principe disparaître à la fin de l'Exposition, mais on se rendit compte alors qu'un retour à la situation antérieure était impossible.

Le Service des Ponts de PARIS présenta au début de 1926 un avant-projet d'élargissement qui fut approuvé par décision ministérielle du 15 juillet 1926, sous réserve de l'accord du Ministre des Beaux Arts. Auparavant le Conseil Général de la SEINE, par délibération du 10 juillet 1926 avait décidé de participer au financement à raison de 25 % du montant des travaux et le Conseil Municipal de la Ville de PARIS avait, par délibération du 12 juillet 1926, accepté les dispositions de l'avant-Projet.

L'enquête préalable à la Déclaration publique se déroula du 3 novembre au 27 décembre 1926. Fait à signaler, au cours de cette consultation, "Monsieur SEBILLOT" proposa de placer sur les socles des statues représentant les Colonies (1), il renouvela cette proposition dans sa lettre du 9 novembre 1928 au Ministre des Travaux Publics.

Les choses étant en l'état, le décret du 18 septembre 1927 autorisa l'élargissement du pont de la CONCORDE. Mais la pénurie des crédits fit que les travaux furent ajournés jusqu'en 1929.

La participation de la ville de PARIS au financement des travaux à hauteur de 25 % a été acquise par délibération du Conseil Municipal du 1er juillet 1929.

L'adjudication a eu lieu le 24 janvier 1929 et le marché fut approuvé le 1er mars 1929.

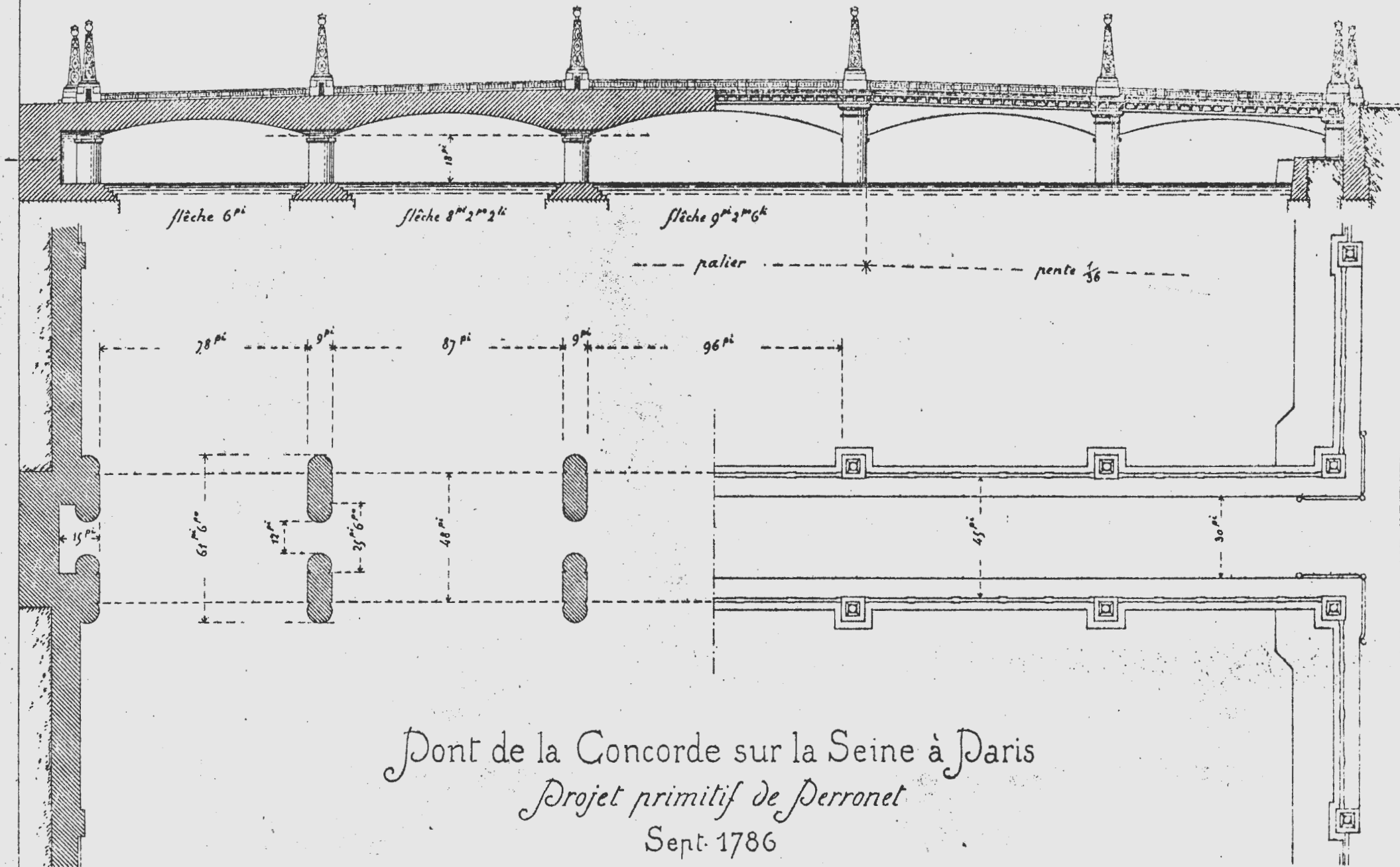
Les travaux ont été achevés dans le courant de 1931.

Il est à remarquer qu'après son élargissement symétrique (2) en amont et en aval (3), le pont de la CONCORDE est plus proche par son aspect du projet primitif de PERRONET que de celui de l'ouvrage réalisé au 18^{ème} siècle. Les façades et le couronnement sont les mêmes, mais l'ensemble des voûtes reposent sur des piles évidées comme l'avait à l'origine voulu PERRONET.

(1) l'Exposition coloniale de 1930 était à l'ordre du jour

(2) Pour la description des dispositions réalisées voir annale des P.C. - 1930 4^{ème} trimestre

(3) pour conserver l'axe de l'ouvrage qui est aussi celui de la MADELEINE, de la rue Royale de la place de la Concorde et du Palais Bourbon

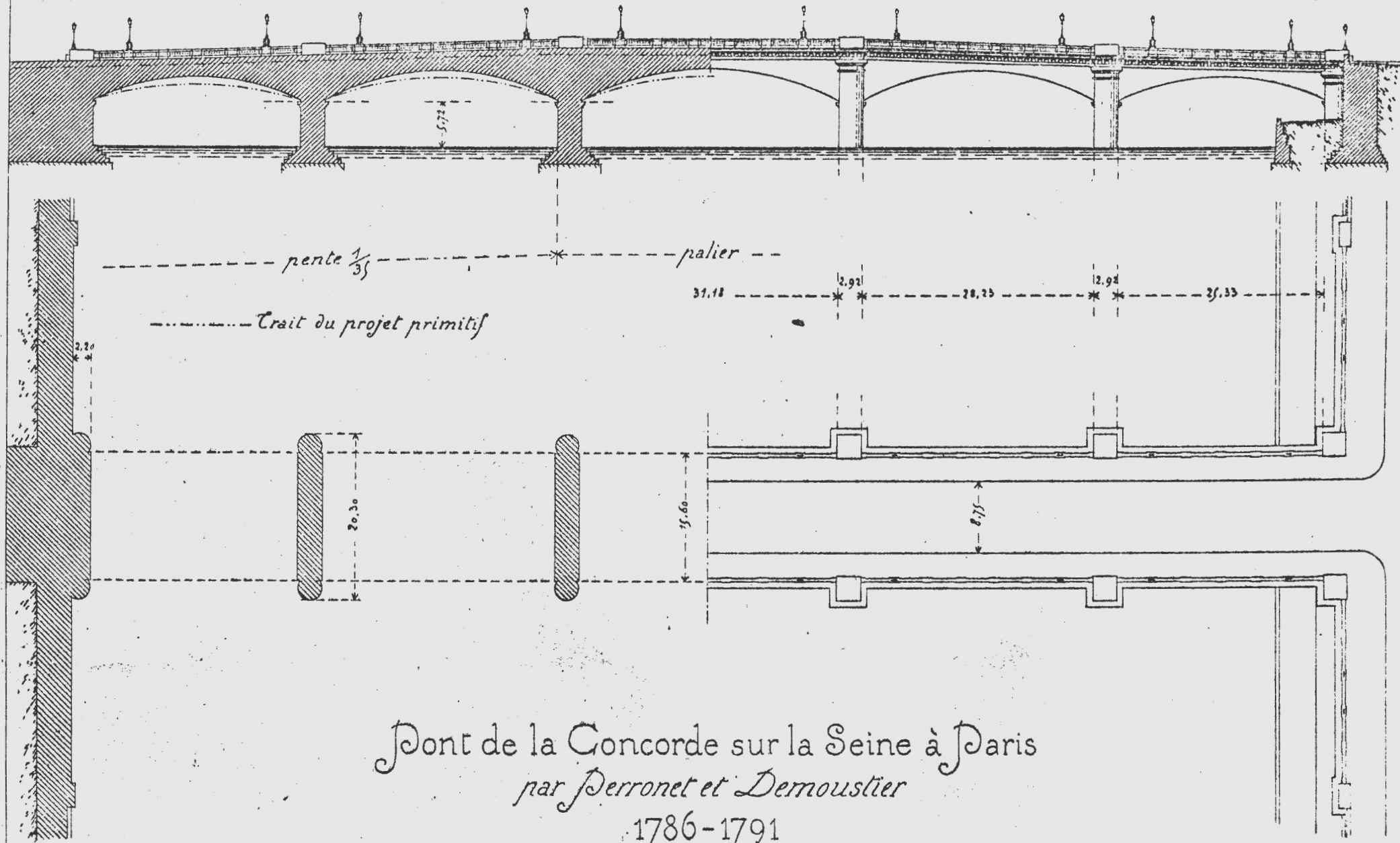


Pont de la Concorde sur la Seine à Paris
Projet primitif de Perronet
Sept. 1786

HD
1890



FD
1886-91



Pont de la Concorde sur la Seine à Paris
par Perronet et Demoustier
1786-1791



LE PONT ALEXANDRE III

L'emplacement choisi pour l'Exposition Universelle de 1900⁽¹⁾, impliquant la démolition du Palais de l'Industrie et l'ouverture d'une large avenue entre les CHAMPS ELYSEES et l'ESPLANADE des INVALIDES, rendait nécessaire la construction d'une nouvelle traversée de la SEINE.

Les travaux de construction du pont ALEXANDRE III, ont de ce fait été compris dans ceux de l'Exposition.

Un accord entre le Ministère des Travaux Publics et le Ministre du Commerce précéda les études. Aux termes de celui-ci, les projets devaient être approuvés par le Ministre des Travaux Publics, et les Ingénieurs du Service de la Navigation devaient collaborer avec le service d'Architecture de l'Exposition (2) pour la mise au point du projet.

Les études et les travaux, ont été autorisés par la loi du 13 JUIN 1896, relative aux travaux à réaliser en vue de l'Exposition Universelle de 1900.

Les projets d'exécution ont été approuvés par le Ministre des Travaux Publics le

- 20 janvier 1897 pour les fondations
- 13 juillet 1897 pour le tablier métallique

L'ensemble du projet de décoration de l'ouvrage a été approuvé le 3 janvier 1898 par le Ministre du Commerce.

Le projet du pont ALEXANDRE III, devait satisfaire à un certain nombre de contraintes :

- 1° - ne pas gêner la perspective des Invalides, vue des CHAMPS ELYSEES
- 2° - Ne pas nuire à l'aspect de la SEINE, vue du pont de la CONCORDE
- 3° - Ne pas gêner la navigation en convoi, et présenter une passe marinière aussi large que possible.

Les deux premières conditions sont difficilement compatibles avec la dernière.

../..

(2) c'est le décret du 5 octobre 1896 qui décida que "le pont qui doit à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900 être établi en face de l'Hôtel des Invalides prendra le nom de pont ALEXANDRE III"

(1) c'est le décret du 13 juillet 1892 qui décida qu'une Exposition Universelle, aurait lieu à PARIS du 5 Mai au 31 octobre 1900

Une arche unique très surbaissée, a été jugée, seule susceptible de se rapprocher des sujétions ci-dessus; les impératifs esthétiques devant primer ceux de la navigation. Dans cet esprit, le profil en long de la chaussée a été déterminé de manière que le regard de l'observateur placé dans l'axe de l'avenue des CHAMPS-ELYSEES et rasant la chaussée du pont passe au pied des INVALIDES.

A l'époque la FRANCE, recherche l'alliance de la RUSSIE, le nouveau pont sera donc tout naturellement baptisé "ALEXANDRE III" père du Tsar NICOLAS II, qui touché par cet hommage en posera symboliquement "la première pierre" le 7 octobre 1896 en compagnie de la Tsarine et en présence du Président de la République Felix FAURE.

Mais c'est seulement le 28 mai 1897 (pour la rive droite) et de juin de la même année, pour la rive gauche, que les travaux de fondations commencèrent vraiment, le marché correspondant avait été approuvé le 13 avril 1897.

Terminé en 1900, le pont ALEXANDRE III, fut inauguré en même temps que l'Exposition par le Président de la République Emile LOUBET.

Le financement des travaux a été réglé par la loi du 13 juin 1896, approuvant la convention du 18 novembre 1895 passée entre l'Etat et la Ville de PARIS ayant pour objet la participation financière de la Ville à l'Exposition.

Aux termes de cette convention la Ville verse à l'Etat une participation de 20 % (plafonnée à 20 millions) du montant des dépenses

 et la ville pourra reprendre, par préférence, les matériaux des constructions provisoires que l'Etat doit démolir après l'Exposition.

D'autre part, certaines constructions feront retour à la Ville. Il est donc impossible, en l'absence, du compte général des dépenses de l'Exposition, de savoir quelle est exactement la participation de la Ville aux travaux du Pont ALEXANDRE III.

LE PONT DES INVALIDES

Au début de la troisième décennie du XIX siècle, la mode est aux ponts suspendus. L'Administration désirait en faire l'essai à PARIS. NAVIER avait fait le projet d'un ouvrage de ce type qui devait être implanté entre l'ESPLANADE DES INVALIDES et les CHAMPS-ELYSEES et franchir la Seine d'une seule travée.

Le projet en fut approuvé le 7 avril 1824, et mis en adjudication le 10 mai 1824.

Préalablement à son approbation le projet, avait été soumis à l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées qui l'avait formulé en ces termes (extraits) :

.....
 "les nombreux projets de ponts présentés successivement à diverses époques,
 "pour le même emplacement et la fréquence des passages qui ont lieu, par eau,
 "sur ce point, particulièrement les jours de fête, motivent assez l'établisse-
 "ment d'un pont dans cette position ; et s'il n'y en existe pas encore, il
 "faut l'attribuer sans doute aux difficultés inhérentes à cette localité (em-
 "placement)

.....
 "ses exhaussements qu'exigeraient ces divers systèmes de ponts,
 "rompraient d'ailleurs tout le charme d'une position dont l'ensemble est jus-
 "tement l'objet de l'admiration publique.

"Un pont suspendu à des chaînes, d'un seul jet d'une rive à l'autre de la
 "Seine, sans exhaussement sensible aux abords, tel qu'on le voit sur les des-
 "sins de M. NAVIER, offrirait tout à la fois le triple avantage d'une position
 "commode, de n'occasionner aucun obstacle ni à l'écoulement des eaux, ni à la
 "navigation, et de ne rien diminuer de la beauté du coup d'oeil.

"La hardiesse que doit nécessairement présenter un tel édifice, en quelque sor-
 "te aérien, ajouterait même beaucoup d'intérêt et de mouvement à toute la
 "magnificence de cette partie de la Capitale.

La Société du Pont des Invalides, fut la "moins disante" et s'engagea à exécuter les travaux à ses frais, risques et périls moyennant la concession d'un péage pendant cinquante quatre ans et onze mois. Ces propositions approuvées par ordonnance royale du 7 juillet 1824, les travaux commencèrent immédiatement.

Mais en septembre 1826, alors que l'ouvrage était presque achevé des désordres apparurent au niveau des massifs d'ancrage. Cette situation, fut mise à profit par l'ETAT pour donner satisfaction à la ville de PARIS, dont le conseil Municipal avait vivement critiqué les dispositions du pont et de son emplacement.

"Le Moniteur du 29 février 1828 relata la chose en ces termes" Dans des
 "circonstances ordinaires, un semblable événement n'aurait eu aucune importan-
 "ce. La dépense nécessaire pour réparer la partie dégradée des maçonneries ne
 "mérite pas d'être mentionnée.

"Il suffit de dire que le Conseil Municipal de PARIS, ayant réclamé avec de
 "vives instances contre l'emplacement adopté pour le pont

Le gouvernement s'est engagé à renoncer à une entreprise qui était presque terminée mais contre laquelle l'autorité municipale élevait des objections que l'on a cru devoir accueillir. Tel est le principal motif de l'abandon du

(1) Le pont de NAVIER a été implanté à l'emplacement du pont ALEXANDRE III, les pieux des fondations des pylônes d'extrémité ont été retrouvés à l'occasion des travaux de cet ouvrage

pont des INVALIDES.

Pour dédommager la Société de ce soi-disant vice de conception qui ne lui était pas l'imputable l'ETAT, par ordonnance royale du 6 décembre 1827, lui concéda trois nouveaux ponts :

- pont suspendu à 2 voies, en face de l'allée d'ANTIN, un peu en amont de celui que l'on venait de démolir ;
- une passerelle pour piétons entre la place de Grève et l'Ile de la Cité ;
- un pont fixe entre la pointe de l'Ile de la Cité et la rive gauche de la Seine (au droit des jardins de l'ancien archevêché).

Cette nouvelle concession, prévoyait la perception d'un droit de péage pendant 15 ans à compter du 1er janvier 1831.

Le premier de ces trois ponts, le prédécesseur du pont des INVALIDES, a été réceptionné le 30 décembre 1829 et démoli en 1854. Le péage avait été racheté à la Société Concessionnaire par la ville de PARIS par le traité du 10 mai 1850.

A la veille de l'Exposition de 1855, sa transformation en pont fixe fut décidée ; les anciennes maçonneries des piles et des culées furent conservées, on allongea les premières, on élargit les secondes, et on construisit au milieu du lit une pile nouvelle. On obtint de cette manière un pont à quatre arches, dont les ouvertures étaient un peu plus grandes pour les arches de rive, que pour les arches centrales ; le surbaissement des premières, 1/9,4 se trouvait d'ailleurs sensiblement plus élevé que celui des deux autres, 1/7,5.

Les travaux furent conduits très rapidement :

- 31 août 1854 - décret décidant qu'un pont en maçonnerie serait construit pour donner accès à l'exposition universelle de 1855 ;
- 25 octobre 1854 - décision du Ministre des Travaux Publics approuvant le projet, qui devait permettre de livrer le pont à la circulation le 1er mai 1855, jour de l'ouverture de l'exposition ;
- 1er juin 1855 - achèvement des voûtes et parachèvement de l'ouvrage.

La dépense des travaux s'est élevée à 925 338 F. 38 centimes. Elle a été prise en charge par l'Etat et par la ville de PARIS, à raison de 50 % pour chacune des parties.

En 1878, la voûte de l'arche n° 4, tendant à se déverser en rivière par suite de l'affaissement de la pile, la restauration de l'ouvrage s'avéra nécessaire. On procéda à la démolition de la pile n° 3 et à la reprise en sous-oeuvre de la pile n° 1. Les causes de ces désordres étaient les affouillements considérables qui s'étaient produits sous les appuis en question. Les réparations nécessaires effectuées, l'ouvrage s'est maintenu depuis en bon état.

ANCIEN PONT SUSPENDU DES INVALIDES

Fig. 1. — Élévation

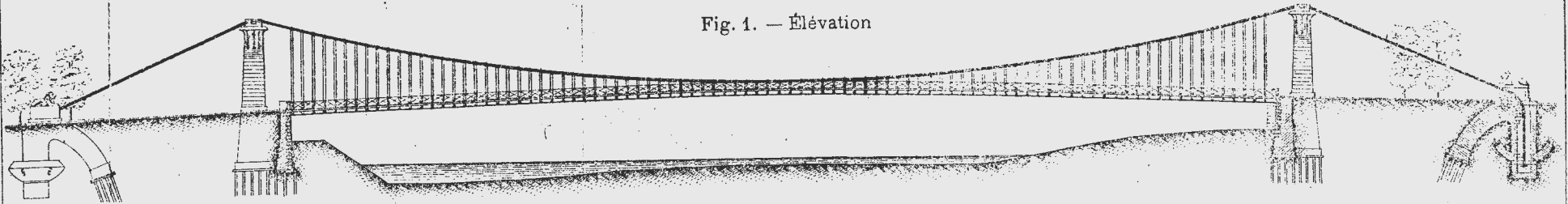


Fig. 2. — Coupe transversale

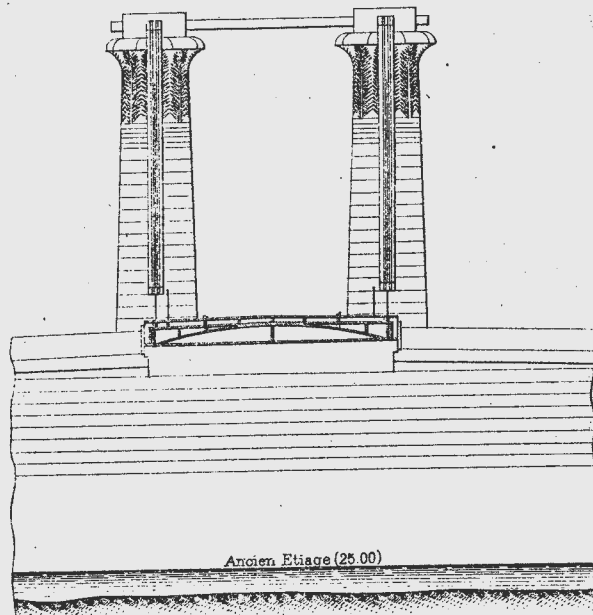
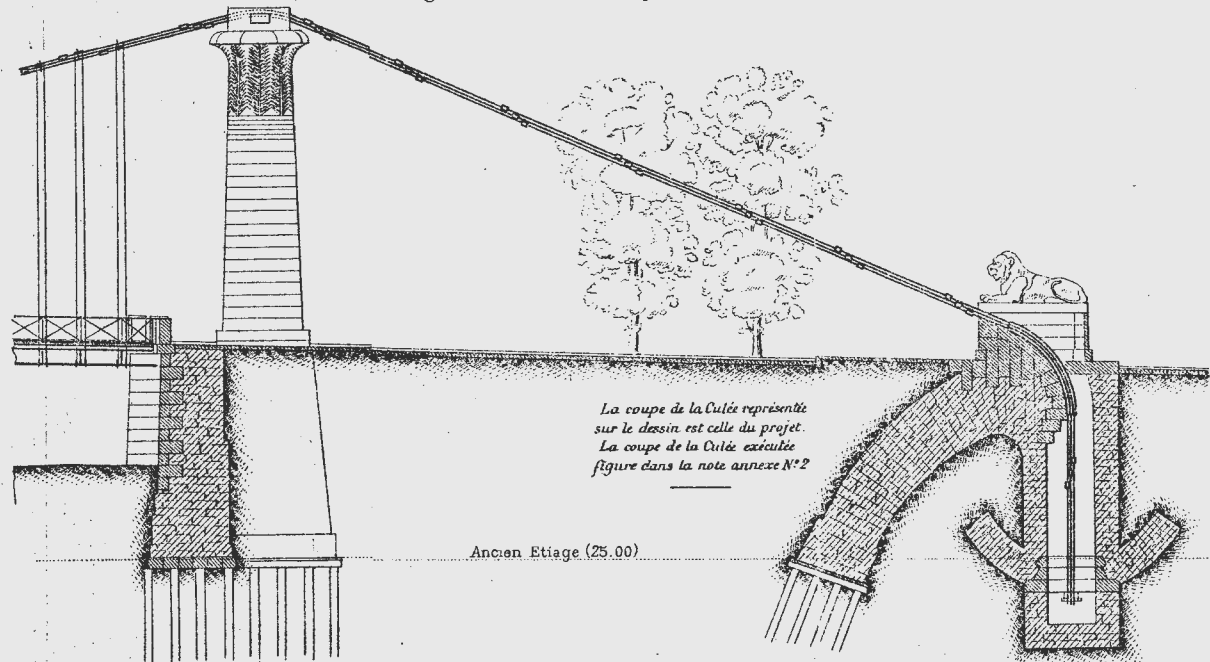


Fig. 3. — Piles de suspension et ancrage



PONT DE L'ALMA

La construction du pont de l' ALMA a été décidée par l'Empereur pour célébrer la première victoire remportée en Crimée par les Armées Françaises le 20 septembre 1854. Cette même décision précisait que le pont porterait le nom de l' ALMA et serait édifié, "face à l'avenue MONTAIGNE".

En conséquence, le Ministre des Travaux Publics par décision du 28 octobre 1854 ordonna :

- que les travaux devaient être immédiatement entrepris ;
- qu'ils seraient confiés de gré à gré à l'entreprise chargée, au même moment de la construction du pont des INVALIDES ;
- que le nouveau pont devrait être livré à la circulation le 1er mai 1855, jour de l'ouverture de l'exposition universelle.

Les principales étapes de l'entreprise peuvent se résumer en quelques dates :

- 8 novembre 1854 - autorisation du Ministre des Travaux Publics d'entreprendre les travaux avant l'approbation du projet ;
- 9 janvier 1855 - approbation du projet et des propositions de l'entreprise qui s'engage à livrer "passage de 12m" pour le 1er mai 1855 et à terminer l'ouvrage le 31 juillet 1855 ;
- juin 1855 - achèvement des piles et des culées (les crues de l'hiver et du printemps avaient été exceptionnelles) ;
- août 1855 - achèvement des voûtes ;
- 2 avril 1856 - ouverture du pont, emprunté par le cortège impérial qui se rendait au Champ de Mars pour la remise des drapeaux aux régiments ayant fait la campagne de Crimée.

La construction de cet ouvrage a coûté 1 620 000 F. qui ont été pris en charge par l'Etat avec une participation de la ville de 50 %.

Très rapidement après sa construction et à diverses reprises ensuite, l'ouvrage éprouva des désordres dus à un tassement de ses appuis (1). Pour cette raison et aussi du fait de ses caractéristiques insuffisantes (2), l'urgence de son remplacement était évidente au début des années soixante. Aussi, par délibération du 1er juin 1963, la ville de PARIS adoptait le principe de la construction du Pont de l' ALMA.

(1) voir à ce sujet FELINE ROMANY et RESAL & ALBY

(2) le pont de l' ALMA est le pont de PARIS qui supporte le trafic le plus intense ; plus de 62 000 v/j en moyenne (comptages de 1979).

La mise au point du projet a été longue et délicate, par suite des contraintes techniques et architecturales. Enfin,

- 30 novembre 1967 - le projet d'exécution a été accepté par le Conseil Municipal de la ville de PARIS ;
- 28 décembre 1967 - la commission des sites donnait un avis favorable ;
- 6 mars 1968 - M. le Ministre d'Etat chargé des Affaires Culturelles donne son accord au projet ;
- 17 février 1969 - Le projet d'exécution est approuvé par le Ministre de l'Equipement et du Logement.

La Commission des sites a, d'ailleurs été, à nouveau consultée le 2 décembre 1970 et 26 mai 1979 pour des aménagements de détails relatifs à la pile et aux abords.

Les travaux ont été réalisés dans le cadre de deux marchés :

- le premier, passé avec le Groupement des Entreprises A. DODIN, BACHY et H. COURBOT, est relatif aux travaux de génie civil. Il comprend aussi la démolition de l'ancien pont ;
- le deuxième, passé avec le Groupement des Entreprises C.F.E.M. et CREUSOT-LOIRE comprend la fourniture et le montage du tablier métallique.

Les travaux ont été réalisés en trois phases successives :

- construction du demi-pont amont et exécution des abords correspondants ;
- démolition de l'ancien pont ;
- construction du demi-pont aval et achèvement des accès.

Ils ont été commencés :

- le 11 mai 1970 - Génie Civil
- le 17 novembre 1970 - Tablier métallique

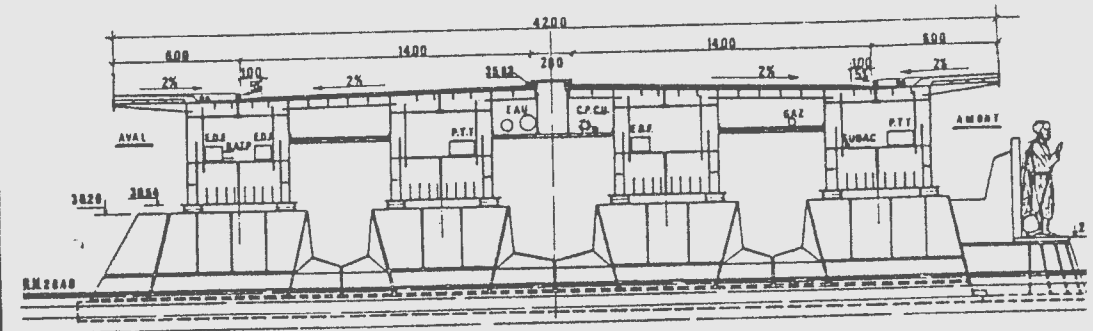
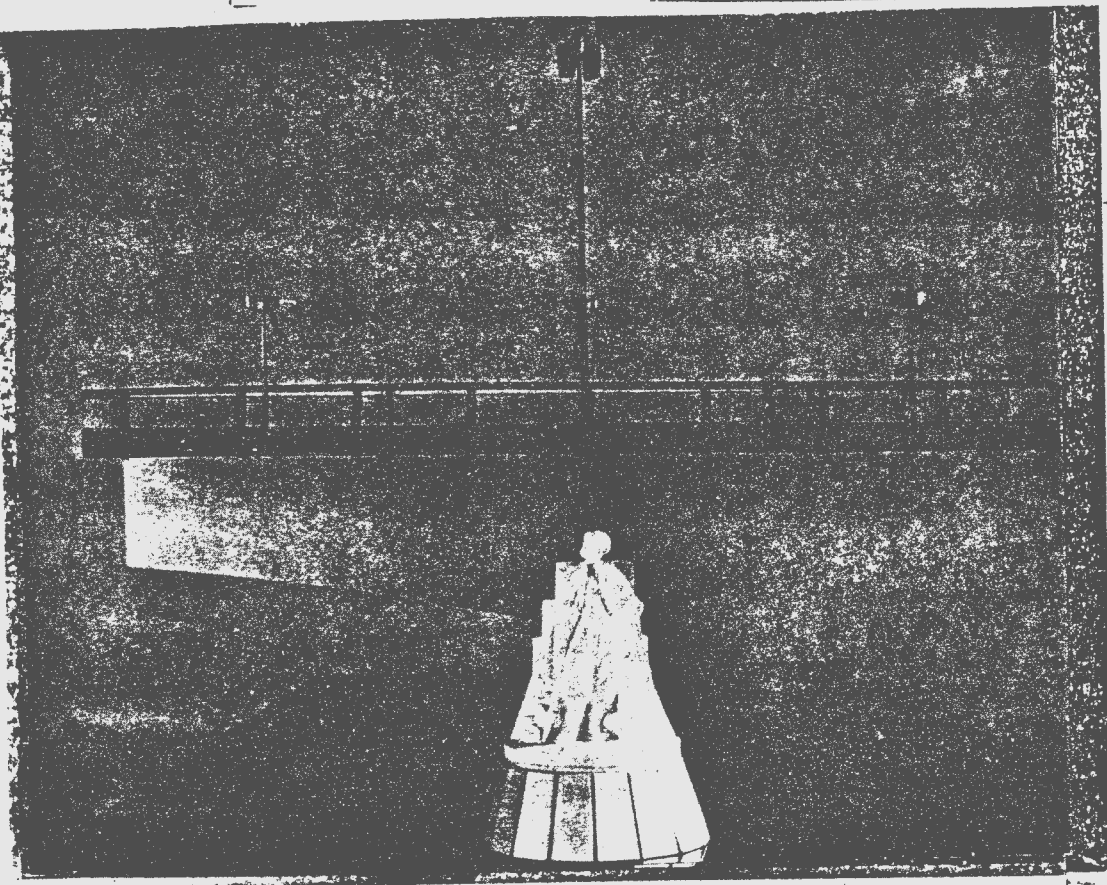
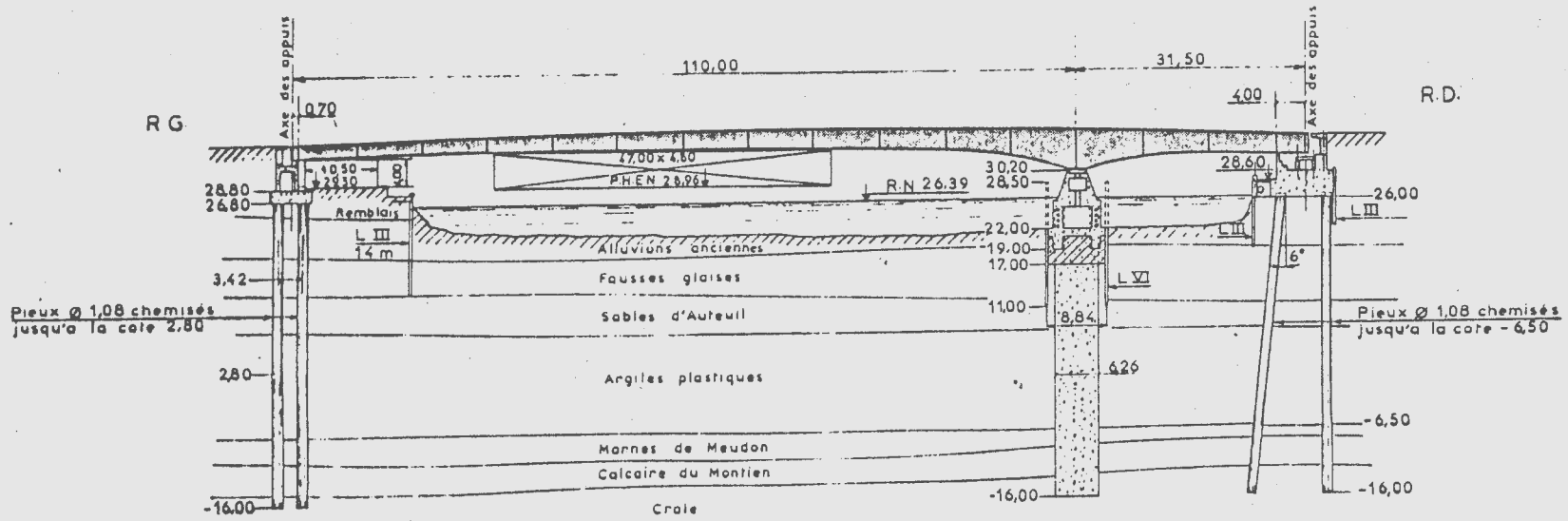
Le premier demi-pont a été mis en circulation le 1er juin 1972 et la totalité de l'ouvrage le 25 juin 1974.

Avec ses deux travées fortement disymétriques, la silhouette de l'ouvrage est originale et plaisante. A l'amont, de la pile, la statue du Zouave ; repère des crues de la Seine, cher au coeur des Parisiens a été remise en place à une cote très voisine de celle qu'elle occupait antérieurement (1).

Ce financement des travaux a été assuré par moitié par l'Etat, Maître d'Ouvrage, (au titre du F.S.I.R.) et par la ville de PARIS à titre de fonds de concours.

(1) En raison des tassements de l'ancien ouvrage, cette côte avait assez notablement variée dans le temps.

PONT DE L'ALMA



Coupe transversale au droit de la pile

e zone tel qu'il se présentera sous le nouveau pont

LA PASSERELLE DEBILLY

La passerelle DEBILLY (1), présente la singulière particularité d'avoir été construite, en vue de sa future démolition.

L'Exposition Universelle de 1900 comportait, des pavillons sur les deux rives de la Seine entre le pont ALEXANDRE III et le pont d'IENA. La circulation des visiteurs, dans l'enceinte de l'Exposition, entre les deux rives nécessitait donc un nouveau moyen de franchissement réservé aux piétons. Celui-ci était supposé disparaître (2) après la fermeture de l'Exposition. Sa construction devait tenir compte de cette sujétion.

Pour cela les fondations en rivière de la travée centrale, furent constituées par un caisson de tôle, rempli de béton, échoué sur des pieux en bois, disposés en quinconce et recepés au niveau du fond du lit. Ces dispositions peu satisfaisantes étant incapables de supporter des efforts horizontaux notables, on a adopté pour le tablier un type d'ouvrage à arcs équilibrés de façon à minimiser la composante horizontale des réactions d'appuis.

La travée centrale de 75 m de portée est constituée par un arc à deux articulations, encadré par deux arcs de 22 m 50 de portée, associés par un tirant commun qui équilibre les poussées ; les extrémités des arcs de rives sont reliées par des bielles verticales articulées à chaque culée ; la tension initiale donnée à ces bielles permet de compenser "les poussées" à la demande.

Le projet a été approuvé par le commissaire à l'exposition le 26 octobre 1898 et les travaux réceptionnés le 13 avril 1900.

Ces dispositions originales ont aboutit à un ouvrage élégant, qui a été maintenu en service à la demande de la ville de PARIS après la Fermeture de l'Exposition. Les conditions de remise à Ville de PARIS de la passerelle DEBILLY, ont fait l'objet de la convention du 15 janvier 1902 passée entre l'Etat, l'Exposition et la Ville de PARIS. Cette convention a été approuvée par la loi du 9 décembre 1902. La remise effective à la ville de PARIS a été constatée par le Procès-verbal du 16 janvier 1903 (3).

.../...

(1) on devrait écrire "de BILLY", nom d'un général français, tué à la bataille d'IENA le 14 octobre 1806. NAPOLEON 1er par le décret de VARSOVIE du 13 janvier 1806, décida que le quai, à construire, rive droite de la Seine entre la "pompe à feu" de CHAILLOT et l'ancienne barrière de PASSY porterait le nom de ce héros.

(2) le financement est le même que celui du pont ALEXANDRE III (cf page...)

(3) ce document est aux archives du Service de la Navigation

Mais en 1941, le Président de la Société des Architectes dans sa lettre du 14 juin demandait, au nom de la protection du paysage Parisien, la démolition de la passerelle : "accessoire oublié d'une fête passée." L'affaire resta sans suite.

PONT D'IENA

La construction du pont d'IENA a été décidée par la loi du 27 mars 1806 qui prévoyait, en outre, que le financement serait assuré dans les conditions prévues par la loi du 24 ventose, au IX. En fait ces dispositions n'ont reçu aucune application et l'ETAT a entièrement supporté les dépenses de construction.

Le pont devait s'appeler, pont du CHAMP DE MARS ou pont de L'ECOLE MILITAIRE mais , après la victoire d'IENA, le 14 octobre 1806, l'Empereur, par un décret daté de VARSOVIE, le 13 janvier 1807, décida, qu'il porterait le nom d'IENA.

L'ouvrage devait à l'origine comporter des arches en fonte, mais le décret impérial du 27 janvier 1808 a décidé qu'elles seraient construites en pierre.

Les travaux, n'avancèrent (1) pas très vite :

- 1806 - début des travaux
- 17 juillet 1811 - mise en chantier des voûtes
- 17 août 1811 - achèvement des voûtes
- 23 septembre 1811 - décintrement
- 29 septembre 1813 - procès-verbal de réception définitive des aigles

Les "aigles" des tympanes ont été enlevés en 1815, et le pont n'a été sauvé de la destruction que par l'action énergique de Louis XVIII auprès des Alliés. Il prit alors le nom de "pont de l'Ecole Militaire".

Les aigles ont été rétablis en 1852, et la plaque rappelant l'époque de la construction du pont a été posée en 1862.

.../...

(1) vraisemblablement en raison des difficultés financières de l'ETAT, principalement vers la fin de l'empire

(2) BLUCHER à qui le nom d'IENA, rappelait des souvenirs peu agréables, voulait en effet détruire le pont

Les prévisions de trafic relatives à l'exposition universelle de 1937, montrèrent qu'il était indispensable de porter de 19 à 35 mètres (1) la largeur du pont d'IENA. Une convention fut passée à cet effet, le 15 mai 1934 entre l'Etat, l'Exposition et la Ville de PARIS pour régler les conditions dans lesquelles serait effectué cet aménagement. Aux termes de cette convention, l'Etat, Maître d'Ouvrage assurait le financement des travaux, moyennant une participation de l'Exposition égale à 50 % du montant de la dépense et un fonds de concours de la ville de 25 %.

Le projet de reconstruction prévoyait l'exécution en amont et en aval de deux éléments de ponts semblables au pont primitif, mais constitués de voûtes en béton armé ; les parements des piles et des tympans étant réalisés en pierre de taille et les aigles démontées et remises en place. Présenté en Juillet 1934, moins de deux mois après la signature de la convention il fut aussitôt approuvé. Cette rapidité fut à l'origine de certaines insuffisances qui entraînèrent de nombreuses réclamations des entrepreneurs et une notable augmentation des dépenses prévues.

L'adjudication du premier lot "Fourniture des pierres de taille des parements" eut lieu le 23 octobre 1935 et la réception des travaux menés rapidement, put être effectuée le 23 octobre 1937

LE PONT DE BIR - HAKEIM (1)

Le Pont de BIR-HAKEIM, appelé longtemps Viaduc de Passy, a été construit pour permettre la traversée de la SEINE, de l'actuelle ligne de Métropolitain n° 6.

La réalisation de l'ouvrage, nécessitait la destruction, d'une passerelle pour piéton construite en 1878, pour dégager les abords de l'Exposition Universelle de 1879. Cette passerelle, s'étant révélée à l'usage d'une grande utilité, le Conseil Municipal de PARIS, par délibération du 18 janvier 1902, décida que la traversée de la SEINE par le Métropolitain comporterait un "pont charretier" associé au Viaduc du Chemin de fer.

Ces travaux ont été mis "au concours", sur la base d'un devis-programme préparé, en 1902, par le Service Technique Municipal du Métropolitain.

Le concours a été clos le 14 janvier 1903, par l'acceptation du projet présenté par DAYDE et PILLE, Ingénieurs constructeurs.

Les appuis ont été adjugés le 21 mars 1903 à l'entreprise GOUCHON qui a commencé les travaux en Mai 1903.

Les épreuves se sont déroulées du 18 février au 28 mars 1906 (application du règlement du 29 août 1891) ; les travaux avaient été achevés le 27 juillet 1905.

L'ouvrage a été livré à la circulation :

- le 21 avril 1906 pour le pont routier
- le 24 avril 1906, pour le viaduc du chemin de fer

Monsieur FORMIGE Architecte de la Ville de PARIS, a été associé à la mise au point du projet, dont la décoration :

- pour les appuis en pierre de taille et l'ouvrage de l'ILE des CYGNES est constitué
 - . à l'amont, de deux figures symboliques : La Science et le Travail Oeuvre dues à COUTAN
 - . à l'aval, de deux allégories : L'Electricité et le Commerce dues à INJALBERT
- au tablier métallique, sont associés deux groupes, reproduits quatre fois qui représentent des NAUTES (2) et des RIVEURS, dus à Gustave MICHEL et qui ont été fondus par CAPITAIN-GENY.

(1) nom donné pour perpétuer, le souvenir des combats héroïques, que livra aux confins du désert de LYBIE du 26 mai au 11 juin 1942. La 1ère brigade Française libre à L'AFRIKA KORPS du Maréchal ROUMEL ce qui donna à la 8è armée britannique le temps de se rétablir à EL ALAMEIN

(2) Confrérie des Porteurs d'eau, chargée au Moyen âge de l'entretien des ponts.

La construction du pont "charretier" a été décidé par le conseil municipal de Paris dans sa délibération précitée du 18 janvier 1902, "le montant de la dépense dudit ouvrage s'élevant à 8 480 000 F. (art. 7 de la délibération) "somme qui sera imputée sur les chapitres 58 art. 12 et 43 article unique du budget de la ville de Paris pour l'année 1902.

Par décision du 28 juin 1902, le Ministre des Travaux Publics, "a prescrit qu'au lieu des arcs uniques, d'abord étudiés qui comportaient avancement des culées sur la berge actuelle, il conviendra de respecter les alignements du quai et de faire les piles en rivière à l'emplacement des piles actuelles".

Le projet ainsi remanié par les services techniques municipaux est revenu devant le conseil municipal de Paris le 11 juillet 1902 qui a confirmé sa délibération du 18 janvier 1902 pour ce qui est de la décision de construire, l'ouvrage à l'emplacement de la passerelle de PASSY et des dispositions prises pour son financement.

PONT DE GRENELLE S.N.C.F.

Dès l'origine, il avait été estimé nécessaire pour desservir l'Exposition Universale de 1900 de relier le Champ-de-Mars, par une voie nouvelle à construire, à une station de rive droite de la Seine, du Chemin de Fer de PETITE-CEINTURE.

La Compagnie de l'Ouest exploitait dans les conditions de la convention du 31 mai 1865, approuvée par le décret du 18 juillet 1865 le raccordement du Champ-de-Mars à GRENELLE, ainsi que la section de PETITE-CEINTURE comprise entre la station (1) d'AUTEUIL et la gare d'ORLEANS (2).

La station (1) du Champ-de-Mars avait été ouverte à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1867. La voie nouvelle à créer, devait permettre d'acheminer les voyageurs en provenance des gares du NORD, de l'EST et de SAINT LAZARE par la partie Nord de la PETITE CEINTURE. Ce raccordement d'une longueur totale de 2 250 mètres, établi sur la Seine et sous les hauteurs de PASSY, fut concédé et déclaré d'utilité publique par la loi du 14 juin 1897, sous la dénomination de "ligne de COURCELLES à PASSY et au CHAMP-DE-MARS. Les franchissements de la Seine sont situés sur la section : Henri-Martin, Champ-de-Mars.

A sa sortie du tunnel dit de Boulaivilliers , la ligne se prolonge par un grand remblai d'environ 100 mètres de longueur, puis franchit la Seine par un ensemble d'ouvrages comprenant (3) :

- cinq arches en maçonnerie de 5 m d'ouverture entre les rues Guillon et du Ranelagh ;
- un tablier métallique, en arc de 20 mètres de portée au-dessus du quai de Passy ;
- trois arches en maçonnerie de 20mètres d'ouverture, sur le bas port de Passy ;
- au-dessus du grand bras de la Seine un pont métallique, en arc, (4) comprenant deux fermes principales, articulées aux naissances, de 85 m 712 de portée entre axes des articulations, le tablier situé à mi-hauteur des arcs, portés ou suspendus par eux on a été rendu mécaniquement indépendant, de façon à ne pas jouer le rôle de tirant ;
- un motif en maçonnerie, en forme d'arc de triomphe, présentant une arche de 6 m 60 d'ouverture sur l'Ile des Cygnes;

.../...

(1) du chemin de fer de PETITE-CEINTURE

(2) aujourd'hui gare d'AUSTERLITZ

(3) au moment de la construction

(4) à l'époque ce pont était donné comme analogue, à celui construit peu de temps auparavant à GRUNENTHAL sur le canal de KIEL.

- un pont métallique, à trois travées continues de 28 m 38 et de 28 de portée (au-dessus du petit bras, rive gauche). Les poutres ont un moment d'inertie variable, les membrures inférieures étant tracées en "anse de panier" (1)
- un tablier métallique de 13 mètres de portée sur le bas pont de GRENELLE.

La longueur totale de cet ensemble d'ouvrage atteint 370 mètres environ. Les travaux furent terminés avant la date d'ouverture de l'Exposition ; l'inauguration eu lieu le 12 avril 1900.

Pendant l'Exposition, huit millions de voyageurs furent transportés par le nouvel embranchement, ce nombre tomba en 1923, à soixante quinze mille, ce qui entraîna la fermeture de la ligne au trafic voyageurs le 1er juin 1924 ; utilisée accessoirement pour le trafic marchandises, toute circulation est interrompue en 1937, les ouvrages sur la Seine étant mis à la disposition de la ville de PARIS pour être utilisés pour les besoins de l'Exposition Internationale ; ensuite l'exploitation est reprise par le chemin de fer, comme raccordement de service entre le dépôt du Champ-de-Mars et la ligne d'Auteuil et finalement toute activité cessa en 1963.

Après vingt ans de sommeil, les ouvrages de franchissement de la Seine serviront de nouveau dans le cadre de la liaison nouvelle Valmondois - Invalides, qui réutilise, dans la plus large mesure possible, les plateformes existantes.

Toutefois, le tablier à trois travées sur le petit bras de la Seine sera vraisemblablement reconstruit ; la membrure inférieure des poutres, en raison de dispositions constructives mal adaptées, est en effet très atteinte par la corrosion ; d'autre part la structure du platelage ne permet pas le ballastage, disposition nécessaire pour limiter les nuisances sonores.

(1) la rareté d'un tracé de genre pour une poutre métallique, mérite que le fait soit signalé.

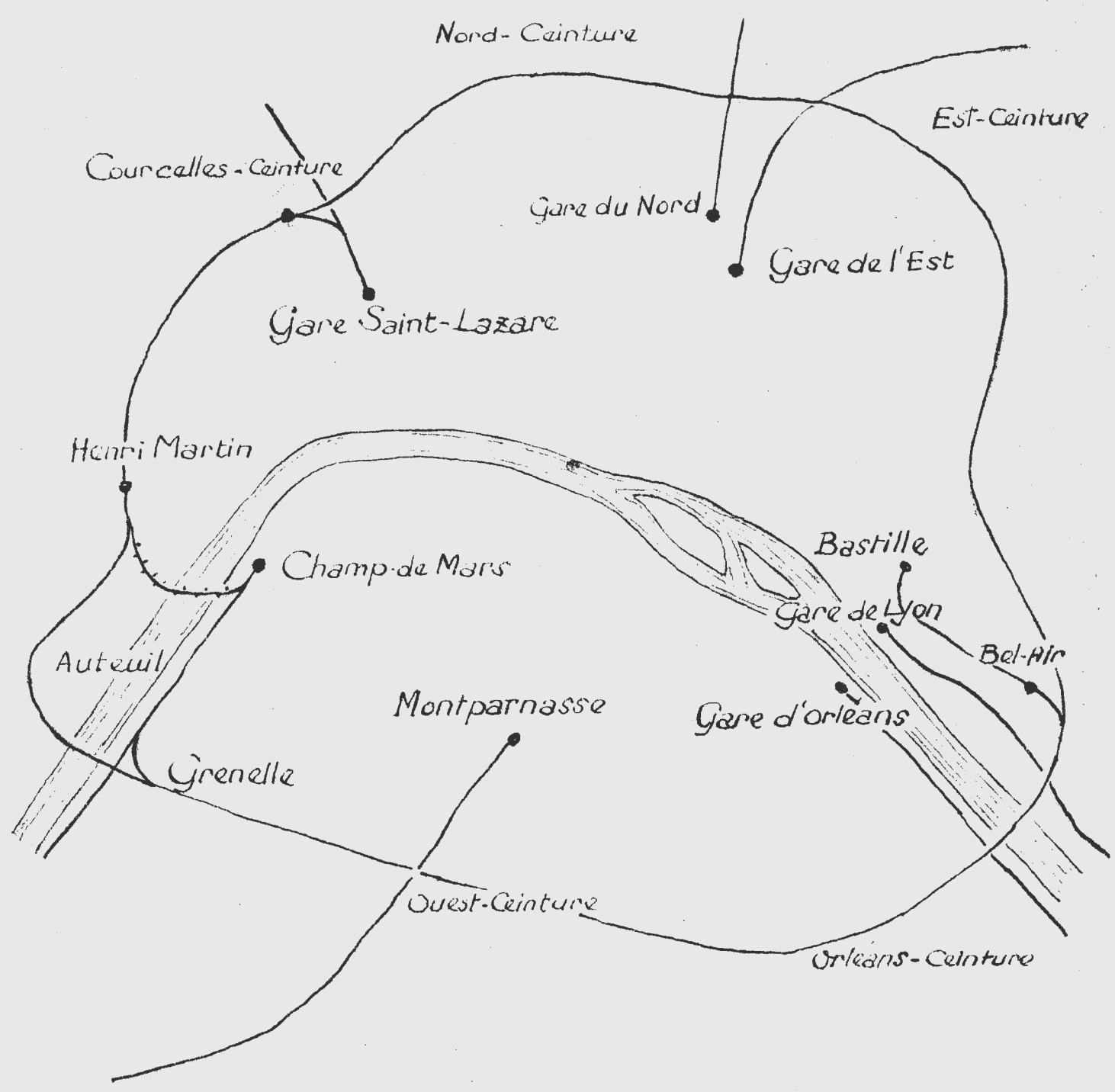


Schéma de la Petite-Ceinture
en 1900

PONT DE GRENELLE

C'est le premier pont dont la construction a été entreprise après la chute du PREMIER EMPIRE. Sa construction a été réalisée dans le cadre de la concession du port et de la gare de GRENELLE (1) ; sa chronologie est la suivante :

- 1er juillet 1825 - décision du Ministre des Travaux Publics approuvant le projet ;
- 4 août 1825 - adjudication de la concession ;
- 28 septembre 1825 - ordonnance royale approuvant l'adjudication et autorisant les travaux. Durée de la concession 47 ans expirant 1er août 1974. Le pont de GRENELLE a été le dernier pont à péage de PARIS ;
- fin 1825 - début des travaux ;
- 1er mai 1827 - ouverture à la circulation.

Le pont, divisé en deux parties, par l'ILE AUX CYGNES, comportait six arches en charpente (2) reposant sur des culées et des piles en maçonnerie. Les charpentes des arches avaient, entre 1849 et 1873, été maintes fois refaites ou réparées.

Pendant la fête de nuit offerte, le 13 juillet 1873 au SCHAH DE PERSE, les ponts en amont du TROCADERO, avaient été fermés à la circulation, il en était résulté pour le pont de GRENELLE un important accroissement de circulation. Le lendemain, le service des ponts de PARIS, ne put que constater un affaissement très important des arches 3 & 6 (3), qui faisait craindre pour la sécurité. Compte tenu de l'état de l'ouvrage, la décision ministérielle du 16 mars 1874, prescrivit d'établir un projet comportant la reconstruction intégrale de toutes les arches et le renforcement corrélatif des culées. Ces travaux se sont déroulés comme il est dit ci-après :

- 5 août 1874 - décision ministérielle approuvant la reconstruction : en fonte, des six arches et l'adaptation conséquente des appuis ;
- 11 août 1874 - début des travaux (
- 31 octobre 1874 - achèvement des travaux (des piles et des culées
- 18 octobre 1874 - début des travaux (
- 2 mai 1875 - achèvement des travaux (du bras gauche (
- 22 mai 1875 - début des travaux ((4)
- 1er août 1875 - achèvement des travaux (du bras droit (

L'ensemble des travaux a été exécuté sans interruption de la circulation.

-
- (1) Il s'agit de la "gare d'eau"
 - (2) Il n'existait plus de pont à structure porteuse en bois depuis l'incendie qui détruisit le PETIT-PONT en 1718
 - (3) VAUDREY - APC 2e semestre 1876
 - (4) C'est sans doute à l'occasion des essais de ce pont que l'on utilisa pour la première fois, le 9 mai 1875, des appareils enregistreurs de flèches et de vibrations. Ils avaient été construits en utilisant des "tournebroche" pour mettre en mouvement le cylindre enregistreur. L'idée en était due à VAUDREY.

L'état de l'ouvrage, le projet de rénovation du XVème arrondissement rendaient nécessaire sa reconstruction. Par délibération du 14 décembre 1959, le Conseil Municipal de la Ville de PARIS, en a adopté en priorité le principe (1) et a accepté de participer financièrement à l'opération à raison de 50 % de la dépense.

Parallèlement l'Etat inscrivait au budget de 1961 (FSIR) les crédits nécessaires et l'avant-projet était pris en considération par décision ministérielle du 4 août 1961.

Le pont ancien a été fermé à la circulation le 12 septembre 1966, et le chantier de reconstruction ouvert le 17 juillet 1966. Les travaux ont été exécutés rapidement et le nouvel ouvrage a été ouvert à la circulation le 7 juillet 1968, l'inauguration a eu lieu le 11 juillet 1968.

Pont métallique soudé, il comporte deux travées principales de 84 m 26 franchissant chacune un des bras de la Seine, et une travée de 20 m 72 au dessus de l'ILE AUX CYGNES. L'extrémité avale de l'ILE DES CYGNES a été aménagée pour recevoir la réplique (2) de la statue "La Liberté, éclairant le monde", offerte par la colonie Américaine en remerciement de l'original (oeuvre de BARTHOLDI 1886), offerte par la France à New-York.

Une passerelle en béton précontraint de 34 m 50, relie, en amont, le pont à l'ILE DES CYGNES aménagée en jardins et promenades.

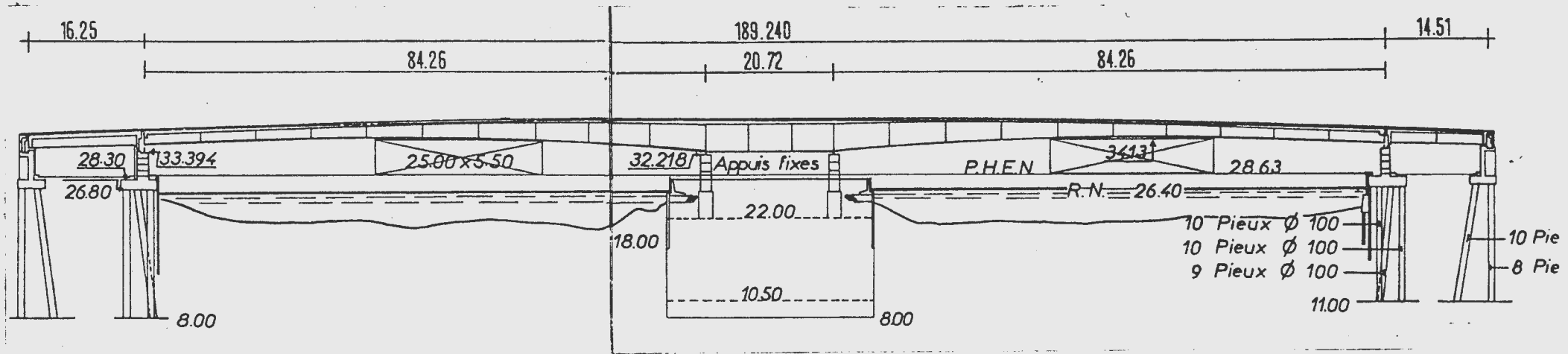
(1) celle même décision concernait également les ponts d'AUTEUIL, de GRENELLE et SAINT-LOUIS

(2) déjà placée sur l'ancien pont

PONT DE GRENELLE

R.G.

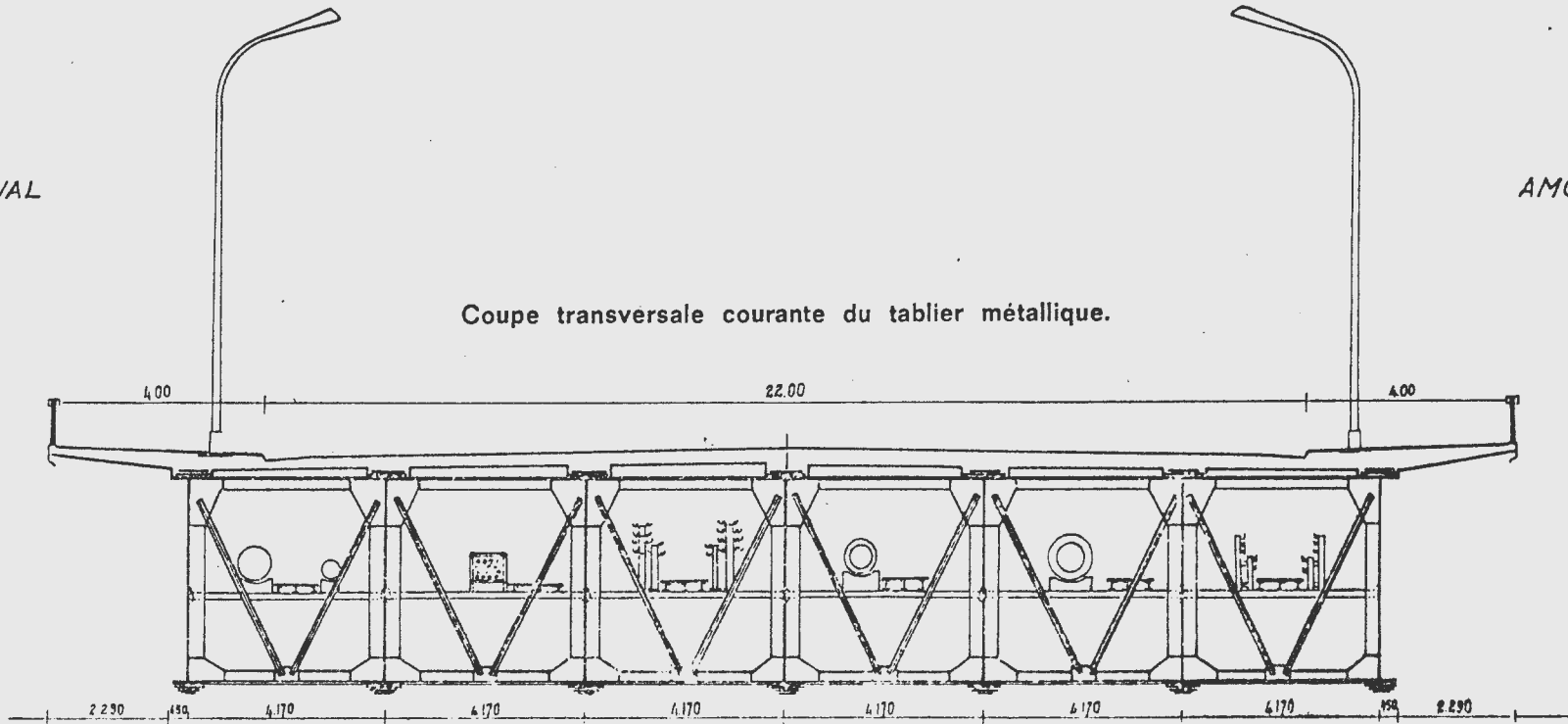
R



AVAL

AMONT

Coupe transversale courante du tablier métallique.



LE PONT MIRABEAU

C'est, grâce au poème d'APOLLINAIRE, peut-être, le plus célèbre des ponts de PARIS. Il a été construit à la suite des demandes réitérées de la ville de PARIS qui par délibération de son Conseil Municipal du 25 juillet 1891, s'était engagée à participer à son financement à raison de 50 %.

Le projet (1) de l'ouvrage a été approuvé par décision ministérielle du 15 février 1892. J. RESAL (2) en est souvent donné comme l'auteur; toutefois, on peut en douter. En effet, un brevet (3) d'invention : "pour un système de pont à culasses compensatrices" a été délivré, sous le n° 226 264 le 27 février 1893 à RABEL Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé du Service qui comprenait "Les Ponts de PARIS".

La construction de l'ouvrage a été autorisée par le décret du 12 janvier 1893, à la suite de l'enquête d'utilité publique qui s'était déroulée du 28 mars au 28 avril 1892.

Le décret précité fixait en même temps les conditions de financement :

- 50 % - Etat
- 50 % - Participation de la ville de PARIS, dont la délibération du 25 juillet 1891⁽⁴⁾ était enfin approuvée par le Préfet de la Seine, le 3 mars 1893.

Les becs des piles sont décorés par quatre statues dues à INJAIBERT : la ville de PARIS, le Génie du Commerce, la Navigation, l'Abondance. L'écusson central masquant l'articulation de clef est due à ALBY Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Les épreuves de l'ouvrage ont eu lieu le 11 avril 1896, et il fut aussitôt livré à la circulation. La réception définitive des travaux est intervenue le 15 juillet 1897. La chaussée et les trottoirs avaient été remis à la ville de PARIS suivant procès-verbal du 3 avril 1897.

(1) le "Génie Civil" du 29 mai 1896, donné la description de l'ouvrage

(2) J. RESAL a été effectivement chargé des études et des travaux du Pont MIRABEAU de 1892 à 1896 (voir les annuaires du Ministère des Travaux Publics)

(3) Le brevet et le dossier correspondant sont aux archives du service de la navigation

(4) Elle avait été confirmée par la délibération du 18 mai 1892 visée au décret du 12 janvier 1893

LE PONT DU GARIGLIANO

Le pont viaduc d'AUTEUIL, appelé aussi du "Point-du-Jour" (1) a été construit en 1866 pour donner passage, au chemin de fer de ceinture et au boulevard, dit de "la rue Militaire". C'était un ouvrage à deux niveaux.

Comme au pont BIR-HAKEIM (et au pont de BERCY) le chemin de fer circulait à l'étage supérieur de l'ouvrage.

Pendant la commune, l'ouvrage a été endommagé par les "Versaillais" parce qu'il servait de point d'appui à une flotille de canonnières utilisées par les insurgés. Pendant, la dernière guerre mondiale, il a été le seul pont de PARIS à être touché par une bombe.

Le tirant d'air trop faible de ses arches était très gênant pour la navigation, et le chemin de fer de ceinture n'était plus en service. Aussi à la demande de la ville de PARIS, la reconstruction de l'ouvrage fut inscrite au deuxième plan quinquennal du F.S.I.R. par décision ministérielle du 13 août 1959. Par délibération du 14 décembre 1959, le Conseil Municipal de la ville de PARIS a confirmé, sa décision de placer le pont d'AUTEUIL parmi les quatre ponts de la ville à reconstruire, la priorité (AUTEUIL, GRENELLE, SOLFERINO et SAINT-LOUIS) et de participer au financement qui a été assuré à raison de :

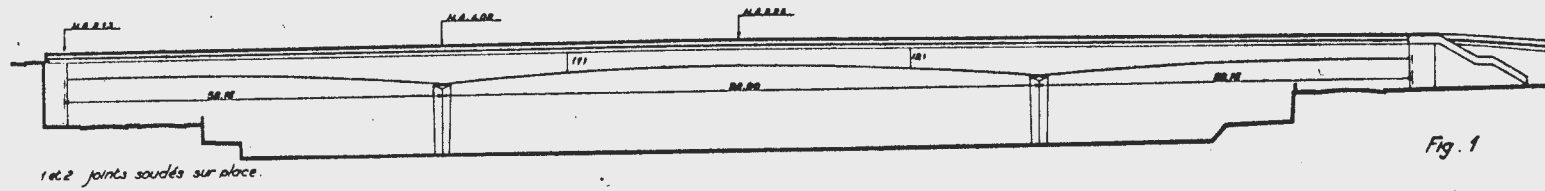
- 40 % par l'Etat (F.S.I.R.)
- 60 % par la ville de PARIS (dont 10 % destiné à financer le supplément nécessaire à l'allongement du tablier au-dessus du quai Louis-Blériot afin d'éviter un carrefour à niveau au débouché de l'ouvrage rive droite).

Les travaux ont débutés le 23 juillet 1963, la première phase (2) a été achevée en octobre 1964 et la deuxième commencée en mai 1965. Le pont a été complètement livré à la circulation le 1er septembre 1966.

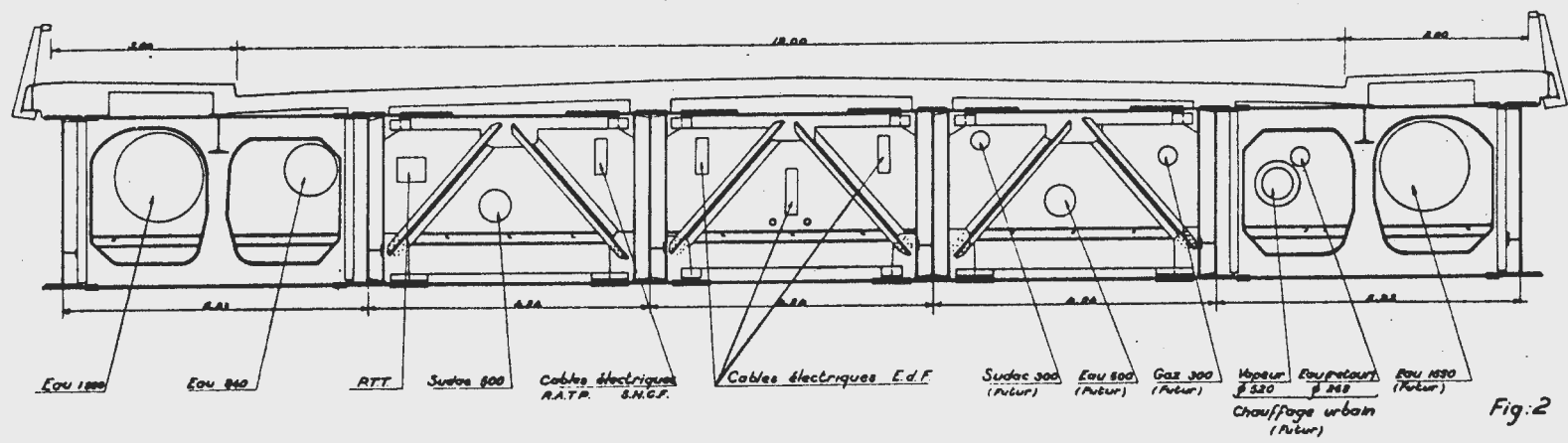
-
- (1) vraisemblablement parce que jadis des duels y avaient lieu "au point-du-jour". Le nom actuel rappelle la victoire du corps expéditionnaire en ITALIE (1944)
 - (2) l'ouvrage a été construit par demi-largeur pour maintenir la circulation, qui n'a d'ailleurs été interrompue que pendant un mois

PONT GARIGLIANO

Élévation



COUPE TRANSVERSALE



PONT AVAL DU BOULEVARD PERIPHERIQUE

La mise en service du boulevard périphérique entre la porte de PARIS et le quai d'ISSY-LES-MOULINEAUX a rendu urgente la construction du "pont aval" franchissant la Seine pour assurer son débouché vers la Porte de SAINT-CLOUD.

L'ouvrage a été construit par la ville de PARIS, dans le cadre des décisions administratives relatives au boulevard Périphérique.

Le chantier a été ouvert à la circulation le 6 avril 1965, et le premier demi-ouvrage a été mis en service le 2 octobre 1967 ; le pont a été complètement terminé à la fin du mois de février 1968 en même temps que ses ouvrages d'accès et que l'échangeur d'ISSY-LES-MOULINEAUX.

Les dépenses de construction ont été imputées sur les crédits réservés à la construction du boulevard périphérique qui a été financé à raison de :

- 2/5 par la ville de PARIS
- 2/5 par l' ETAT
- 1/5 par le District de PARIS

PONT AVAL DU BOULEVARD PERIPHERIQUE

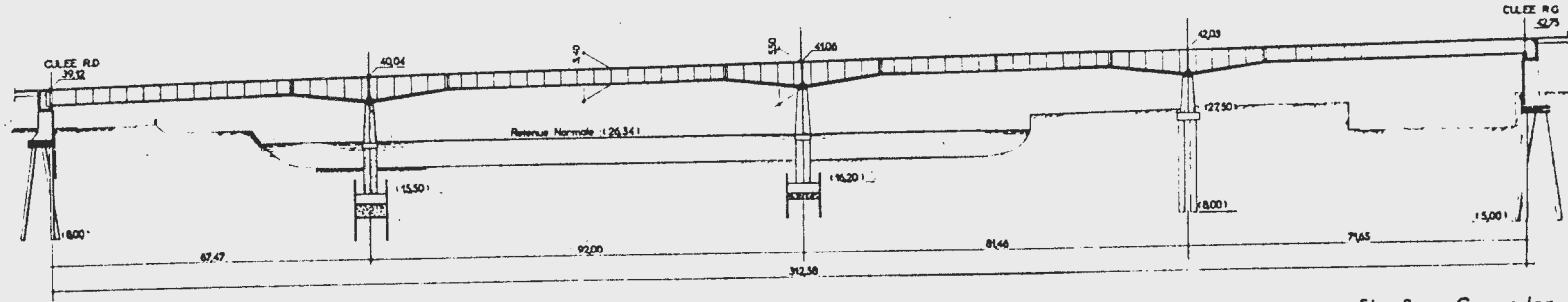


Fig. 3. — Coupe longitudinale d'ensemble

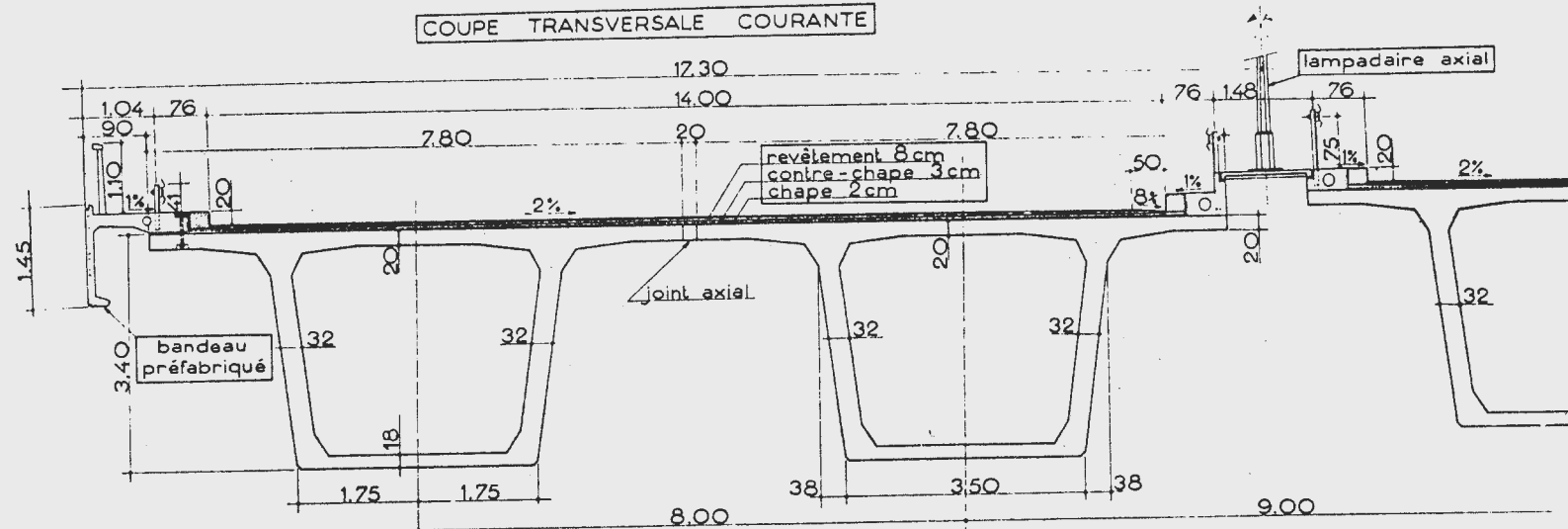


Fig. 8. — Tablier : coupe transversale type

LES STRUCTURES PORTEUSES
DES PONTS DE PARIS

NOM DU PONT	STRUCTURES PORTEUSES				OBSERVATIONS	
	VOUTES		TABLIER METALLIQUES			
	MACON- NERIE	ARCS EN BETON ARME	FONTE	ACIER		
Bd Périphérique (amont)					X	
Pont National (amont aval)	X	X				(intrados en arc de cercle)
Pont de Tolbiac	X					intrados elliptiques
Pont de Bercy	X					intrados elliptiques
Viaduc d'Austerlitz				X		
Pont d'Austerlitz	X					intrados arcs de cercle
Pont Sully			X (arcs)			
Pont de la Tournelle		X				arc de cercle
Pont Marie	X					
Pont de l'Archevêché	X					intrados arcs de cercle
Pont Saint-Louis				X		
Pont Louis-Philippe	X					intrados elliptiques
Pont au Double			X (arcs)	X (entre- toises)		
Pont d'Arcole				X (fer)		
Petit Pont	X					intrados en arcs de cercle
Pont Notre-Dame	X (arches de rives)			X (arche centrale)		
Pont Saint-Michel	X					intrados elliptiques
Pont au Change	X					
Pont Neuf	X					intrados anses panier XIX siècle
Passerelle des Arts						non encore reconstruite

STRUCTURES PORTEUSES						
NOM DU PONT	VOUTES		TABLIER METALLIQUES		BETON	OBSERVATIONS
	MACON- NERIE	ARCS EN BETON ARME	FONTE	ACIER	PRECON- TRAINT	
Pont de Carrousel		X				intrados arc de cercle
Pont Royal	X					anses depanier surbaissées au 1/3
Passerelle Solférino				X		
Pont de la Concorde	X					intrados arc de cercle
Pont Alexandre III				X		
Pont des Invalides	X					intrados arcs de cercle
Pont de l'Alma				X(HR)		intrados elliptiques
Passerelle Debilly				X		
Pont d'Iena	X	X élar- gissements				
Pont de Bir Hakeim				X		
Pont de Grenelle SNCF				X		
Pont de Grenelle				X (soudé)		
Pont Mirabeau				X		
Pont de Garigliano				X (soudé)		
Bd Périphérique (aval					X	

PONTS CONSTRUITS AVEC MAITRISE D'OUVRAGE
 ETAT ET FINANCEMENT ENTIEREMENT PRIS EN CHARGE PAR
 L'ETAT

NOM DE L'OUVRAGE	ACTES AYANT DECIDE LA CONSTRUCTION	OBSERVATIONS
PONT NATIONAL PASSERELLE DES ARTS		Travaux de 1852/53 (pont aval)
PONT ROYAL	ARRET Royal du 10 mars 1684	
PONT D' IENA	Loi du 27 mars 1806	

PONTS CONSTRUITS A L'OCCASION
DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

NOM DE L'OUVRAGE	MAITRE DE L'OUVRAGE POUR LA CONSTRUCTION	OBSERVATIONS
PONT ALEXANDRE III	Etat par le Commissariat à l'Exposition	(financés dans le cadre des (travaux préparatoires à (l'Exposition Universelle
PASSERELLE DEBILLY	-d°-	(de 1900
PONTS DE GRENELLE (S.N.C.F.	Cie de l'Ouest	La ligne "Courcelles - Champ de Mars a été conçue à la Cie de l'Ouest

PONTS EXISTANTS CONSTRUITS SOUS LE REGIME DE LA CONCESSION

N°	NOM DU PONT	C O N C E S S I O N				
		DECISION INITIALE	CONCESSIONNAIRE	DATE DE FIN DE CONCESSION		
				CONTRAC- TUELLE	REELLE	
6	PONT D'AUSTERLITZ	Loi du 24 Ventose an IV	Compagnie des trois anciens ponts	30 Juin 1897	Décret du 30 juin 1849	Rachat du péage par la ville de PARIS
9	PONT MARIE	O.R. du 6 Mai 1614	Christophe MARIE POULTIER LE REGRATIER			La concession n'autorisait pas la perception d'un péage, mais comportait la Cession par L'Etat de droits réels immobiliers : construction de maisons sur le pont et lotissement dans l'ile
10	PONT DE L'ARCHEVECHE	O.R. du 6 décembre 1827	Compagnie des trois nouveaux ponts substituée aux droit de la Société du pont des INVALIDES			
	PASSERELLE DES ARTS		Cie des trois anciens ponts	30 juin 1897	30 juin 1849	Rachat du péage par la ville de Paris (1/2)

(1) Le péage avait été violemment supprimé par la révolution de 1848. La ville craignait les conséquences que pourrait avoir son rétablissement, insistait auprès du gouvernement pour que le rachat soit effectué à frais commun. Le Ministre des Travaux Publics refusa la prise en charge par l'Etat de 50 % de la dépense. La ville consentit alors à se charger seule du rachat, à condition que la subvention de l'Etat au "Pavé de Paris" soit augmentée, ce qui fut accepté. Finalement la ville a pris en charge, autant d'annuités de 368 380 F qu'il restait d'années de jouissance au concessionnaire et l'Etat augmente de 250 000 F. la subvention annuelle au "Pavé de Paris". La nouvelle passerelle des ARTS, sera un ouvrage communal construit avec une subvention de l'Etat.

PONTS CONSTRUITS AVEC MAITRISE D'OUVRAGE

ETAT

PARTICIPATION AU FINANCEMENT

(Département de la SEINE 25 %
(
(
(Ville de PARIS : 25 %
(

Nom de l'ouvrage	Actes ayant décidé la construction	Observations
PONT NATIONAL	Plans Marquet Loi du 4 juin 1941	Pont Amont
PONT DE LA TOURNELLE	loi du 27 juillet 1917 (amélioration de la Seine dans la traversée de PARIS)	
PONT DE CARROUSSEL	Décret du 24 août 1933	
PONT DE LA CONCORDE	Décret du 18 septembre 1926	Elargissements amont et aval

PONTS CONSTRUITS AVEC UNE MAITRISE D'OUVRAGE "ETAT"
 ET UNE PARTICIPATION DE LA VILLE AU
 FINANCEMENT EGALE A 50 %

NOM DE L'OUVRAGE	ACTES AYANT DECIDE LA CONSTRUCTION	OBSERVATIONS
Pont NATIONAL	D. M. du 25 janvier 1936	Construction du pont amont
Pont de TOLGIAC	Décret du 7 juin 1878	
Pont de BERCY	Décret(1) du 6 juillet 1863	
Pont d'AUSTERLITZ	D.M. (2) du 13 juillet 1854	Remplacement des arcs en fonte par des voûtes en maçonnerie
Pont SULLY	Décret du 25 juillet 1873	
Pont LOUIS-PHILIPPE	Décret du 1er août 1860	
Pont SAINT-LOUIS	D.M. du 16 septembre 1968	
Pont d'ARCOLE	D.M. du 31 août 1854	Travaux de 1854 / 1855
PETIT-PONT	D.M. du 5 août 1854	
Pont NOTRE-DAME	D.M. du 20 avril 1853	Travaux de 1853
Pont SAINT MICHEL	D.M. du 22 avril 1857	
Pont au CHANGE	Décret du 15 août 1858	
PONT-NEUF	Lettres patentes du 16 mars 1578	Tous les travaux exécutés au XIX siècle, ont fait l'objet d'une participation de 50 % de la ville.
Passerelle de Solférino	D.M. du 13 juin 1960	Participation de la ville 7M sur 12,5 M (estimation)
Pont des INVALIDES	Décret du 31 août 1854	Travaux de 1854 / 1855
Pont de L'ALMA	D.M. du 17 février 1969	
Pont de GRENELLE	Loi de Finances de 1961	
Pont MIRABEAU	Décret du 12 janvier 1893	
Pont de GARIGLIANO	D.M. du 13 août 1959	

(1) la décision autorisant la construction, est un décret, quand il s'agit :

- d'un pont nouveau (ex. pont de BERCY)
- du remplacement d'un pont suspendu (non fixe) par un pont "fixe"
(ex. pont LOUIS-PHILIPPE)
- d'une implantation différente (ex. pont AU CHANGE)

(2) C'est une décision ministérielle quand il s'agit de la reconstruction pure et simple d'un ouvrage existant.

PONTS CONSTRUITS AVEC MAITRISE
D'OUVRAGE VILLE DE PARIS, SANS SUBVENTION SPECIFIQUE
DE L'ETAT

NOM DE L'OUVRAGE	ACTES AYANT DECIDE LA CONSTRUCTION	
PONT AMONT DU BD PERIPHERIQUE		Financé dans le cadre d'ensemble du boulevard périphérique
VIADUC D'AUSTERLITZ		Ouvrage faisant partie intégrante de la ligne de Métro n° 5
PONT DE LA CONCORDE	Edit du 7 septembre 1786 (1)	Pour ce qui est de l'ouvrage initial. Aucune subvention de l'Etat
PONT DE BIR-HAKEIM	Délibération du 18 janvier (C.M. de PARIS 1902)	Pour la partie qui correspond au Viaduc du métro, c'est au titre et les surfonds du Métro que la dépense a été imputée
PONT AVAL DU BD PERIPHERIQUES		-d°- pont amont

(1) l'Edit du 7 septembre 1786, ordonnait la construction du pont ; mais "autorisait" la ville à fournir les fonds nécessaires et à entreprendre les travaux.

LES PONTS DE PARIS PROTEGES AU TITRE
DES MONUMENTS HISTORIQUES

Huit ponts et une passerelle (démolie en 1981) sont protégés au titre des monuments historiques

Cinq sont classés 'Monuments historiques'.

Quatre sont inscrits à l'Inventaire

Cinq sont des ouvrages en pierre et quatre des ouvrages métalliques

Nom du Pont	ARRONDISSEMENTS		Période de construction	DATES D'INSCRIPTION	
	R.D.	R.4.		Monuments historiques	Inventaires
PONT-MARIE	4ème	4ème	1614 - 1635	10 février 1887	
PONT-NEUF (Petit bras)	1er	1er	1578 - 1607) liste de 1889	
(Grand bras)	1er	6ème			
Passerelle des ARTS ⁽¹⁾	1er	6ème	1804	"	17 mars 1975
PONT-ROYAL	1er	7ème	1685 - 1689	1er mai 1939	
PONT DE LA CONCORDE	8ème	7ème	1787-1791		12 juin 1975
PONT ALEXANDRE III	8ème	7ème	1897/1900	29 avril 1975	
Passerelle DEBILLY	16ème	7ème	1899/1900		18 avril 1966
PONT D'IENA	16ème	7ème	1806/1811		12 juin 1975
PONT MIRABEAU	16ème	15ème	1893	19 avril 1975	

(1) démolie en 1982 : vétuste et chocs divers de péniches contre les piles ; sera reconstruite de façon à rappeler l'ouvrage de 1804.

LA CIRCULATION SUR LES PONTS DE PARIS

En 1969, le service gestionnaire des Ponts de PARIS, avait demandé à la Société Ingeroute d'établir un programme de traitement sur ordinateur permettant une exploitation complète et rapide des comptages de circulation routière qui étaient effectués depuis plusieurs années sur les Ponts de PARIS.

Ce qui suit résume très succinctement (1) la douzième exploitation de ce programme : l'analyse des comptages réalisés en 1979.

On trouvera d'abord :

Le plan d'ensemble des ponts de Paris avec représentation schématique de l'importance du trafic du jour de semaine (lundi ou vendredi) moyen dans chaque sens ;

Classement des ponts suivant le trafic du jour de semaine moyen 1979 et comparaison avec les deux années précédentes ;

Classement des ponts suivant la densité de trafic du jour de semaine moyen 1979 et comparaison avec les deux années précédentes ;

Tableau comparatif des trafics journaliers moyens 1979 observés en semaine le samedi et le dimanche ;

Tableau donnant l'étalement des pointes en 1979 ;

Evolution comparée, pour trois ponts, du trafic moyen au cours de la journée ;

Graphique donnant la densité horaire moyenne à l'heure de pointe en semaine en fonction du débouché linéaire et de la localisation géographique ;

Tableau de l'évolution du trafic du jour de semaine moyen de 1974 à 1979 (tableau 4).

Ces éléments de synthèse font largement appel - en dehors de la comparaison des résultats 1979 de plusieurs ponts entre eux - à la comparaison des trafics de plusieurs années successives.

En fait, celle-ci est très délicate ; ceci est dû à la précision forcément limitée des compteurs pneumatiques ainsi qu'à la non coïncidence des périodes d'enquête d'une année à l'autre, auxquelles s'ajoutent les modifications des courants de trafic découlant soit de changements dans l'exploitation des ponts et de la voie avoisinante, soit de la création de nouveaux ponts.

On doit noter à ce sujet la fermeture du pont de l'ALMA en 1973 et 1974, et sa réouverture, en double sens, en 1975.

.../...

(1) d'après les documents fournis par Ingeroute à l'Administration

Intensité et densité du trafic

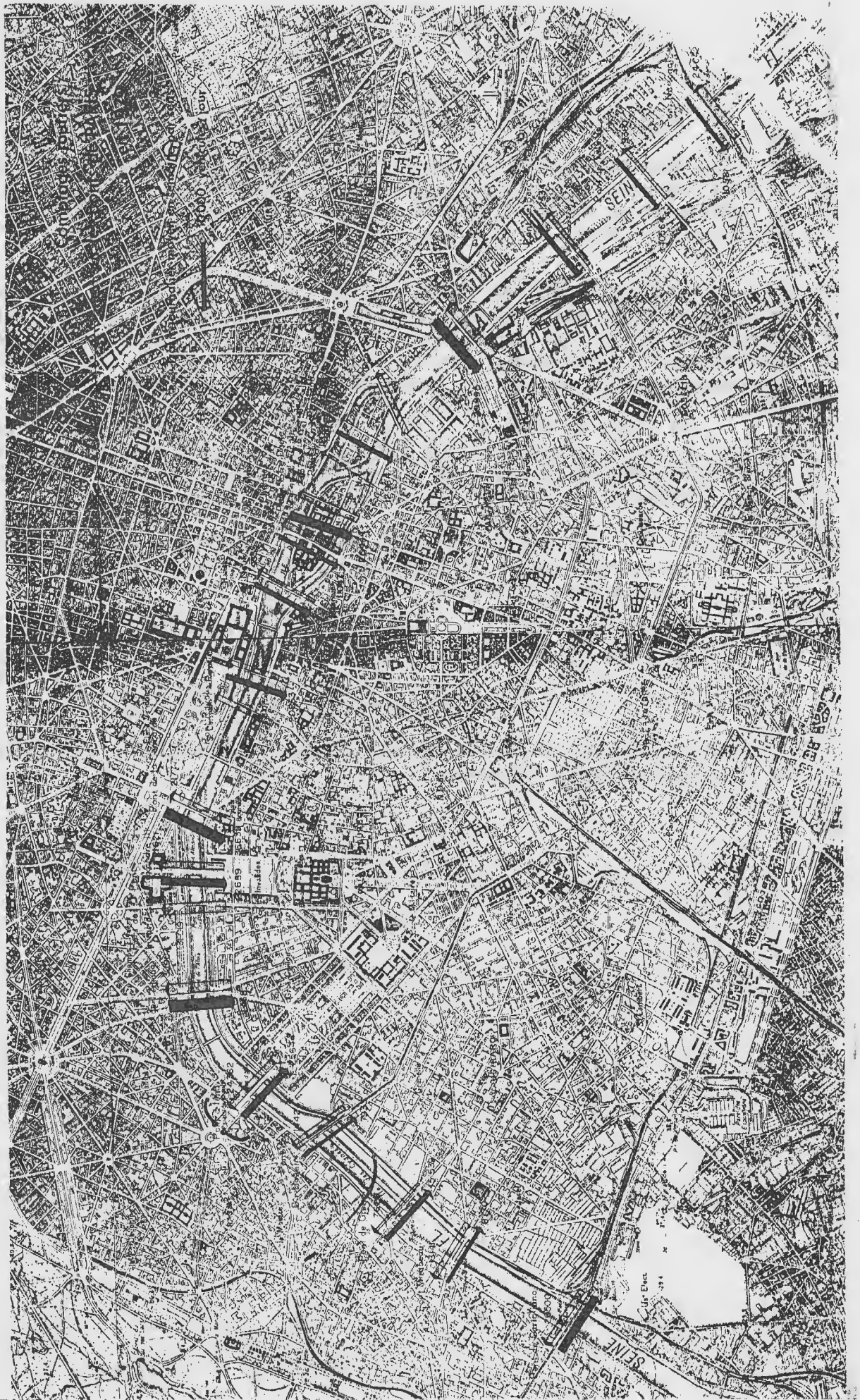
Ce sont les ponts d'Austerlitz et de l'Alma qui écoulent le trafic le plus important (respectivement 60 583 et 62 375 véhicules par jour de semaine moyen devant les ponts de la Concorde, d'Iéna et Alexandre III. Ces cinq ponts écoulent 40,3 % du trafic total.

Le classement suivant la densité du trafic, s'il est peu différent du classement suivant l'intensité du trafic aux extrémités (fortes intensités et densités pour Alma, Concorde et Austerlitz, faibles intensités et densités pour Mirabeau, Bir-Hakeim, Grenelle, Royal, Arcole, Marie, Louis-Philippe), présente cependant des écarts sensibles dans les cas suivants :

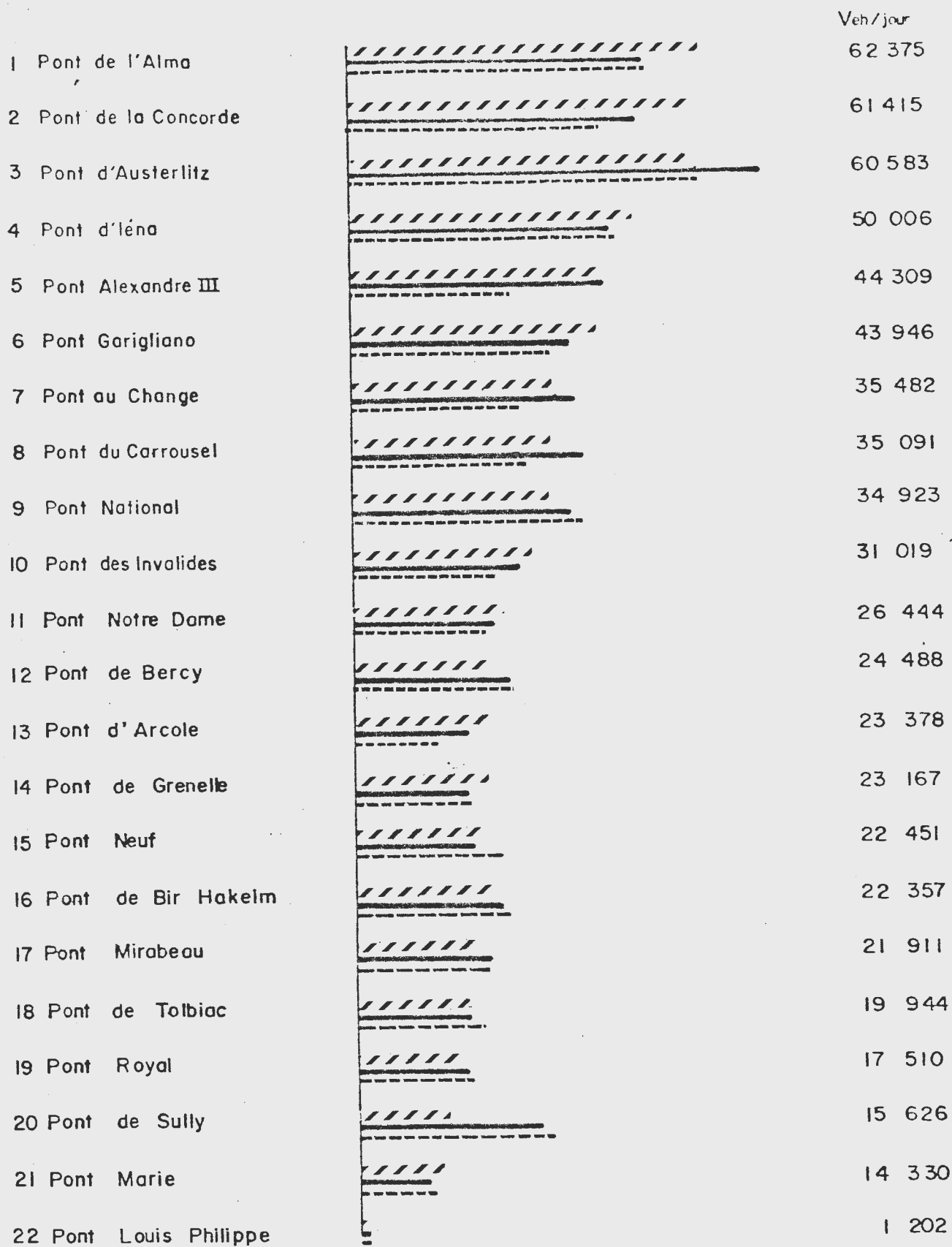
- les ponts de Tolbiac, d'Iéna, Alexandre III, du Carroussel, Change et Grenelle occupent une position moins élevée dans le classement par densité que dans le classement par intensité (ils sont relativement fluides).
- les ponts de Sully, de Bercy, Neuf et Notre-Dame supportent au contraire un trafic relativement dense en comparaison de leur plus faible niveau de trafic.

Les phénomènes extrêmes sont observés aux ponts d'Iéna et du Carroussel (haut niveau et faible densité relatifs de trafic) et aux ponts de Sully et de Bercy (faible niveau et forte densité relatifs de trafic).

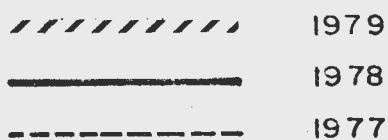
Le classement complet des ponts suivant l'intensité et la densité de leur trafic figure ci-après.



Classement suivant le trafic du jour de semaine moyen



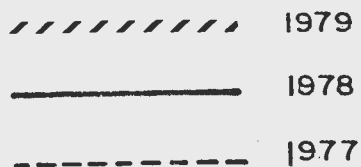
Les différents rectangles représentent respectivement les trafics en



Classement suivant la densité du trafic du jour de semaine moyen

		Veh./jour par m linéaire de débouché
1	Pont de l'Alma	4990
2	Pont d'Austerlitz	3029
3	Pont de la Concorde	2924
4	Pont de Sully	2604
5	Pont de Bercy	2449
6	Pont Garigliano	2313
7	Pont Iena	2273
8	Pont des Invalides	2216
9	Pont Alexandre III	2215
10	Pont Notre Dame	2204
11	Pont National	2130
12	Pont Neuf	2005
13	Pont au Change	1971
14	Pont d'Arcole	1948
15	Pont Bir Hakeim	1863
16	Pont Mirabeau	1826
17	Pont Royal	1684
18	Pont du Carroussel	1671
19	Pont de Tolbiac	1662
20	Pont de Grenelle	1053
21	Pont Marie	975
22	Pont Louis Philippe	120

Les différents rectangles représentent les densités de trafic en



TRAFICS MOYENS JOURNALIERS EN 1979 SUR LES PONTS DE PARIS

(en nombre de véhicules/jour)

Ponts	Jour de semaine	Samedi	Dimanche	Moyenne de la semaine
<u>Secteur Amont</u>				
NATIONAL	34 923	26 817	24 325	32 251
TOLBIAC	19 944	16 715	14 069	18 644
BERCY	24 488	21 954	15 964	22 908
AUSTERLITZ	60 583	63 080	59 352	60 764
SULLY	15 626	12 984	11 674	14 684
<u>Secteur des Iles</u>				
MARIE	14 330	14 962	13 705	14 331
LOUIS PHILIPPE (SU)	1 202	1 122	985	1 160
ARCOLE (SU)	23 378	24 000	19 894	25 159
NOTRE DAME (SU)	26 444	23 014	13 331	21 891
AU CHANGE	35 482	36 199	33 695	35 330
NEUF	22 451	19 385	14 692	20 905
<u>Secteur Central</u>				
CARROUSEL	35 091	32 893	25 186	33 362
ROYAL (SU)	17 510	15 253	11 070	16 267
CONCORDE	61 415	56 631	44 449	58 308
ALEXANDRE III	44 309	32 436	25 611	39 942
INVALIDES (SU)	31 019	24 398	18 434	28 275
ALMA	62 375	48 048	38 433	56 908
<u>Secteur Aval</u>				
IENA	50 006	39 138	32 073	45 891
BIR HAKEIM	22 357	19 695	15 949	21 061
GRENELLE	23 167	24 331	16 920	22 441
MIRABEAU	21 911	19 405	16 705	20 809
GARIGLIANO	43 946	32 338	28 135	40 029
TOTAL	691 957	604 798	494 651	

SU signifie "Sens unique"

ETALEMENT DES POINTES EN 1979 SUR LES PONTS DE PARIS

Ponts	Coefficient de pointe
<u>Secteur Amont</u>	
NATIONAL	11,1 %
TOLBIAC	7,4
BERCY	8
AUSTERLITZ	6,3
SULLY	7,7
<u>Secteur des Iles</u>	
MARIE	7,1
LOUIS PHILIPPE (SU)	6,4
ARCOLE (SU)	7,5
NOTRE DAME (SU)	7
AU CHANGE	5,8
NEUF	6,7
<u>Secteur Central</u>	
CARROUSEL	7,1
ROYAL (SU)	7
CONCORDE	7,2
ALEXANDRE III	7,3
INVALIDES (SU)	7,7
ALMA	7,1
<u>Secteur Aval</u>	
IENA	7,4
BIR HAKEIM	7
GRENELLE	7,8
MIRABEAU	7
GARIGLIANO	9

Fluctuations hebdomadaires

La proportion moyenne du trafic de semaine qui subsiste le dimanche est de 71,5 en 1979 contre 67,7 % en 1978, 71,5 % en 1977, 68 % en 1976, 71 % en 1975 et 72 % en 1974. Tous les ponts supportent en semaine un trafic supérieur à celui du dimanche.

La proportion moyenne du trafic de semaine qui subsiste le samedi est égale à 87,4 % en 1979 sans grand changement par rapport aux années précédentes (87 % en 1978) seuls les ponts d'Auserlitz, Marie, au Change et Grenelle enregistrent un trafic légèrement supérieur au trafic moyen de semaine (respectivement + 4,1 % , + 4,4 % , + 2 % , + 2,9 %.)

Etalement des pointes

De manière générale, l'étalement des pointes apparait comme une caractéristique commune de la circulation automobile sur les ponts de Paris : le trafic de l'heure la plus chargée (presque toujours autour de 19 heures) atteint 9,0 % du trafic journalier total de semaine pour l'ensemble des ponts. ($1/24 = 0,042$).

Le coefficient de pointe est stable depuis 1974 (7,3 % en 1977)

Le graphique de la page 18 représente l'évolution de la densité horaire de trafic pour trois ponts caractéristiques :

- le pont National dont le trafic présente les pointes les plus marquées (coefficient de pointe de 11,1 %).
- le pont Mirabeau représentatif de la situation moyenne (coefficient de pointe de 7,0 %).
- le pont au Change caractéristique d'une situation sans heure de pointe marquée (coefficient de pointe de 5,8 %).

Comparaison de la capacité des ponts

Parmi les nombreux facteurs exerçant une influence sur les trafics qui peuvent être supportés par un pont, deux peuvent être appréhendés directement à partir des données disponibles : le débouché linéaire et la situation géographique. Leurs relations ont été présentées sur le graphique de la page où sont reportées, pour chacun des 22 ponts, les densités de l'heure la plus chargée, d'après leur largeur. La localisation géographique et la répartition des ponts entre quatre secteurs y sont également indiquées.

Il n'apparait finalement pas de liaison étroite entre densité et débouché linéaire.

EVOLUTION DU TRAFIC DE 1968 A 1979

En fait, l'ensemble du trafic sur les ponts de Paris diminue sensiblement depuis 1968 en accusant toutefois des hausses ponctuelles au cours des années 1971, 1975 et 1978.

Les variations de trafic entre 1973 et 1979 sont données pour chaque pont dans le tableau 4 page 20.

TRAFICS MOYENS JOURNALIERS EN SEMAINE PAR SECTEUREVOLUTION DE 1968 A 1979

(en véhicules/jour)

Années	Secteur Amont	Secteur des Iles	Secteur Central	Secteur A Aval	Ensemble
1968	239 899	127 114	245 090	284 700	796 803
1969	220 909	129 484	247 330	191 071	788 794
1970	194 567	133 552	257 526	182 251	767 896
1971	208 415	140 519	274 274	185 275	808 483
1972	185 978	127 683	257 084	176 072	746 817
*1973	197 961	126 824	199 609	152 836	677 230
*1974	191 619	128 103	191 666	154 463	665 851
1975	186 318	110 296	244 589	149 432	690 635
1976	190 712	117 688	225 003	149 756	683 159
1977	187 432	106 967	202 820	151 483	648 702
1978	193 078	118 408	237 761	153 644	702 891
1979	155 564	123 287	251 719	161 387	691 957

* Aucun comptage n'a été effectué sur le pont de l'Alma.

L'évolution des trafics entre 1977 et 1979

a été :

	<u>Entre 1977 et 1978</u>	<u>Entre 1978 et 1979</u>
- Secteur Amont	+ 3 %	- 19,4 %
- Secteur des Iles	+ 10,7 %	+ 4,1 %
- Secteur Central	+ 17,2 %	+ 5,9 %
- Secteur Aval	+ 1,4 %	+ 5 %
- Ensemble	+ 8,4 %	- 1,6 %

EVOLUTION DU TRAFIC DU JOUR DE SEMAINE (Lundi au vendredi)

MOYEN DE 1974 A 1979

Ponts	Trafic en véhicules/jour						Evolution				
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1975-1974	1976-1975	1977-1976	1978-1977	1979-1978
<u>Secteur amont</u>											
National	36 757	35 166	36 653	41 433	38 430	34 923	- 4,3 %	+ 4,2 %	+ 13,0 %	- 7,2 %	- 9,3 %
Tolbiac	19 927	19 674	19 284	20 777	20 600	19 944	- 1,3 %	- 2,0 %	+ 7,7 %	- 0,9 %	- 3,2 %
Bercy	31 281	28 019	29 364	28 606	27 512	24 488	- 10,4 %	+ 4,8 %	- 2,6 %	- 3,8 %	- 11,0 %
Austerlitz	68 364	70 413	74 898	62 779	73 781	60 583	+ 3,0 %	+ 6,4 %	- 16,2 %	+ 17,5 %	- 17,9 %
Sully	35 290	33 046	30 513	33 837	32 755	15 626	- 6,4 %	- 7,7 %	- 7,7 %	- 3,2 %	- 52,3 %
<u>Secteur des Iles</u>											
Marie	15 947	12 892	13 211	13 381	12 650	14 330	- 19,2 %	+ 2,5 %	+ 1,3 %	- 5,5 %	+ 13,3 %
Louis Philippe	1 235	1 317	1 210	1 295	1 328	1 202	+ 6,6 %	- 8,1 %	+ 7,0 %	+ 2,5 %	- 9,5 %
Arcole	17 676	12 386	14 327	14 044	19 258	23 378	- 29,9 %	+ 15,7 %	- 2,0 %	+ 37,1 %	+ 21,4 %
Notre-Dame	29 832	26 737	25 503	21 935	24 591	26 444	- 10,4 %	- 4,6 %	- 14,0 %	+ 12,1 %	+ 7,54%
Au-Change	39 637	33 520	37 455	30 943	39 642	35 482	- 15,4 %	+ 11,7 %	- 17,4 %	+ 28,1 %	- 10,5 %
Neuf	23 776	23 444	25 982	25 369	20 939	22 451	- 1,4 %	+ 10,8 %	- 2,4 %	- 17,5 %	+ 7,2 %
<u>Secteur Central</u>											
Carrousel	32 028	34 993	35 814	35 254	41 678	35 091	+ 9,3 %	+ 2,3 %	- 1,6 %	+ 18,2 %	- 15,8 %
Royal	17 311	14 102	16 724	18 958	19 294	17 510	- 18,5 %	+ 18,6 %	+ 13,4 %	+ 1,8 %	- 9,2 %
Concorde	68 727	67 419	44 903	43 864	50 876	61 415	- 1,9 %	- 33,4 %	- 2,3 %	+ 16,0 %	+ 20,7 %
Alexandre III	41 239	53 634	38 850	26 645	44 008	44 309	+ 30,1 %	- 27,6 %	- 31,4 %	+ 65,2 %	+ 0,7 %
Invalides	32 361	28 544	38 611	24 574	29 155	31 019	- 11,8 %	+ 35,3 %	- 36,4 %	+ 18,6 %	+ 6,4 %
Alma	-	45 897	50 101	53 525	52 750	62 375	-	+ 9,2 %	+ 6,8 %	- 1,4 %	+ 18,2 %
<u>Secteur Aval</u>											
Iéna	52 189	41 806	49 456	47 386	46 080	50 006	- 19,9 %	+ 18,3 %	- 4,2 %	- 2,8 %	+ 8,5 %
Bir-Hakeim	22 164	29 594	27 723	25 609	25 743	22 357	+ 20,0 %	+ 4,2 %	- 7,6 %	+ 0,5 %	- 13,8 %
Grenelle	19 666	18 988	18 396	20 297	19 555	23 167	- 3,4 %	- 3,1 %	+ 10,3 %	- 3,7 %	+ 18,5 %
Mirabeau	23 229	26 265	23 457	23 457	23 538	21 911	+ 13,1 %	- 10,7 %	- 1,6 %	+ 2,0 %	- 6,9 %
Garigliano	37 215	35 779	30 724	30 724	38 728	43 946	- 3,9 %	- 14,1 %	+ 14,3 %	+ 10,3 %	+ 13,5 %

Le taux élevé de réduction trouvé pour le secteur Amont résulte de la diminution importante du trafic sur le pont Sully (- 52,3 %).

Les taux moyens annuels de variation du trafic étudié entre 1968 et 1979 (taux exponentiel) sont les suivants par secteur :

- secteur Amont	- 3,9 %
- secteur des Iles	- 0,3 %
- secteur Central	- 0,2 %
- secteur Aval	- 5,0 %
- ensemble	- 1,3 %

En dépit de l'accroissement du parc roulant d'automobiles, on observe une tendance générale à la baisse de la circulation sur les ponts de Paris depuis 11 ans.

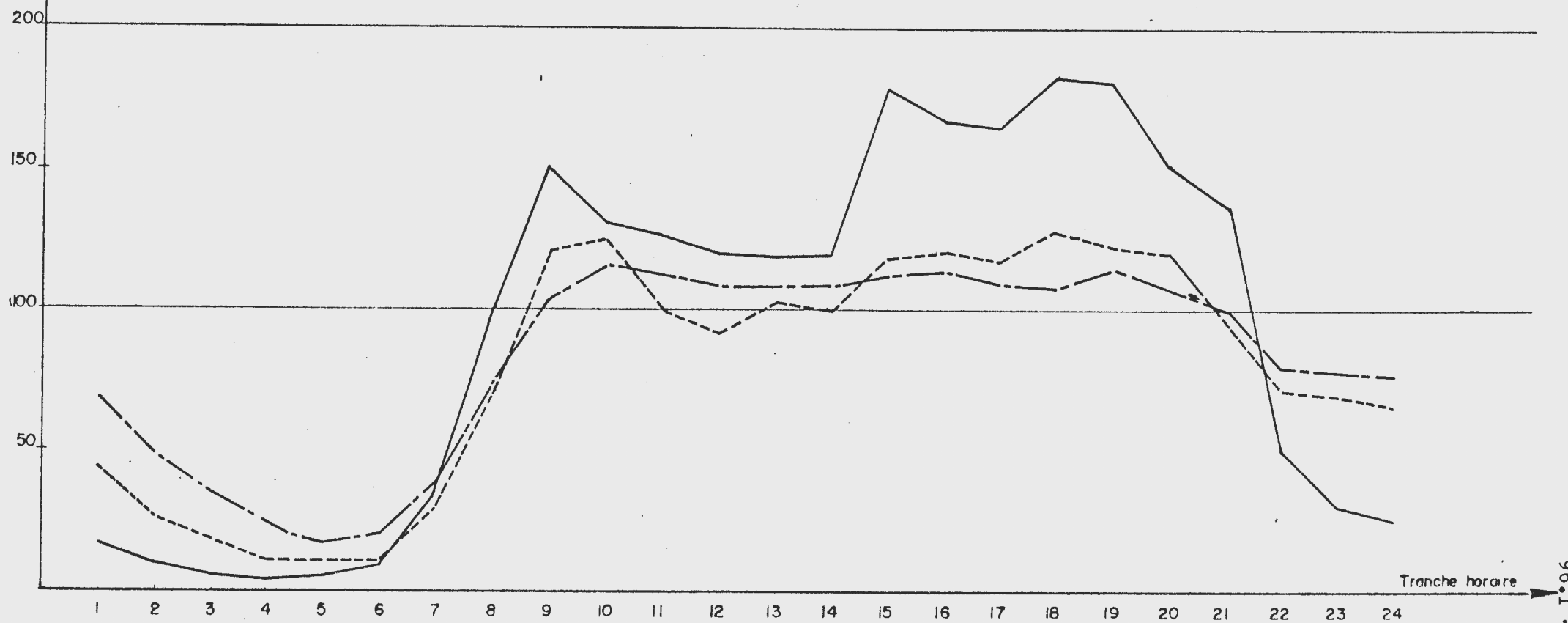
La tendance observée résulte certes d'une utilisation plus rationnelle des voitures particulières due à une réglementation plus stricte de la circulation et à l'amélioration des transports collectifs mais traduit également des phénomènes de congestion du trafic plus accentués, les débits horaires marquant un certain tassement aux heures de pointe.

PONTS DE PARIS 1979

Veh / heure
par m. linéaire
de débouché

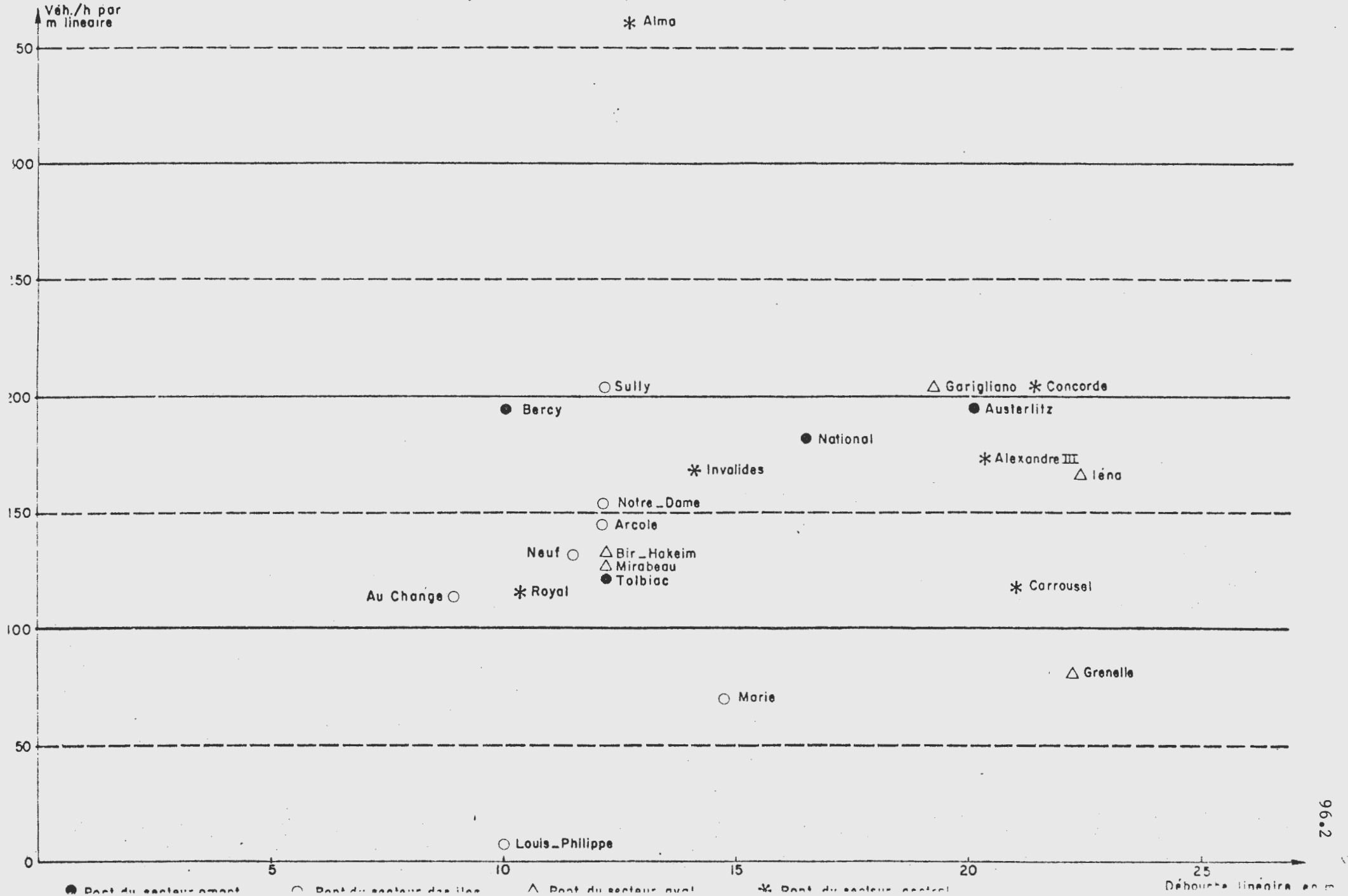
Densité horaire moyenne de trafic pour 3 ponts
(jour de semaine)

— National
- - - Mirabeau
- · - Au Change



PONTS DE PARIS 1979

Trafic moyen de l'heure de pointe de semaine par mètre linéaire de débouché



L'ENTRETIEN DES PONTS DE PARIS

(1)

Il semble que les premiers textes "officiels" relatifs à l'entretien des ponts de PARIS soient :

- La convention du 3 février 1849 passée entre la ville de PARIS et l'Etat qui chargeait de la direction des travaux le Service de la Navigation.

- Le traité passé entre la ville de PARIS et l'Etat pour régler le partage des frais d'entretien, qui fut approuvé par le Ministre des Travaux Publics le 9 février 1849.

Ces deux textes, qui n'ont pu être retrouvés semblent aujourd'hui perdus, mais l'essentiel de leur contenu est connu par la décision ministérielle du 20 mai 1851, ci-après reproduite :

R E P U B L I Q U E F R A N C A I S E

PREFECTURE DU DEPARTEMENT DE LA SEINE

Copie d'une décision Ministérielle

PARIS, le 20 mai 1851

Monsieur le Préfet ,

J'ai fait examiner par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, les procès verbaux des conférences qui ont eu lieu entre les Ingénieurs du Service Municipal et ceux du Service Ordinaire du Département sur la répartition entre ces deux services des travaux d'entretien des anciens ponts et passerelles à péage de Paris et et achetés par la Ville.

Ces ouvrages peuvent se classer dans deux catégories distinctes comprenant la première, trois ponts fixes, savoir :

- 1- le pont d'Austerlitz
- 2- le pont de l'Archevêché
- 3- le pont du Carroussel

(1) C'est en 1825 que pour la première fois la chambre des Députés (Moniteur du 20 avril 1825, page 508) estima que la ville de PARIS devait prendre en charge une partie des dépenses de voirie de la Capitale.

la deuxième catégorie, les 7 ponts ou passerelles ci-après désignés :

- 1 - la passerelle de Constantine
- 2 - la passerelle de Damiette (détruite en 1848)
- 3 - le pont de la Réforme
- 4 - la passerelle de la Cité
- 5 - le pont d'Arcole
- 6 - le ponts des Arts
- 7 - le pont des Invalides

J'ai reconnu de l'avis du Conseil, qu'il y a lieu d'adopter pour le Service d'entretien des ponts et passerelles dont il s'agit la répartition suivante :

1^o catégorie - Ponts fixes d'Austerlitz, de l'Archevêché et du Carroussel

Au service municipal - appartiendra la voie des Ponts, c'est-à-dire l'entretien des cailloutis ou pavés de la chaussée, l'entretien des trottoirs, soit en granit, soit un bitume, en un mot toute la surface livrée à la circulation.

Au service de la Navigation : appartiendra l'entretien de toutes les autres parties des mêmes ponts.

2^o catégorie - Ponts suspendus et passerelles fixes ou suspendues.

Pour ces ouvrages, dans lesquels les parties sont, pour ainsi dire solidaires les unes des autres, l'entretien en sera uniquement confié aux Ingénieurs, du Service Spécial de la Navigation.

Enfin, si plus tard, on voulait établir des enduits bitumineux sur les tabliers de quelques unes des passerelles fixes, les projets devraient être présentés par MM. les Ingénieurs du Service Municipal, lesquels seraient aussi chargés de l'exécution des travaux et de leur entretien.

Il demeure d'ailleurs entendu que la répartition de ces travaux entre les deux services ne change en rien les conditions du traité passé entre la Ville et l'Etat. D'après ce traité, que l'un de mes prédécesseurs a approuvé le 9 février 1849, le budget des routes nationales doit pourvoir aux frais d'entretien des ponts à voitures, mais c'est la Ville qui est chargée d'entretenir les ponts et passerelles à l'usage exclusif des piétons.

Je vous prie de donner connaissance de la présente à MM. les Ingénieurs en Chef Directeurs, Michal & Dupuit.

Je vous renvoie les procès verbaux de conférence que vous m'avez communiqué.

Recevez, Monsieur le Préfet, etc.....

Pour copie conforme
Le Secrétaire Général,
Signé : MERRUAU

Le Ministre des Travaux Publics,
P/ le Ministre et par autorisation,
Le Secrétaire Général,

Signé : BOULAGE

Depuis lors différents documents internes au Ministère des Transports s'y réfèrent périodiquement.

Ce n'est que sous le Second Empire qu'une politique différente semble avoir été suivie. Pendant cette période, tous les ponts construits ou modernisés, l'ont été dans le cadre d'une Maîtrise d'ouvrage assumée par l'Etat, les dépenses correspondantes étant financées par l'Etat avec un fonds de concours de la Ville de Paris égal à 50 % du montant des dépenses.

Le décret du 12 avril 1856 pris au vu,

- des délibérations du conseil municipal de Paris, en date des 28 décembre 1855 et 15 février 1856.
- des avis du conseil général des Ponts & chaussées, en date des 29 novembre 1855 et 17 janvier 1856.

stipulait :

" article 1er. A partir du 1er janvier 1856, les dépenses d'entretien des "chaussées des rues, quais, ponts, boulevards et places publiques et la "ville de Paris, et les dépenses de personnel afférentes à cet entretien, "seront supportées, par portions égales, par l'Etat et par la Ville.

.....

Rien n'indique que ce décret n'ait pas été appliqué jusqu'en 1866. A cet date intervient en effet le décret du 23 juin 1866, qui avait été précédé par le décret du 23 mars 1861 portant que le contingent de l'Etat défini par le décret du 12 avril 1856 serait plafonné(1) à un maximum de quatre millions pendant les exercices 1861, 1862, 1863.

" Mais ce décret pris au vu de l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en date du 24 mai 1866, introduisait une novation importante : l'Etat n'entendait plus prendre en charge, ~~que les~~ routes ou les ponts, qui auraient été préalablement classés comme annexes ou traverses des routes Nationales : l'article 1er du décret du 23 juin 1866 stipule en effet :

" Art. 1er. A partir du 1er janvier 1867, les frais d'entretien des " rues, quais, ponts, boulevards et places publiques de Paris seront supportés " savoir : 1° par l'Etat, pour les rues, quais, ponts, boulevards et places " publiques qui auront été classés comme traverses et annexes de traverses " et annexes de traverses des routes impériales par décret rendu en Conseil " d'Etat, le conseil municipal de Paris préalablement entendu ; 2° par la " ville de Paris, pour toutes les autres voies de communication."

Néanmoins, la ville de Paris pourra, avec l'assentiment du conseil municipal, être chargée de pourvoir à l'exécution de l'ensemble des travaux d'entretien desdites voies, moyennant le paiement par l'Etat d'une subvention de la moitié de la dépense, sans que, pendant une période de dix ans, cette subvention puisse excéder un maximum de quatre millions par année.

(1) en raison des difficultés financières consécutives à la guerre d'Italie, à l'expédition du Mexique

En fait, les décrets de classements ne sont jamais intervenus et c'est le deuxième et dernier paragraphe de l'article 1er qui a été appliqué.

Depuis 1870, pour ce qui est des ponts, on est revenu au traité de 1849.

Administrativement, les parties des ouvrages (chaussées, trottoirs) entretenues par les services municipaux auraient dû, après chaque construction, faire l'objet d'un procès verbal de remise à la Ville de Paris. Il semble que cela n'a généralement pas été le cas ; Seul en effet a été retrouvé aux archives, le procès verbal relatif au pont Mirabeau qui est daté du 3 avril 1897.

Quelques anomalies peuvent également être notées, c'est ainsi :

- que les dépenses de réfection de la peinture de la passerelle Debilly (ouvrage qui appartient à la Ville, (cf. la loi du 9 décembre 1902) ont été réglées en 1937 par l'Etat, après versement du fond de concours correspondant par la ville de Paris).
- que le protocole d'accord du 4 septembre 1956, reproduit ci-dessous règle la répartition des dépenses entre l'Etat et la Ville de PARIS.

PONT DE BIR-HAKEIM

protocole fixant la répartition des dépenses
entre l'Etat et la ville de PARIS

ENTRE :

l'ETAT, représenté par Monsieur le Préfet de la Seine,
en exécution de la décision de M. le Secrétaire d'Etat aux Travaux
Publics, aux Transports et au Tourisme, en date du 23 février 1956,

d'une PART,

ET :

LA VILLE DE PARIS, représentée par M. le Secrétaire Général de la Seine
(1er poste)

d'AUTRE PART,

il a été convenu ce qui suit :

1° - les dépenses relatives au Pont de Bir-Hakeim seront classées en trois catégories suivant qu'elles s'appliqueront :

- 1° - à des travaux d'entretien,
- 2° - à des travaux de grosses réparations
- 3° - à des travaux neufs.

II° - Par travaux d'entretien, on entendra toutes les opérations normales nécessitées par le maintien en bon état des ouvrages.

Par travaux de grosses réparations, on entendra les opérations exceptionnelles nécessitées par des dégradations anormales ayant pour effet de restreindre l'utilisation de l'ouvrage et dont l'importance nécessite une décision particulière de l'Administration Supérieure.

Par travaux neufs, on entendra les transformations ou modifications importantes ayant pour objet d'améliorer les caractéristiques de l'ouvrage.

III° - La répartition des dépenses sera faite comme suit :

a) Les travaux de toute nature concernant le viaduc supérieur du Métropolitain, y compris ses colonnes de supports et leurs appuis, ses piles en maçonnerie et leurs fondations, seront exécutés par la R.A.T.P. et à ses frais.

b) Les travaux d'entretien des parties livrées à la circulation publique seront exécutés par les Services de la Ville de Paris et aux frais de celle-ci ;

Les autres travaux d'entretien seront assurés par le Service des Ponts de Paris, et les dépenses correspondantes seront partagées à raison de deux tiers à la charge de l'Etat et un tiers à la charge conjointe des deux personnes morales : Ville de Paris - Régie autonome des Transports Parisiens, à l'exclusion des dépenses afférentes aux éléments décoratifs (formes de rive, garde-corps, motifs décoratifs) qui seront prises en charge entièrement par l'Etat.

Enfin, un rapport du 24 juillet 1961, de l'Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées chargé des 1ère et 2è section de la Navigation de la Seine (Arrondissement des Ponts de Paris), faisant suite aux notes des 18 février 1961 et 12 mai 1961 du Ministre des Travaux Publics- Direction des Routes précise que :

"- les dispositions de la convention du 3 février 1849 et celles du traité du 9 février 1849 sont toujours appliquées."

"- qu'à compter de l'exercice 1961, "la procédure du fonds de concours
"ne sera plus utilisée pour la mise à disposition des crédits affectés
"par la ville à l'entretien des passerelles et que ces crédits seront
"utilisés, sans passer par l'intermédiaire du budget de l'Etat".

Par lettre du 23 avril 1982, le Directeur du Port autonome de PARIS
nous a confirmé que les errements actuellement suivis pour l'entretien
des ponts de PARIS étaient toujours ceux décrits dans le rapport précité,
du 24 juillet 1961.

LES ROUTES NATIONALES ET LES PONTS DE PARIS

C'est le règlement du 15 septembre 1661, créant sous l'inspiration de COLBERT, la comptabilité publique, qui prévoit véritablement, pour la première fois, le financement par l'Etat d'une partie au moins des travaux de la voirie Parisienne. Trois registres furent formés : le journal, le registre des fonds, le registre des dépenses. C'est celui-ci qui contient une colonne réservée aux dépenses du "Pavé de Paris".

Il ne faut pas en déduire, que la totalité des voies de l'agglomération Parisienne était nécessairement prise en charge par l'Etat. Le Roi, naturellement, s'intéressait surtout aux voies les plus importantes, conduisant vers les Provinces. C'est ainsi qu'en 1680, il fut alloué 54 000 livres tournoi pour l'entretien du "Pavé de Paris", affectées :

- 15 500 livres pour le chemin d'Orléans à LYON par FONTAINEBLEAU
- 12 000 livres pour le chemin de Normandie, par SAINT-GERMAIN, VERSAILLES, etc...
- 2 300 livres pour le chemin de CHARTRES
- 7 500 livres pour le chemin de CHARTRES
- 1 900 livres pour le chemin de PONTOISE
- 300 livres pour le chemin de CHAMPAGNE
- 6 000 livres pour le chemin de BRIVE et de CHAMPAGNE par LAGNY
- 8 500 livres pour le chemin de PICARDIE par SENLIS

54 000 livres

La Régence réorganisa les Ponts et Chaussées, et créa un Directeur Général des Ponts et Chaussées de France (1), chargé des Ponts et Chaussées, turcies et levées, et pavé de Paris". Le premier titulaire de cette charge fut le Marquis de Beringhen (2), premier écuyer du feu Roi, "connu comme ami et protecteur des arts."

L'arrêt du 1er février 1716, créa aussi un poste d'Inspecteur du Pavé de Paris qui fut tenu par BAYEUX (frère puiné de BAYEUX de TOURS), retraité le 28 juin 1760.

L'arrêt du 9 août 1718, nous apprend que c'était surtout aux travaux extraordinaires de la généralité de PARIS qu'avaient continué de pourvoir jusque là les ordonnances de comptant sur le Trésor Royal formant l'allocation supplémentaire des Ponts et Chaussées, supprimée par une décision de l'année précédente.

.../...

(1) En fait c'est l'intendant des finances, chargé du détail des Ponts et Chaussées qui assumera réellement cette charge

(2) Le second titulaire fut DUBOIS, le frère du cardinal

Or, ce ne fut point des contribuables de cette seule généralité qu'on exigea, par imposition extraordinaire, le remplacement de cette ressource "consommée pour d'autres dépenses" ; mais des contribuables de toutes les généralités des Pays d'élection "attendu, dit l'arrêt que toutes les généralités profitent également de la réparation des chemins de ladite généralité de PARIS qui est le centre de leur commerce."

.....

*Décret contenant règlement sur la construction, la réparation
et l'entretien des routes.*

16 décembre 1811.

NAPOLEON, Empereur des Français, Roi d'Italie, Protecteur de la Confédération du Rhin, Médiateur de la Confédération suisse, etc., etc.

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

TITRE PREMIER. — CLASSIFICATION DES ROUTES.

ARTICLE PREMIER. — Toutes les routes de notre Empire sont divisées en routes impériales et routes départementales.

ART. 2. — Les routes impériales sont de trois classes, conformément aux tableaux I, II et III, joints au présent décret.

ART. 3. — Les routes départementales sont toutes les grandes routes non comprises auxdits tableaux, et connues jusqu'à ce jour sous la dénomination de routes de troisième classe.

ART. 4. — Toutes les fois qu'une route nouvelle sera ouverte, le décret qui en ordonnera la construction, indiquera la classe à laquelle elle appartiendra : et il sera pourvu aux frais de son exécution et de son entretien, suivant les distinctions établies ci-après.

Avant 1970, époque de la construction du parking, situé sous le parvis de Notre Dame, il existait à cet emplacement une borne en bronze, censée représentée l'origine des Routes Nationales partant de PARIS ; elle a été enlevée⁽¹⁾ à l'occasion des travaux en question. Il n'a pas été possible de retrouver dans quelles conditions et vertu de quelles dispositions cette borne avait été placée. Mais, le fait de situer l'origine de certaines routes nationales à cet endroit relève d'une tradition deux fois centenaire, appuyée sur l'autorité de différents auteurs et d'une circulaire ministérielle. C'est ainsi que :

- PERROT Avocat au Parlement en 1782, indique : "que les bornes milliaires sont numérotées et partent du centre de la capitale.
- Le Chevalier TARBE de VAUXCLAIRE, dans son dictionnaire des travaux publics de 1835, précise que "les bornes milliaires sont plantées le long des routes royales et départementales, de mille en mille toises et qu'elles sont numérotées à partir du Parvis Notre-Dame de PARIS. Il indique d'autre part que "C'est M. PERRONNET, qui a très utilement introduit ce système en France sous le règne de LOUIS XV"
- A. HUSSON : Traité de la législation des Travaux Publics (1851) dit que pour le bornage, le centre de PARIS est pris au Parvis Notre-Dame.
- DALLOZ - Jurisprudence générale (1863) voirie n° 62 : "Les bornes milliaires étaient mises de mille en mille toises, qui indiquent par des numéros d'ordre la distance de la capitale, mesurée du Centre pris au Parvis Notre Dame."
- FUSIER-HERMANN - Tome 33 - Routes n° 87 : "chaque route à un numéro d'ordre. Ces numéros ont été modifiés une seule fois, sous la restauration (instruction du 10 juillet 1824).
- DEBAUVE, dictionnaire des Travaux Publics, donne le texte de la circulaire du Ministre des Travaux Publics du 21 juin 1853, relative au bornage des routes nationales qui précise :

.....

§ 4° INSCRIPTIONS : pour les routes impériales ayant leur origine à PARIS (au Parvis de Notre Dame) (2) on admettra les inscriptions telles qu'elles sont figurées et cotées au spécimen (fig. 2) du dessin

.....

§ 9° INSCRIPTIONS POUVANT VARIER DANS LES PREMIERS TEMPS : ses inscriptions pouvant varier, telles que :

- 1- la distance des bornes à PARIS (Parvis de NOTRE-DAME) (2), face principale
-

(1) et remplacée après les travaux. La borne porte une étoile et est ceinturée par une couronne en granit sur laquelle est gravé : "Point zéro des routes nationales." Le Service de la voirie de la Ville de Paris, nous a fait parvenir "L'Historique de cette borne,

(2) en italique dans le texte de la circulaire

"HISTORIQUE DE LA ROSE DES VENTS PLACE DU PARVIS NOTRE DAME"

"POINT ZERO"



" Le plot en bronze qui marque l'origine des routes de France sur la Place du " "
 " Parvis Notre-Dame a été posé le 10 octobre 1924 à la suite d'une proposition " "
 " faite le 17 Mars de la même année, Par M. LEMARCHAND Conseiller Municipal, " "
 " Conseiller Général, qui avait déjà en 1912 et 1923 déposé des propositions " "
 " semblables tendant à rétablir la borne marquant le point de départ des " "
 " routes nationales. "

" De temps immémorial le Parvis Notre-Dame fut adopté comme lieu d'origine " "
 " d'ou rayonnaient toutes les grandes routes de France, mais l'emplacement du " "
 " point sur la Place a varié au cours des siècles. "

" C'est ainsi que non loin d'une fontaine élevée en 1625 sur la place du " "
 " Parvis se trouvait une très antique statue qui érigée dans l'axe de la cathé- " "
 " drale à une distance de 15 toises soit environ 30 mètres en avant de l'édifice " "
 " était déjà vraisemblablement considérée à l'époque comme une borne d'origine " "
 " routière. Cette statue et la fontaine furent démolies en 1748 et remplacées " "
 " d'abord par l'échelle de justice du Parvis Notre-Dame puis en 1767 par un " "
 " carcan fixé à un poteau d'ou partaient toutes les distances itinéraires de " "
 " France, poteau qui fut abattu en 1790. "

" Mais déjà, des lettres patentes de Louis XV en date du 22 avril 1769 " "
 " avaient fixé le point de départ des bornes milliaires des routes de France, " "
 " point considéré comme centre de la Ville et déterminé par l'intersection de " "
 " l'axe longitudinal de la cathédrale avec la ligne joignant les axes du Pont " "
 " Notre-Dame et du Petit Pont. Ce point se situerait actuellement devant la " "
 " Préfecture de Police, sensiblement sur l'axe de la chaussée de la rue de la " "
 " Cité à son intersection avec l'axe principal de la Cathédrale. Ce fut à l'épo- " "
 " que, l'Ingénieur Jean-Rodolphe Perronet qui fut chargé de la détermination " "
 " de ce nouveau centre. "

" En 1848 le centre itinéraire fut ramené à 30 mètres seulement en " "
 " avant de la Cathédrale, dans son axe, c'est à dire à peu près à l'emplacement " "
 " qu'avait occupé la statue antique. "

" Lorsque l'affaire a été reprise en 1923 il fut décidé en raison des " "
 " nécessités de la circulation de ne retenir aucun des deux emplacements de " "
 " 1769 et de 1848 situés sur chaussée. Le plot en bronze fut alors posé dans " "
 " l'axe principal de la Cathédrale sur le plateau central du Parvis à mi- " "
 " distance entre le point fixé en 1769 et celui choisi en 1848. "

" On peut ajouter que la borne placée en 1924 a été déposée en 1965 pour
 permettre d'effectuer des fouilles archéologiques avant la construction du
 parking. Cette borne, très érodée, a été refaite à l'identique (elle avait
 déjà été refaite à plusieurs reprise entre 1924 et 1965) et placée le
 10 octobre 1973 à un nouvel emplacement chdsi dans l'axe de la cathédrale
 par le Service des Affaires Culturelles. Ce point étant supposé correspondre
 avec celui de la statue antique qui au XVIIème siècle, était considérée comme
 l'origine des "Grandes Routes".

Le décret de TILSITT du 8 juillet 1807, qui ordonna la démolition des maisons édifiées sur le Pont SAINT-MICHEL en vue de l'élargissement de la route de PARIS à ORLEANS confirme les affirmations ci-dessus.

Aucun plan du XVIIIème siècle, précisant le tracé des grandes routes à l'intérieur de PARIS n'a cependant encore été retrouvé.(1)

Le Second Empire, s'efforça de clarifier cette situation après avoir, en conséquence du décret du 30 juin 1850, approuvant les conditions du rachat, par la ville de PARIS du péage, dont jouissait la compagnie des "Trois Anciens Ponts", concessionnaire des ponts d'AUSTERLITZ, de la Cité, et de la passerelle des Arts, augmentée de 250 000 F. par an, la subvention au Pavé de PARIS.

L'article 1er du décret du 12 avril 1856, stipule que les dépenses d'entretien (à l'exclusion des dépenses de balayage) des chaussées des rues, quais, ponts, boulevards et places publiques de la ville de PARIS, seront supportées par portions égales et par l'Etat et par la Ville. Il n'est pas question dans ces dispositions de la catégorie des voies.

Le décret du 23 mars 1861, limite à quatre millions pour les années 1861, 1862 et 1863 la part de l'Etat due à la ville en exécution de l'arrêté du 12 avril 1856.

Le décret du 23 juin 1866³ abroge le décret du 12 avril 1856 et décide qu'à partir du 1er janvier 1867 :

- l'ETAT, prendra en charge les voies classées "traverses de routes nationales" par décret rendu en Conseil d'Etat, le Conseil Municipal de PARIS entendu ;
- la ville de PARIS prendra en charge toutes les autres voies.

Une deuxième solution prévoyait que la ville "pourrait être chargée avec l'assentiment de son Conseil Municipal" de l'ensemble des travaux d'entretien des routes nationales moyennant le paiement par l'ETAT d'une subvention plafonnée pendant une période de dix ans, à quatre millions de francs.

Les décrets de classement, comme traverses de routes nationales ne sont jamais intervenus. C'est donc la deuxième solution qui a été appliquée et qui l'est encore aujourd'hui : la ville de PARIS assure l'entretien de toutes les voies moyennant une subvention de l'Etat.

.../...

(1) En particulier, l'atlas dit de "Trudaine" pour la généralité de PARIS, dressée en conséquence de l'Instruction du Contrôleur Général ORRY, de 1735, sous la Direction de PERRONET³ s'arrête aux portes de PARIS.

Le montant de cette subvention a connu de nombreux avatars. La première difficulté s'est produite dès 1872. La commission des Finances chargée de préparer le budget de l'Etat de 1873, refusait le 22 juillet 1872 d'inscrire le chiffre de 4 millions de francs (1) et "déclarait vouloir restreindre la participation de l'Etat à une "somme de 3 millions et, en même temps, demandait qu'il fût dressé un "devis qui donnât le chiffre exact de la dépense à la charge du Ministère des Travaux Publics."

"Il résulte du travail réclamé, qui a été dressé par l'Ingénieur en Chef de la Voie Publique, que le réseau parisien des "traverses nationales s'élève, en développement, à 86,656 km, et "qu'il coûte annuellement, comme frais d'entretien, 3.494.000 F."(2)

On, a ainsi une indication, sur les voies considérées par l'Etat et la Ville de PARIS, comme "traverses de routes nationales" au début de la troisième République. Malheureusement les documents justificatifs semblent perdus.

On s'est quelque fois, appuyé sur la loi du 19 avril 1919 et sur les décrets et arrêtés pris pour son application, textes relatifs au déclassement de l'enceinte fortifiée et portant transfert dans le domaine de la ville, de la totalité des terrains compris dans l'enceinte et appartenant à l'Etat, pour dire que les routes nationales comprises dans l'enceinte avaient fait retour à la ville à cette occasion.

Cette argumentation semble difficilement acceptable. En effet, un texte analogue : la loi du 16 juin 1859 avait porté les limites de PARIS, jusqu'au glacis des fortifications et annexé à la Capitale, les communes concernées du département de la Seine. L'article 9 stipulait, en outre, que la propriété des édifices et autres immeubles servant à usage public suivrait, de plein droit, l'attribution des territoires, sur lesquels ils sont situés.

Le décret de 1866 précité, prouve à l'évidence que la loi du 16 juin 1859, n'avait pas réglé le problème qui nous occupe. La loi de 1919 rédigée dans des termes analogues ne pouvait pas le faire davantage.

D'ailleurs la subvention du "Pavé de PARIS" est toujours payée.

.../...

(1) prévu jusqu'en 1877 par le décret de 1866

(2) rapport présenté par le Président de la 3ème Commission à la séance du 8 mars 1873 du Conseil Municipal de PARIS

Négociée (1) d'abord chaque année, elle a fait l'objet le 8 novembre 1926 d'une convention, destinée à lui donner une base juridique, permettant son application facile. Elle n'a pas été payée entre 1951 et 1960. Actuellement elle est réglée par une convention du 22 août 1960, qui prend en compte 2 183 000 m² de chaussée. Son montant annuel, indexé résulte de la formule ci-dessous.

$$M1 : (2\ 183\ 000 \times 2) \left(0,60 \frac{S1}{S0} + 0,20 \frac{G1}{G0} + 0,20 \frac{A1}{A0} \right)$$

avec 2 183 000 m² x 2 m² = 4 366 000 F. arrondi à 4 400 000 F.

S0, G0, A0 : salaires, gasole, Acier en 1960

L'exposé des motifs de la convention de 1960, justifié dans les termes suivant le paiement d'une subvention à la ville de PARIS :

.....

"Cependant, le caractère particulier de la capitale a nécessité que
 "toutes ses voies, qu'il s'agisse de celles classées dans la voirie
 "nationale, ou de celles ayant un intérêt purement local, fussent
 "aménagées et entretenues dans des conditions identiques et, en
 "application du décret du 23 juin, 10 juillet 1866, le soin en a été
 "confié à la ville de PARIS du même qui a pris en charge les tron-
 "çons de voies ayant le caractère de Routes Nationales, situées à
 "l'intérieur de ses limites, moyennant le paiement par l'Etat d'une
 "contribution.

.....

"D'autre part, il a été convenu que l'on s'en tiendrait, pour la sur-
 "face de chaussée à l'entretien de laquelle l'Etat participerait, à
 "celle, admise par l'Administration des Travaux Publics en 1933,
 "c'est à dire 2 183 000 m².

.....

Le détail du calcul ayant conduit à ce dernier chiffre n'a pas été retrouvé (2).

(1) rappelée dans Voirie Routière (textes annotés) Jacques BONEDON - Berger - Lavrault

(2) il n'est donc pas possible de savoir quels sont les ponts dont les chaussées ont été retenues dans ce chiffre

VILLE DE PARIS

NOMENCLATURE
DES
VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

5^e ÉDITION

Publiée sous l'Administration de **M. JEAN VERDIER** ✓
PRÉFET DE PARIS

Sous la Direction de **M. ANDRÉ HERZOG** ✓
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ✓

et de **M. ANDRÉ ROUSSILHE** ✓
DIRECTEUR DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT ✓

Par les soins de **M. MAURICE DAUPHIN** ✓
INGÉNIEUR GÉNÉRAL ✕

AVEC LE CONCOURS
DU SERVICE TECHNIQUE D'AMÉNAGEMENT ✓



AOÛT 1972

PARIS
IMPRIMERIE MUNICIPALE - HOTEL DE VILLE

**Finallyment seul le document ci-après, donne des précisions sur les
rues traverses de Routes Nationales dans la Capitale**

ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 18. — Act. partie de l'av. de la Porte de Bagnolet.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 40. — Act. rue Pelleport et partie de la rue Haxo. La rue Le Bua et un tronçon de la rue du Surlélin faisaient partie de cette voie avant sa rectification en 1847.	ROUTE NATIONALE N° 14. — Act. partie de l'av. de la Porte de Clignancourt.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 19. — Act. partie de l'av. de la Porte de Montreuil.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 41. — Act. rue d'Avron.	ROUTE NATIONALE N° 19. — Act. quais de la Gare et d'Ivry.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 22. — Act. quai de la Gare.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 47. — Act. partie de la rue Nicolai.	ROUTE NATIONALE N° 20. — Act. av. du Général Leclerc et av. de la Porte d'Orléans.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 22. — Act. partie de la rue de Crimée.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 48. — Act. partie de la rue de Bercy.	ROUTE NATIONALE N° 34. — Act. cours de Vincennes et av. de la Porte de Vincennes.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 23. — Act. rues de Bagnolet et Saint Blaise.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 51. — Act. av. de Choisy.	ROUTE NATIONALE N° 189. — Act. partie de la rue de Vaugirard.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 23. — Act. partie du quai de Bercy.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 52. — Act. av. d'Ivry.	ROUTHIER (Cité). — Sup. par le prolongement de la rue de Rome. Elle était située boul. des Batignolles.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 24. — Act. partie de l'av. de la Porte de Vitry.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 54. — Act. av. de Châtillon.	ROVIGO (Rue de). — Act. partie de la rue de la Bienfaisance.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 25. — Act. rue de Meaux.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 60. — Act. rue Cambronne.	ROYAL (Chemin). — Act. partie de la rue Saint Honoré.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 25. — Act. partie de l'av. de la Porte de Choisy.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 61. — Act. partie de la rue Lecourbe.	ROYALE (Barrière). — Voir : Montmartre (barrière).
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 26. Act. rue de Belleville. La rue de Romainville faisait autrefois partie de la route n° 26 qui a été rectifiée sur ce point en 1859.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 64. — Act. av. Victor Hugo.	ROYALE (Petite rue ou rue). — Act. rue du Pas de la Mule.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 27. — Act. rue de Ménilmontant.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 75. — Act. quai de la Seine.	ROYALE (Petite rue ou rue). — Act. rue Houdon.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 27. — Act. rue de la Poterne des Peupliers.	ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 76. — Act. quai de la Loire.	ROYALE (Place). — Act. place des Vosges.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 28. — Act. rue de la Légion Etrangère.	ROUTE NATIONALE N° 1. — Act. rues Marx Dormoy, de la Chapelle et partie de l'av. de la Porte de la Chapelle.	ROYALE (Porte). — Voir : Saint Denis (porte).
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 29. — Act. rue Gros et partie des rues La Fontaine et d'Auteuil.	ROUTE NATIONALE N° 2. — Act. rue de Flandre, av. Corentin Cariou et partie de l'av. de la Porte de la Villette.	ROYALE (Rue). — Act. imp. Guéménée.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 29. — Act. partie de l'av. de la Porte de Châtillon.	ROUTE NATIONALE N° 3. — Act. av. Jean Jaurès et de la Porte de Pantin.	ROYALE (Rue). — Act. partie de la rue de l'Oureq entre l'av. Jean Jaurès et la rue de Flandre.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 30. — Voir : Paris (av. de).	ROUTE NATIONALE N° 5. — Act. partie de la rue de Charenton et partie de l'av. de la Porte de Charenton.	ROYALE (Rue). — Act. rue de Riche-lieu.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 33. — Act. rue de Tocqueville et rue Lévis.	ROUTE NATIONALE N° 7. — Act. av. d'Italie et partie de l'av. de la Porte d'Italie.	ROYALE (Rue). — Act. rue des Moulins.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 35. — Act. partie de la rue de Clignancourt et partie de la rue Raucy.	ROUTE NATIONALE N° 10. — Act. av. de Versailles et quai de Passy.	ROYALE (Rue). — Act. rue de Sofia.
ROUTE DÉPARTEMENTALE N° 36. Act. partie de la rue Ordener, rue Mareillet et rue Guy Mœquet.	ROUTE NATIONALE N° 13. — Act. av. de la Grande Armée et partie de l'av. de Neuilly.	ROYALE (Rue). — Act. rue Lepic.
		ROYALE (Rue). — Act. rue Pigalle.
		ROYALE SAINT ANTOINE (Rue). — Act. rue de Birague.
		ROYALE SAINT MARTIN (Rue). — Act. partie de la rue Réaumur.
		RUDEL (Pas.). — Sup. Il commençait rue Albert Bayet et finissait av. de Choisy.

La situation qui vient d'être décrite n'est pas sans présenter quelques inconvénients au moins au niveau des principes. On peut en citer quelques uns :

- incertitude quant à l'origine de certaines Routes Nationales, donc à leur longueur ;
- solution de continuité pour certains itinéraires
- etc

Si l'on estimait, un jour, opportun de modifier les errements actuels, un système infiniment plus clair pourrait facilement être trouvé ; il consisterait à :

- classer le boulevard périphérique dans le Domaine Public National ;
- à donner pour origine, aux Routes Nationales partant de PARIS leur point de rencontre avec le dit boulevard périphérique ;
- à transférer dans le Domaine Public Communal la totalité des ponts de PARIS.

A compenser, le cas échéant financièrement les différents changements d'affectation indiqués ci-dessus.

Naturellement, tout ceci sans préjudice des services qui seraient chargés de gérer ces infrastructures.

LE STATUT JURIDIQUE DES PONTS DE PARIS

Classiquement la domanialité d'un pont est la même que celle de la voie à laquelle il donne passage. Pour ce qui est des Ponts de PARIS, ce critère est, en général inopérant, par ce que la voirie appartenant au Domaine Public National, n'a jamais été classée dans le centre de la Capitale, contrairement à ce que prévoyait l'article 1er du décret du 23 juin 1866.

Le seul pont pour lequel un rattachement à une voirie nationale a été fait est le pont SAINT-MICHEL : le décret de TILSITT du 8 juillet 1807 prévoit, en effet, la démolition des maisons édifiées sur ce pont "pour élargir la Route de PARIS à ORLEANS, l'actuel RN 20, classée "route impériale de 2e classe n° 23, par le décret du 16 décembre 1811.

Si on laisse de côté :

- la partie supérieure (et ses appuis) du viaduc de BERCY
- le viaduc d'Austerlitz
- le viaduc de Bir-Hakeim, partie supérieure et ses appuis

utilisés pour les besoins du Métropolitain, construits à ce titre et financés sur les fonds affectés à ce moyen de transport et qui par conséquent ont la même domanialité que le reste de ses plate formes.

- Le pont de GRENELLE (S.N.C.F.) qui appartient au Domaine Public National concédé à la Société Nationale des Chemins de Fer.

On peut classer les ponts de PARIS en deux catégories :

- la première comprenant les ouvrages dont la construction ou la concession a été décidée par le gouvernement (loi ou décret), dont le financement a été assuré par l'Etat, avec ou sans fonds de concours de la Ville, du département ou du District, pour lesquels, en outre, la Maîtrise d'ouvrage a été assumée par l'Etat, et qui n'ont pas fait l'objet de remise en règle à la Ville de PARIS.

On y trouve,

- | | |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------|
| - Le Pont NATIONAL | Le Pont SAINT-MICHEL |
| - Le Pont de TOLBIAC | Le Pont au CHANGE |
| - Le Pont de BERCY | Le Pont NEUF |
| - Le Pont d' AUSTERLITZ | La Passerelle des ARTS (construite en 1804 et démolie en 1961) |
| - Le Pont SULLY | Le Pont du CARROUSEL |
| - Le Pont de la TOURNELLE | Le Pont ROYAL |
| - Le Pont MARIE | La Passerelle de SOLFERINO |
| - Le Pont de l'ARCHEVECHE | Le Pont de la CONCORE (élargissement) |
| - Le Pont SAINT-LOUIS | Le Pont ALEXANDRE III |
| - Le Pont LOUIS-PHILIPPE | Le Pont des INVALIDES |
| - Le Pont Au DOUBLE | Le Pont de l' ALMA |
| - Le pont d'ARCOLE | Le Pont d'IENA |
| - Le Petit Pont | Le Pont MIRABEAU |
| - Le Pont NOTRE DAME | Le Pont du GARIGLIANO |

.../...

soit au total 28 ouvrages qui incontestablement appartiennent à l'Etat, parce qu'à contrario, ils ne sauraient appartenir à la Ville, puisque qu'aucun acte n'a jamais effectué le transfert nécessaire.

La seconde est celle des ouvrages, construit au titre des voies appartenant à la ville, financés dans le cadre de son budget et, avec ou sans subvention de l'Etat, pour lesquels elle a assumée la Maitrise d'ouvrage ou qui lui ont été régulièrement remis.

On y trouve,

- le pont amont et le pont aval du boulevard périphérique ;
 - la passerelle DEBILLY ;
 - la nouvelle passerelle des ARTS en cours de construction ;
 - la partie centrale du pont de LA CONCORDE.
 - le pont routier associé au Viaduc BIR-HUMKEIM
- soit six ouvrages qui appartiennent incontestablement à la ville.

Le cas du pont de LA CONCORDE est tout à fait particulier, l'ouvrage primitif a été voulu par la Ville, financé (1) par elle.

Au surplus c'est le Prévot des marchands, qui par ordonnance du 23 septembre 1786 à chargé PERRONET du soin de dresser le projet et d'assurer la conduite des travaux. Celui-ci est ainsi passé au service de la Ville de même que les agents qui l'assistaient pour la conduite des travaux. La preuve en est fournie par l'acte du 10 octobre 1787, passé au bureau de la Ville, qui fixait, conformément à sa demande du 3 juillet 1787, son traitement à 100 000 livres payables en quatre ans, moitié au titre du projet, moitié au titre des travaux.

Aucun acte, n'est ensuite intervenu pour modifier la domanialité de cet ouvrage construit comme ouvrage communal et qui n'a donc pu que le demeurer.

Au moment de l'enquête d'utilité publique de 1926 qui précéda le décret du 18 septembre 1927 autorisant l'élargissement, la situation aurait pu être réglée dans un sens ou dans l'autre, mais de fait est qu'elle ne l'a pas été (2).

On peut se demander pourquoi un si grand nombre d'ouvrages, à PARIS appartiennent à l'Etat. Plusieurs réponses peuvent être apportées à cette question, mais celle donnée par l'arrêt du Parlement de PARIS du 19 Août 1718, qui imposa l'ensemble des généralités, pour trouver les ressources nécessaires aux travaux des Ponts et Chaussées

.../...

(1) l'édit royal du 7 septembre 1786, qui autorise la ville à faire un emprunt pour couvrir les dépenses de construction, n'est qu'un acte de l'autorité de tutelle pour employer le langage actuel

(2) On pourrait naturellement objecter, qu'à la fin de l'Ancien Régime, la notion de Domaine Communal était encore imprécise, toutefois le fait que Perronet et ses Collaborateurs soient passés au Service de la Ville, peut difficilement se concevoir si l'ouvrage était rattaché à la Couronne.

de la généralité de PARIS peut les résumer toutes : "attendu, dit l'arrêt, que toutes les généralités profitent également de la répartition des chemins de ladite généralité de PARIS qui est le centre de leur commerce.".....

Comme on le sait, ce principe a été bien des fois invoqué depuis !

CONSEQUENCES DE L'ENTRETIEN DES CHAUSSEES PAR LA VILLE

La convention et le traité de 1849 (cf : entretien des ponts de PARIS, page 97) ont-ils eu pour effet de créer une "superposition domaniale" ? En d'autres termes pour les ouvrages appartenant au Domaine Public de l'Etat, les chaussées et les trottoirs entretenus par la Ville font-ils partie du Domaine Public Communal ?

La question n'est pas sans importance en raison des canalisations de toutes sortes qui sont placées sous la chaussée ou sous les trottoirs et qui peuvent à un moment ou à un autre intéresser plus ou moins fortement la structure des ouvrages. Le rapport du 24 juillet 1961 de l'Ingénieur en Chef chargé du Service de la Navigation de la Seine se faisait, d'ailleurs, déjà, l'écho de cette préoccupation.

Bien qu'aucun texte législatif ou réglementaire, ne traite de ce type de superposition qui pourtant n'est pas rare (1), il semble qu'on ne puisse répondre que par la négative, pour les raisons suivantes :

- une simple décision ministérielle ne pouvait modifier ou compléter le texte législatif ou réglementaire, ayant autorisé la construction de l'ouvrage considéré. C'est ainsi que le transfert dans le Domaine Public Communal de la passerelle Debilly a fait l'objet d'une loi ;
- une superposition domaniale nécessiterait la définition de l'épaisseur de la chaussée et des trottoirs incluse dans le domaine public communal.

Cette définition serait d'ailleurs variable pour chaque ouvrage en raison des différences très notables entre les épaisseurs des chaussées suivant que l'on a affaire à un pont en maçonnerie, ou à un pont métallique; suivant qu'il existe des galeries techniques ou non etc.....

Dans ces conditions, l'occupation du sous-sol de la chaussée ou des trottoirs devrait faire l'objet d'une autorisation de voirie délivrée dans les formes réglementaires par le service de la Navigation.

(1) par exemple lorsqu'une route emprunte la Crête d'un barrage appartenant à une autre collectivité. Par exemple, un chemin départemental emprunte la crête d'un barrage appartenant à une commune, à E.D.F., etc

LES CONSTRUCTEURS DES PONTS DE PARIS

N°	Nom du Pont	Période de construction	Projet		Aspect Architectural		Constructeur entreprises	Observations
			Auteur	Travaux	Architecte	Décoration		
1	PONT AMONT (Bd périphérique)	1968 / 1969	Herzog Rousselin J. Dambre	J.L. Dambre Pascal Roitel			Camponon - Bernard Entreprise industrielle	
2	PONT NATIONAL (Pont aval Pont amont)	1852 / 1853 1936 / 1944	Gaspard Netter	Netter			Ateliers de construction Schwartz - Haumont	
3	PONT DE TOLBIAC	1878 / 1882	Bernard Pérouse	Pérouse				
4	PONT DE BERCY	1863 / 1864 élargi en 1904	Féline - Romany	Vaudrey			Garnuchot	Travaux de 1863 / 1864
5	VIADUC D'AUSTERLITZ	1904 renforce en 1937	Biette Briotet	Briotet			Legrand Sté Ct ion LEVALLOIS- PERRET	Tablier métallique
6	PONT D'AUTERLITZ	1805/Voûtes 1854 élargi en 1884	Becquey de Beaupré Lamandé	Dumoustier Lamandé			Cie des 3 anciens ponts Gariel*	* travaux de 1854
7	PONT SULLY	1876	Vaudrey Brosselin	Brosselin			Maç : J. Couste Métal : Joret et Cie	
8	PONT DE LA TOURNELLE	1928	Deval Lang	Lang	Guiditti	Landowski (1)		(1) La statue de Sainte Geneviève
9	PONT MARIE	1614 / 1635	Christophe Marie	Marie J. Dela- grange				
10	PONT DE L'ARCHEVECHE	1828	Cie des 3 anciens ponts	les mêmes			les mêmes	
11	PONT SAINT-LOUIS	1969 - 1970	J.F Coste Grattesat	J.F Coste Y Sahuget	Creuzot Jaboville		CFEM Astaldi Courbot Bachy	
12	PONT LOUIS-PHILIPPE	1862	Féline Romany Vaudrey	Vaudrey			Garnuchot	
13	PONT AU DOUBLE	1882	Bernard Pérouse	Pérouse			Gariel	
14	PONT D'ARCOLE	1854 / 1855	Oudry	De Lagalisse rie			Cie des Ponts du système Cadiat	
15	PETIT-PONT	1852 / 1853					Gariel	
16	PONT NOTRE - DAME	1853 (arche médiante 1912)	Frère Jocon- de*				Gariel *	* pour les fondations (1500-1507) Partie en maçonnerie

(1) Ingénieurs ayant au XIX siècle, projeté et dirigé les travaux de restauration du Pont-Neuf : Mallet, Beaudesson, De Lagalissier, Choquet, Rabel

N°	Nom du Pont	Période de construction	Projet		Aspect Architectural		Constructeur entreprises	Observations
			Auteur	Travaux	Architecte	Décoration		
17	PONT SAINT-MICHEL	1857	De Lagalissierie Vaudrey	Vaudrey				
18	PONT AU CHANGE	1860	De Lagalissierie Vaudrey	Vaudrey			Garnuchot	
19	PONT NEUF	1578 - 1607	B. Androuet du Cerceau G. Marchand	les mêmes	B. du Cerceau	G. Pilon (1) Lavigne (2) Fontenelle (2) Baltard (3)	G. Marchand F. Petit	1/mascarons originaux, (attribués à) 2/mascarons actuels. 3/candélabres
20	PASSERELLE DES ARTS	1804 démolie en 1981	Dillon DeCessart	Dumoustier Dillon			Cie des 3 anciens ponts	
21	PONT DU CARROUSEL	1939	Malet Lang	Lang	Umddenstock		Vandewalle	
22	PONT-ROYAL	1685 / 1689	J.H. Mansard	Frère F. Romain	J.H. Mansard		J. IV Gabriel Marie de l'Isle (sa veuve).	
23	PASSERELLE DE SOLFERINO	1960 / 1961	H. Gilbert T. Thenault Grattasat	G. Grattasat J. Dutrieux			Courbot H. Ateliers & Chantiers de la Haute Seine	
24	PONT DE LA CONCORDE	1786 - 1791 1929 - 1932	R. Perronnet Lang	Dumoustier Lang	J.R Péron -d°-	Labrouste *	F. Prévost J.J. Combes	*Candélabres (1840)
25	PONT ALEXANDRE III	1897 - 1900	Résal	Alby	Bernard Cousin		Letellier Boutriquier	Cubés, fondations
26	PONT DES INVALIDES	1855	De Lagalissierie Savarin	Savarin		Diebolt * Vilain ** Bosio ***	Gariel	* à l'amont: la victoire maritime ** à l'aval: La victoire terrestre *** piles latérales: attributs des armées de terre et de mer
27	PONT DE L'ALMA	1970 / 1974	J.F. Coste Ch. Blanc	J.F. Coste J.L. Dambre F. Muzas	A. Arsac M. Dougnas		Dodin Courbot C.F.E.M.	
28	PASSERELLE DEBILLY	1900	J. Résal	Alby	-		Dayde & Pillé	
29	PONT D'IENA	1806 - 1813	Lamandé	Lamandé	-			
30	PONT DE BIR-HAKEIM	1903 / 1906	Daydé & Pillé		Formigé	Coutan Injalbert G. Michel	Gonchon Daydé & Pillé	maçonnerie parties métalliques
31	PONT DE GRENELLE (S.N.C.F.)	1897 / 1900	A. Bonnet	A. Bonnet			St constr. Levallois-Perret	
32	PONT DE GRENELLE	1966 - 1968	J. Thenault Grattasat Pilon	J.F. Coste J. Dutrieux	Chauvel (Mts Historiques) Creuzot Jabouille		Dodin (pilote) C.F.E.M. Courbot	
33	PONT MIRABEAU	1893 - 1896	Rabel J. Résal	J. Résal		Injalbert	Daydé & Pillé	
34	PONT DU GARIGLIANO	1963 / 1966	J. Thenault	Pilon / J.F. Coste F. Muzas	Davy		Dodin Fives-Lille- Cail Sté forges et ateliers du Creuzot	
35	PONT AVAL (Bd Périphérique)	1965 / 1918	Herzog Rousselin Pilon J.F. Coste	J.F. Coste Muzas F.	Luc-Arsène Henry			
			(A) A. Long - Depaquit	M. Rousselin	L. Moineau	D. Dreyfous	Ducas	

INGENIEURS AYANT EU EN CHARGE LES PONTS DE PARIS

Ce n'est qu'au cours du 16^e siècle, qu'un embryon d'Administration des Travaux Publics pris naissance avec la nomination de SULLY comme GRAND VOYER.

Lorsqu'un ouvrage était à construire, les intendants ou commissaires Royaux nommés dans ce but étaient aidés par un des trésoriers du bureau des finances commissionné à cet effet. Mais, il fallait un homme de l'ART, pour projeter, diriger et surveiller les travaux. D'ordinaire l'intendant ou le trésorier commissionné faisaient le choix d'un homme de la localité, Architecte, Maître - Maçon, jugé capable.

Pour PARIS, ou pour un grand ouvrage en Province, l'homme de l'Art était généralement un Architecte du Roi.

Vers la fin du règne de Louis XIV, la fonction de Premier Ingénieur des Ponts et Chaussées fut créée. Chargés, entre autre, de la conduite et de l'Inspection des travaux dans la généralité de PARIS, ils ont eu à connaître des ponts de Paris.

L'arrêt du 1^{er} février 1716 qui créa une organisation durable du corps des Ponts et Chaussées, les laissa subsister. Six titulaires, qui furent tous, à des titres divers, des hommes de grand talent occupèrent cette fonction :

Nom & Prénom	Dates		Principaux Travaux
	Début des fonctions	Fin des fonctions	
Liberal BRUAND	Vers 1670	1695	Constructeur de l'Hotel des Invalides, l'un des fondateurs de l'Académie d'Architecture
Père François ROMAIN	1695	1716	Constructeur du pont de Maëstricht et du pont Royal à Paris
Jacques GABRIEL (1)	1716	7 mai 1742	Constructeur du pont de Blois
			../..

(1) Jacques V Gabriel, était le fils de l'entrepreneur du Pont Royal et de la nièce de Jules Hardouin Mansart, son fils Jacques-Ange est l'auteur de l'école Militaire, de la place de la Concorde et de la plupart des palais qui la bordent.

Nom & Prénom	Dates		Principaux Travaux
	Début des fonctions	Fin des fonctions	
BOFFRAND	1742 (arrêt du 8 mai 1742)	1754	
HUPEAU	1754	1763	Architecte, constructeur des ponts d'Orléans, de Monte- reau, de Mantes (terminé par Péronnet)
J.R. PERRONNET (1)	1763 (arrêt du 18 Mars 1763)	1794	Créateur de l'école des Ponts & Chaussées, des ponts de Neuilly, de la concorde etc...

La Révolution mit fin à l'organisation de 1716, et par conséquent à la fonction du Premier Ingénieur qui n'était d'ailleurs plus utile, le Corps ayant acquis une conscience suffisante.

C'est le Consulat qui mit en place la nouvelle organisation, peu différente dans son principe de celle que nous connaissons aujourd'hui. En 1806 fut publié (2) l'annuaire du Corps Impérial des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, dont la parution fut suspendu de 1832 à 1853 et reprise en 1854 sous une forme simplifiée. (3)

A l'aide de ces documents il a été possible de dresser la liste ci-jointe, où les ingénieurs sont portés à partir de la première année ou ils étaient en poste au 1er janvier.

../..

(1) L'arrêt du 11 février 1747 d'où est sortie l'école des Ponts & Chaussées, chargeait en outre PERRONNET de la conduite et de l'Inspection des Travaux dans la généralité de Paris.

(2) A partir de 1764, "l'Almanach Royal" donnait déjà la liste des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

(3) L'annuaire ne contenait plus les textes de l'année : lois, décrets ou circulaires relatifs ou utiles aux "Ponts & Chaussées"

Années	Ingénieurs		Observations Désignation du Service
	en Chef	d'Arrondissement	
1803	Becquey - Beaupré	Lepere	Seine, Quais de Paris, réparation des Ponts
1804	-d°-	-d°-	
1804	-d°-	-d°-	
1805	-d°-	-d°-	
1806	-d°-	-d°-	Seine, quais de Paris, Réparation des Ponts
1807	-d°-	Lepère, (Vauvilliers (Dillon (1))	Pont d'IENA ; (1) décédé le 24 mars 1807
1808	-d°- Lamande *		* Chargé de la construction du pont d'IENA, à la suite du décès de DILLON
1809	-d°-	Duchannoy, Navier	
1810	-d°-	-d°-	
1811	-d°-	-d°-	
1812	-d°-	Mallet	L'intitulé du Service disparaît
1813	Becquey - Beaupré	Duchannoy, Navier	le poste affecté à la construction du pont d'IENA disparaît
1814	-d°-	-d°-	
1815	-d°-	-d°-	
1816	Lamandé	-d°-	
1817	-d°-	Mallet	Pont de l'Ecole Militaire et Ponts à Bascule
1818	-d°-	Gérard, Duchannoy, Navier	Pont de la Cité, abords du Jardin du Roi, Garrel (sic) de l'Arsenal, reconstruction des ESTACADES
1819	-d°-	Duchannoy, Gérard	
1820	-d°-	Gérard, Duchannoy	
1821	-d°-	Legrand	
1822	Eustache	-d°-	
1823	-d°-	Mallet	
1824	-d°-	-d°-	
1825	-d°-	Legrand	
1826	-d°-	-d°-	
1827	-d°-	Coriolis	
1827	Eustache, Directeur	De Verges	Seine, Quais de Paris, Réparations de ponts

Années	Ingénieurs		Observations Désignation du Service
	en Chef	d'Arrondissement	
1829	Eustache, Directeur	Beaudesson	
1830	-d°-	Mallet	Seine, pont de l'Ecole Militaire, ponts à bascule
1831	Beaudesson	N.....	Seine, Quais de Paris, etc...
1832	-d°-)	
1833	-d°-)	
1834	-d°-)	
1835	-d°-)	
1836	-d°-) (1)	
1837	-d°-)	
1838	-d°-)	
1839	-d°-)	
1840	-d°-)	
1841	-d°-	De Lagalissérie	présente le projet de restauration du Pont Neuf
1842	-d°-	-d°-	
1843	-d°-	-d°-	
1844	-d°-	-d°-	
1845	-d°-	-d°-	Beaudesson fait approuver le projet de suppression des boutiques du Pont Neuf
1846) (1) ?	?	
1847) ?	?	
1848	De Lagalissérie	Poirée	
1849	-d°-	-d°-	
1850	-d°-	-d°-	
1851	-d°-	-d°-	
1852	-d°-	-d°-	
1853	-d°-	Savarin	
1854	Michal De Lagalissérie	Darcel	Directeur
1855	De Lagalissérie	Darcel, Savarin	
1856	-d°-	Vaudrey, Savarin	
1857	-d°-	-d°-	
1858	-d°-	-d°-	
1859	-d°-	-d°-	
1860	-d°-	-d°-	
1861	Féline - Romany	Vaudrey - Savarin	

(1) L'absence d'annuaires pendant cette période n'a pas permis pour le moment, faute de temps, de rétablir avec certitude la liste des Ingénieurs

Années	Ingénieurs		Observations Désignation du Service
	en Chef	d'Arrondissement	
1862	Féline - Romany	Vaudrey - Savarin	
1863	-d°-	-d°-	
1864	-d°-	-d°-	
1865	-d°-	-d°-	En 1865, il est créé un service spécial : "Restauration des ponts de Paris"
1866	Vaudrey	Savarin, De Lagrené	
1867	-d°-	-d°-	
1868	-d°-	-d°-	
1869	-d°-	-d°-	
1870	-d°-	Savarin - Godot	
1871	-d°-		
1872	-d°-	Pesson - Brosselin	
1873	-d°-	-d°-	
1874	-d°-	-d°-	
1875	-d°-	-d°-	
1876	-d°-	-d°-	
1877	Bernard Henri	Cuvinot-Pérouse	
1878	-d°-		
1879	-d°-	Lax, Pérouse	
1880	-d°-	-d°-	
1881	-d°-	-d°-	
1882	-d°-	-d°-	
1883	-d°-	Guiard, Pérouse	
1884	Choquet	-d°-	
1885	-d°-	-d°-	
1886	-d°-	Guiard, N.....	
1887	N.....	Guiard, Bonsigues	
1888	Rabel	-d°-	
1889	-d°-	J. Résal, Bresse	
1890	-d°-	-d°-	
1891	-d°-	-d°-	
1892	(Rabel ((J. Résal	Pérard Alby	Création de l'Arrondissement des ponts de PARIS J. Résal est chargé des études et des travaux du pont Mirabeau
1893	-d°-	-d°-	
1894	-d°-	Dardenne, Pérard, Alby	

Années	Ingénieurs		Observations Désignation du Service
	en Chef	d'Arrondissement	
1895	Rabel, J. Résal	Lion, Alby	
1896	J. Résal	Lion, Equer, Alby	J. Résal reste encore en 1896, chargé des études et travaux du pont Mirabeau
1897	-d°-	-d°-	J. Résal ne figure plus comme chargé des études du pont Mirabeau terminé au début de 1896
1898	-d°-	-d°-	
1899	-d°-	Lion, Pigeaud, Alby	
1900	-d°-	-d°-	
1901	-d°-	Lion, Pigeaud	
1902	-d°-	Pigeaud, Margaine	
1903	J. Résal	-d°-	
1904	-d°-	-d°-	
1905	-d°-	-d°-	
1906	-d°-	-d°-	
1907	Poste supprimé	Pigeaud	(arrondissement unique)
1908	Drogue	Aron, Imbs	
1909	-d°-	Mayer, Aron	
1910	-d°-	-d°-	
1911	-d°-	-d°-	
1912	-d°-	-d°-	
1913	-d°-	-d°-	
1914	Deval	N....., N.....	
1915/ 1920	-d°-	Papi, Chalon	
1921	-d°-	Lang, Chalon	
1922	-d°-	-d°-	
1923	-d°-	Aubert, Lang	
1924	-d°-	Aubert, Lang, Partridge	
1925	-d°-	-d°-	
1926	-d°-	-d°-	
1927	-d°-	-d°-	
1928	-d°-	-d°-	
1929	Malet	Aubert, Morane, Lang	
1930		J. Morane	2è arrondissement de la Seine (du 03.07.1929 au 17.07.1940)

Années	Ingénieurs		Observations Désignation du Service
	en Chef	d'Arrondissement	
1931	Malet	J. Morane	Chargé des travaux d'élargissement et de reconstruction des Ponts dans PARIS
1932	-d°-	Aubert, Morane	
1933	B. Gaspard	Méchin, Morane	
1934	-d°-	Netter, Morane	
1935	-d°-	-d°-	Le 1er arrondissement de la Seine (Louis Netter) est chargé des travaux d'élargissement du Pont National de 1936 à 1943
1936	-d°-	-d°-	
1937	-d°-	-d°-	
1938	-d°-	-d°-	
1939	-d°-	-d°-	
1940	-d°-	-d°-	
1941	-d°-	Ch. Deutseh	Arrondissement des Ponts de Paris, rétabli le 1er novembre 1940 (affectation de Ch. Deutseh)
1942	-d°-	-d°-	
1943	-d°-	-d°-	
1944	-d°-	-d°-	Avec l'achèvement des travaux du Pont National, le 1er arrondissement de la Seine (L. Netter) cesse de s'occuper des Ponts de Paris.
1945	-d°-	-d°-	
1946	B. Gaspard H. Gilbert Adjt	-d°-	
1947	-d°-	-d°-	
1948	-d°-	-d°-	* Arrondissement des Ponts de Paris
1949	-d°-	-d°-	
1950	-d°-	-d°-	
1951	-d°-	G. Grattesat	
1952	-d°-	-d°-	
1953	-d°-	-d°-	
1954	H. Gilbert A. Long Depaquit Adjt	-d°-	
1955	-d°-	-d°-	
1956	-d°-	-d°-	
1957	-d°-	-d°-	
1958	H. Gilbert J. THénault	-d°-	

Années	Ingénieurs		Observations Désignation du Service
	en Chef	d'Arrondissement	
1959	H. Gilbert J. Thénault	G. Grattesat	
1960	J. Thénault Rousselin	-d°-	
1961	-d°-	-d°-	
1962	-d°-	B. Pilon	
1963	Thénault Rousselin	-d°-	* Arrondissement des Ponts de Paris
1964	-d°-	-d°-	
1965	Thénault M. Rousselin Adjt G. Benghouzi 2è Adjt	J.F. Coste	1er octobre 1965. Création de l'Arrondissement Etudes et Grands travaux, (E.G.T.) Premier titulaire : J.L. DAMBRE, en même temps adjt, de J.L. Coste pour la reconstruction du pont amont du Bd périphérique du pont Saint Louis
1966	A. Lang - Depaquit M. Rousselin G. Benghouzi	J.F. Coste J.L. Dambre (E.G.T.)	
1967	A. Lang - Depaquit M. Rousselin	-d°-	
1968	-d°-	-d°-	
1969	-d°-	-d°-	
1970	M. Rousselin	-d°-	Création du Pont Autonome de Paris. Disparition de l'Arrondissement des Ponts de Paris (1) (1 août 1970 au départ de Coste
1971	Dreyfous- Ducas Maistre Adjt	J.L. Dambre (EGT) Sahuget	Division de Paris Ingénieur des T.P.E. ff (Ingénieur Divisionnaire le 25.03.73)
1972	-d°-	-d°-	
1973	-d°-	-d°-	
1974	-d°-	-d°-	
1975	-d°-	J. Dutrieux J.P. Dubel (E.G.T.)	Division de Paris - Ingénieur des TPE ff
1976	Cl. Lerebour Maistre Adjt		

(1) Depuis le 1er août 1970 (date de la disparition de l'arrondissement des Ponts de Paris) l'entretien et la gestion des Ponts de Paris, sont assurés par la "Division de Paris" l'arrondissement E.G.T. étant plus particulièrement chargé des études et des travaux de construction ou de reconstruction de ces ouvrages

LES PEINTRES ET LES PONTS DE PARIS

Jusqu'au XVII^{ème} siècle peu de peintres s'intéressent à PARIS ; au XVIII^{ème} siècle "les petits maîtres" évoquent la Capitale; COROT annonce l'impressionnisme dès 1830 avec le "Pont au CHANGE et le PALAIS de JUSTICE". Dans la deuxième moitié du XIX siècle, les rives de la Seine vont être le lieu privilégié des Impressionnistes, car l'étude de l'eau et joué un rôle essentiel dans la création d'un style qui rompait avec trois siècles de traditions picturales : une nouvelle manière de traiter les zones d'ombre, de rendre leurs richesses de tons, permettait grâce à cette variation continue des couleurs d'indiquer la profondeur sans recourir "aux bitumes".

Le thème des ponts de PARIS a été ainsi plus ou moins traité selon les époques ; mais c'est le PONT-NEUF qui a toujours été et de très loin le plus souvent choisi comme sujet. C'est bien la confirmation de l'importance de cet ouvrage dans l'inconscient collectif des habitants de la capitale.

Un artiste connu, vient même de proposer aux Pouvoirs Publics, de l'emballer de toile de jute, pour le peindre dans cette situation, afin de produire une oeuvre "vraiment" originale ! Pour le moment cette proposition insolite n'a pas eu de suite.

PONT NATIONAL

LEON D 73-63 - LE PONT NATIONAL

PONT DE BERCY

Anonyme : Pont de BERCY, vue des quais de la rive droite
gravure, sd, vers 1835, 6 x 9 cm BH (1)

Pont d'AUSTERLITZ

Anonyme : Pont d'AUSTERLITZ et entrée Jardin des Plantes
gravure, s.d., 29 x 41 cm - Musée CARNAVALET

PROVOST : Pont d'AUSTERLITZ
Lithographie, rehaussée de gouache, s.d. (vers 1840)
19 x 19 cm - B.H.

Pont SULLY, passerelles de DAMIETTE et de CONSTANTINE

Anonyme - Passerelle de CONSTANTINE

Plume sur calque, 1867, 30 x 52 cm - Musée CARNAVALET

DAUDENARDE, d'après E. DANTAN : PARIS, rupture du pont de CONSTANTINE
gravure 12 x 32 cm - Extrait du Monde Illustré, octobre 1977

LEYMONNERIE : Passerelle de CONSTANTINE - Dessin D 8021 Musée CARNAVALET

Pont de LA TOURNELLE

- OUTHWAITE, d'après ROUARGUE : La Cité, vue du pont de LA TOURNELLE
gravure, s.d; vers 1830, 15 x 21 cm - BH

- Jean Claude NATTES. Le lavoir de l'Hôtel Dieu - Le Pont de la
TOURNELLE

Aquatinte de Jean Claude NATTES. s.d., 21 x 33 cm B.H.

- Anonyme - Le Pont de LA TOURNELLE, avant et après restauration
gravures 8 x 21 et 11 x 21 Extrait de l'Illustration du
27 février 1847 - B.H.

.... Le premier pont de LA TOURNELLE

..... Musée CARNAVALET

A. DUBOIS - PILLET Le quai MONTEBELLO

Huile s/toile, 97 x 177 cm collection privée LONDRES

ARMINGTON F. MILTON - D 3237

Pont MARIE

- LEYMONNERIE : Pont MARIE (aval) Dessin D 8021 Musée Carnavalet

Jean-Claude NATTES - Le pont MARIE l'ISLE SAINT LOUIS et C

Aquatinte, s.d, 24 x 36 cm

MOZIN - Le pont MARIE au début du XIX siècle

..... Musée CARNAVALET

RAGUENET - Le pont MARIE

..... Musée CARNAVALET (salle 3)

CACAN FELINICIEN D 8880 - Abaissement de la Seine - d° -

LEPINE : Quai de la Seine Pont MARIE Musée du Jeu de PAUME, RF 1972-25

10 Pont de l'ARCHEVECHE (appartient au Musée du Louvre)

Berthoud, d'après TESTARD - Pont de l'ARCHEVECHE
gravure, s.d (vers 1835) 18 x 25 cm B H

.... Le Pont de l'ARCHEVECHE en construction

.....

RAGUENET - l'archevé en 1750

..... Musée CARNAVALET

11 Pont SAINT-LOUIS

Anonyme : Pont de la Cité, qui joint l'ISLE NOTRE DAME et L'ISLE SAINT-
LOUIS - gravure, s.d. (1820) 32 x 47 cm Musée CARNAVALET

DAUBIGNY : Pont de la Cité, nouvellement construit etc ...

gravure 1843, 9 x 15 cm Extrait Illustration 9 décembre 1843

Madame DUBUISSON

TRIMOST (1) : Vue de l'ancienne berge etc ...

gravure 1869 24 x 42 cm - Musée CARNAVALET

François EDME RICOIS - Vue de l'église Notre Dame etc...

Aquarelle 1846, 27 x 40 cm - B H

(1) on voit les curieux pylones néogothique de la passerelle de la Cité

12 Pont LOUIS-PHILIPPE

NYON jeune, d'après RAUCA. Paris, vue du pont LOUIS-PHILIPPE
gravure, s.d. vers 1835, 6 x 9 cm B H

MORFAU pont LOUIS-PHILIPPE etc.....

gravure, 1861, Extrait de l'Illustration 5 octobre 1861,
13 x 23 cm B H

LEYMONNERIE - PONT MARIE Dessin D 8021 - Musée CARNAVALET

13 Pont au Double

LEYMONNERIE : Pont en béton (pont au Double) 1852
Dessin D 8021 Musée CARNAVALET

14 Pont d'ARCOLE

GIHAUT d'après CHARLET ET JAIME - Le Pont d'ARCOLE
Lithographie, s.d, vers 1830, 23 x 33 cm Musée CARNAVALET

BERTHOUD, d'après TESTARD - Pont d'ARCOLE
gravure, s.d, 21 x 25 cm B H

G. FREY, d'après Ch. MOZIN
Lithographie, s.d. vers 1830, 22x38 cm Musée CARNAVALET

RICHEBOTS, d'après ADAM, Le Pont d'ARCOLE
Lithographie, 14 x 20 cm, 1830, Madame DUBJISSON

15 PETIT PONT

OUTEWAITE, d'après ROJARGUE
gravure, s.d 14 x 11 cm - BH

Jean Claude NATTES - vue prise sous la première arche.....
Petit Pont etc
Aquatinte, s.d 25 x 36 cm B.H.
- Pont de l'HOTEL DIEU, PETIT PONT etc ...
Aquatinte s.d. 24 x 35 cm B.H.

.... Le PETIT PONT après 1852

..... Musée CARNAVALET

MERYON - Le PETIT PONT avant 1852

..... Musée CARNAVALET

OUDRY - L'incendie du PETIT PONT

..... Musée CARNAVALET

LEYMONNERIE : Petit Pont (aval) Dessin D 8021 Musée CARNAVALET

.../...

16 Pont NOTRE DAME

- ISRAEL SILVESTRE : Verié du quay de Gesvres et du PONT NOTRE DAME
gravure s.d. 9 x 17 cm
- SKELTON (d'après Bert ROBERT) PARIS vers 1800 Pont NOTRE DAME
- Jean-Claude NATTES Pont de l'Hôtel Dieu NOTRE DAME
Aquatinte s.d. 23 x 35 cm - B.H.
- Louis Nicolas MATOUT - Le CHEVET de NOTRE DAME et le pont de
L'HOTEL DIEU, 1835
Huile s/toile, 1835, 54 x 34 cm Musée CARNAVALET
- RAGUENET - Les Joutes au pont NOTRE DAME (XVIIIe)
..... Musée CARNAVALET
- Hubert ROBERT - Démolition des Maisons du Pont NOTRE DAME en 1786
..... (LOUVRE RF.1947.-.38)..... Musée CARNAVALET
- JONGKIND : La Seine et Notre Dame (Jeu de Paume, RF 1972 - 20
- LEYMONNERIE : Pont NOTRE DAME (amont) Dessin 8021 Musée CARNAVALET

17 Pont SAINT MICHEL

- LEYMONNERIE : Pont SAINT MICHEL (aval) dessin D 8021 Musée CARNAVALET

18 Pont au CHANGE

- Jean Claude NATTES - vue prise sous l'Arche de GESVRES - Le pont au
CHANGE etc...
Aquatinte, s.d. 25 x 35 B.H.
- Le pont au CHANGE, avec ses maisons au XVIIIe siècle
..... Musée CARNAVALET
- Le pont au CHANGE au début du XIX siècle
..... Musée CARNAVALET
- COROT -4Pont au CHANGE et le PALAIS DE JUSTICE 1830
.....huile.sur.toile.collection.particulière NEW YORK

19 Pont NEUF

- RAMSONNETTE, d'après RAUCH : PARIS, vue du PONT NEUF
gravure, vers 1840, 12 x 19 cm - B H
- PERELLE - Le PONT NEUF au XVII e siècle
..... Musée CARNAVALET
- Projet du PONT NEUF en 1578
Huile s/toile 134 cm x 90 cm, provient du Musée de VERSAILLES
Musée CARNAVALET
- Nicolas HOUEL Procession de HENRI III (PONT NEUF en construction)
..... Cabinet des Estampes : B N
- MARQUET - Le PONT NEUF 1906
Huile s/toile 50 x 61 cm, collection CHESTER DALE
- RAGUENET - Le PONT NEUF
..... Musée CARNAVALET
- CACAN FELICIEN D 8881 Abt de la Seine - d° -
- Ecole Fce début XIX - D 3574 CHARLES X au retour
de son sacre 1827 - d° -
- HERSEHER 1899 - Pont NEUF vue du Quai des Grands
Augustins 1328 - d° -

LE PONT NEUF (suite)

CANELLA	Le Pont Neuf ; Peinture	P 37, P 920, P 1911	Musée CARNAVALET
DELIASSALLE	"	" P 75	"
CARETTE	"	" P 1388	"
ANONYME	"	" P 760, P 404, P 621 P 779	"
MEUNIER	"	" P 1404	"
RAGUENET	"	" P 270, P 271, P 275, P 288	"
COUVELET	"	" P 597	"
MAILLARD	"	" P 220	"
DE MACHY	"	" P 95, P 678, P 759, P 880	"
ANONYME	"	" P 613	"
J.B. RAGUENET	: La Seine avant le Pont-Neuf Peinture	RF 1971/2	Musée du Louvre
J.B. RAGUENET	: Le Pont Neuf et la Samaritaine "	RF 1971/13	Musée du Louvre
LE SUEUR	: Le plan de la Chartreuse, le Pont Neuf	"	INV 8048 Musée du Louvre
H. VERNET	: Rétablissement de la Statue d'HENRI IV sur le PONT NEUF	"	INV 8354 Musée du Louvre
MOMMERS	: Le LOUVRE, vu du PONT NEUF	"	INV 2161 Musée du Louvre
IMITATEUR DE TURNER	: Le PONT NEUF à PARIS	"	RF 1978 Musée du Louvre
NICOLLE	: Le PONT NEUF vu d'un oeil de boeuf du LOUVRE en 1810	D 5977	Musée CARNAVALET
BENTOBOLLE	: Quais de la Megisserie, du Louvre et le PONT NEUF	"	D 7654 Musée CARNAVALET
SAFFREY	: Le PONT NEUF IED (1)	"	D 2327 à 29 D 2380, D 2366 Musée CARNAVALET
MOURON	: Le Pont NEUF IED	"	D 3727 Musée CARNAVALET
FOREST	: Le PONT NEUF IED	"	D 3747 Musée CARNAVALET
GUDIN	: Le PONT NEUF IED	"	D 3570 Musée CARNAVALET
GALLAND	: Le PONT NEUF IED	"	D 3513 Musée CARNAVALET

.../...

(1) signifie que le document figurait à l'ancien inventaire

JONAS	: Le PONT NEUF vue de deux arches de profil; IED	dessin D 5240 Musée CARNAVALET
GUILLET	: Le PONT NEUF grand bras; IED	" D 831
BIJOT	: Le PONT NEUF ; IED	" D 4976, " 4977
LEPERE	: Le PONT NEUF (restauration de 1885) ; IED	" D 1792 " à 1794
LEVIS	: Le PONT NEUF ; IED	" D 1881 "
LOUKOVSKI	: Le PONT NEUF (dessous des arches) ; IED	" D 5118, " D 5140
BONNINGTON	: Le PONT NEUF ; IED	" D 2181 "
THIERRY (aval)	: LE PONT NEUF ; IED	" D 8448 "
TRUFFAUT	: Le PONT NEUF ; IED	" D 7961 "
BOBERGE	: Le PONT NEUF ; IED	" D 4546 "
DESAUDRY	: Le PONT NEUF ; IED	" D 537 "
DUPONT	: Le PONT NEUF ; IED	" D 636 " à 640
JONAS,	{ PONT NEUF, quai des Orfèvres ; IED	" D 3429 "
	{ PONT NEUF, la nuit en 1915 ; IED	" D 3432 "
TRIMOLET,	Le PONT NEUF et le Quai du Louvre ; IED	" D 3645 "
PERNOT,	{ Vue de la Samaritaine et du PONT NEUF ; IED	" D 6624 "
	{ La crue de la Seine au PONT NEUF en 1836 ; IED	" D 6633 "
	{ Vue du grand bras du PONT-NEUF	" D 6643 "
LEYMONNERIE,	Le PONT NEUF IED	" (D 8121) "
	Le PONT NEUF (petit bras, amont)	" (D 8021) "
	Le PONT NEUF (grand bras)	" () "
BELLANGER	{ Projet de décoration du PONT NEUF pour l'entrée de LOUIS XVIII - IED	" D 6700 "
	{ Statue de HENRI IV et le PONT NEUF - IED	" D 6717 "

20 PASSERELLE DES ARTS

Anonyme : Le PONT DES ARTS

Gravure, rehaussée de gouache, vers 1805 11 x 9 B H

CHAPUY, d'après GARLIZZO Pont des ARTS

gravure, vers 1810, 21 x 33 B H

Anonyme - vue de l'entrée du LOUVRE et du pont des ARTS

Lithographie, s.d, 23 x 29 cm B H

VILLAIN, d'après BACLER D'ALBE, s.d. (vers 1818) 16 x 23 cm B H

Francois Edme RICOIS : vue d'une partie du LOUVRE et du pont des ARTS

Aquarelle 1846, 24 x 38 cm, B H

A. Dubois PILLET - Le pont des ARTS et les Quais

Encre de chine, Musée CARNAVALET

Bonnington - dessin - D.711

Musée CARNAVALET

RENOIR - Le Pont des ARTS. 1868

huile sur toile - Fondation NORTON SIMON - Los Angeles.

21 Pont du CARROUSEL

Anonyme : vue générale du pont du CARROUSEL avec les statues de
M. PETITOT

gravure 1847 7 x 22 cm B H

.... Le pont des SAINTS PERES et la SEINE gelée

..... Musée CARNAVALET

BONNARD - Pont de PARIS

Huile s/toile 1908, Collection M. SIDNEY F. PRODY,
LOS ANGELES

22 PONT ROYAL

HARDING, d'après BONNINGTON : Pont ROYALE (sic) PARIS

Lithographie, vers 1825, 24 x 32 cm B H

Francois EDMERICOIS, vue du pont ROYAL et du Pavillon de FLORE

Aquarelle s.d. 26 x 40 clm. B H

GREVENBROECK - Le Pont ROYAL vers 1740

..... Musée CARNAVALET

.....Vérié et description abrégée de la ville etc.....

..... Musée CARNAVALET

PISSARO - Le Pont ROYAL et le pavillon de FLORE

huile s/toile 1903, 65 x 81 cm - Musée du PETIT PALAIS

MARTIN - Le Pont ROYAL

Nooms Reinier dit Leemann : Vue de la Seine avec la façade du Louvre
Musée du Louvre.

Leymonnerie. Pont Royal (aval) Dessin D.8021 - Musée CARNAVALET.

24 Pont de la CONCORDE

- Anonyme : Pont de LOUIS XVI, sur la rivière de SEINE
gravure, s.d. (vers 1790) 39 x 61 cm B H
- Jean Claude NATTES - Place et pont de LA CONCORDE, etc...
Aquatinte s.d. 23 x 24 cm B H
- BALTARD - Vue du pont de la CONCORDE
gravure s.d. 10 x 23 cm B H
- FINDEN, d'après BATTY, Pont LOUIS XVI
gravure s.d. (entre 1815 et 1830) 13 x 21 cm B H
- RANSONNETTE, d'après RAUCH - PARIS, vue du pont de la Révolution
gravure s.d. (1830) 13 x 20 cm B H
- Le pont de LA CONCORDE sous le Second Empire
..... Musée CARNAVALET
- Th. Gudin - Le Cours la Reine vers 1828 (2112) - id. -
huile s/toile.

26 Pont des INVALIDES

- Anonyme : La passerelle d'AUTIN
Aquarelle, rehaussée de gouache, s.d. (vers 1839) 17 x 27 cm
Madame DUBUISSON
- MANTOUX : Pont suspendu, etc différentes vues
Lithographie, vers 1829, 7 x 43 cm, 12 x 26 cm et 12 x 17 cm
B H
- FENNET SEARS, d'après NASH, pont des CHAMP ELYSEES
gravure, s.d (vers 1830) 12 x 19 cm B H
- MARTENS Pont des INVALIDES
gravure, s.d vers 1830 19 x 26 cm B H

27 Pont de l'ALMA

- P.C. Topo. 126 E. Pose des siphons de l'égout collecteur en amont du
Pt de l'Alma - (tiré de l'Illustration 5/9/68).
- P.C. Topo. 126 E. Construction du pont de l'Alma, sous la Direction de
M. MICHAL. 1856.
- Vallonson - l'entrée du Pont de l'Alma
huile s/toile (photo) tiré de Paris vu par les peintres de Corot
à Utrues n° 112 de l'Exposition du Musée CARNAVALET 1961
(catalogue de l'exposition au Musée).

28 PASSERELLE DEBILLY

Paul SIGNAC - La Passerelle DEBILLY
 huile s/toile 65 x 81 cm, collection privée, GENEVE

29 PONT D'IENA

Paul GAUGUIN : La Seine au pont d'IENA
 huile s/toile, 1875,

Anonyme : Rencontre à l'entrée du port d'IENA
 gravure, s.d. vers 1830, 15 x 20 cm - Musée CARNAVALET

HEATH d'après BATTY - Le pont d'IENA (sic)
 gravure, s.d. vers 1810, 18 x 27 cm - B H

32 PONT DE GRENELLE

LEYMONNERIE : PONT DE GRENELLE, amont

LEYMONNERIE : PONT ET GARE DE GRENELLE - Dessin 8021 Musée CARNAVALET

34 Pont du GARIGLIANO (ex viaduc d'AUTEUIL ou du POINT DU JOUR)
Paul SIGNAC - Le viaduc d'AUTEUIL

LES PONTS DE PARIS

LES CHANSONS POPULAIRES



Pendant plus d'un siècle le centre de la vie Parisienne était au PONT NEUF. Son emplacement au coeur de la ville, sa largeur, en faisaient l'artère la plus animée de la capitale. Tout le monde s'y cotoyait, nobles, bourgeois, filles et malendrins; les marchands de chansons nouvelles y étaient nombreux; sous le manteau les textes séditieux circulaient; **pamphlets** politiques, chansons galantes ... disaient les évènements, la misère du peuple et ridiculisaient les Grands-Mazarin; les Rois et leurs favorites y furent souvent pris à partie.

La Fronde, la Révolution y prirent naissance.

A toutes les époques, le charme des quais et des berges de la SEINE a été aimé des artistes, des flâneurs et des amoureux. Le nombre des dessins gravures, peintures, dont le thème est l'un ou l'autre des ponts de PARIS est immense. Aujourd'hui comme hier depuis plus de deux siècles les ponts de PARIS sont toujours chantés.

LES PONTS DE PARIS

CHANSONS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

CHANSONS D'HIER

On trouvera dans Edouard FOURNIER (Histoire du PONT NEUF 2 vol. Dentu Editeur: 1862) un grand nombre de lazzis, de chansons, antérieurs à la Révolution qui furent distribués, chantés sur le PONT NEUF. Il faut en citer quelques unes:

- Chanson grivoise de la Régence

L'autre jour en me promenant
Par devant par derrière
Je vis un objet charmant
Par derrière et par devant
C'était la meunière du Moulin à Vent.
.....

- Chanson sur les favorites de LOUIS XV

Air : Les Trembleurs d'ISIS

Une petite bourgeoise
Elevée à la grivoise,
Mesurant tout à sa toise,
Fait de la Cour un taudis
Le Roi, malgré son scrupule
Pour elle, froidement brûle.
Cette flamme ridicule
.....

PONT DE VEYLE à la suite d'un souper chez Monsieur de MAUREPAS

Madame DUBARRY donna un regain de popularité à "La Bourbonnaise" et inspira "La nouvelle Bourbonnaise" où les allusions étaient encore plus directes.

C'est la "petite comtesse de LANGE" exilée par LOUIS XV qui inspira celle-ci :

Les ponts ont fait époque dans ma vie,
Dit l'Ange en pleurs, dans sa cellule en Brie.
Fille d'un moine et de Manon Giroux,
J'ai pris naissance au sein du Pont-au-Choux.
A peine à lui l'aurore de mes charmes
Que le Pont Neuf, vit mes premières armes.
Au pont au Change, à loisirs je fêtis
le tiers, le quart, soit noble, soit bourgeois.
L'art libertin de rallumer les flammes,
Au pont Royal, me mit le sceptre en mains.
Un si haut fait me loge au Pont-aux-Dames
Où j'ai bien peur de finir mondestin.
.....

(Mémoires Secrets)

Et on chante toujours les ponts de PARIS !

CHANSONS D'AUJOURD'HUI (1)

TITRE DES CHANSONS	INTERPRETE	AUTEURS	SORTIE DU DISQUE
- PONTS DE PARIS	Mireille MATHIEU	Georges GARVARENTZ Jean PEIGNE	Octobre 1967
- Les PONTS DE PARIS	ANNIE et ARTUS + orgue de Foire Lily LIAN	Vincent SCOTTO RODOR	Mai 1976
- Sous les PONTS	FREHEL	- d° - CHARMEROY-VIAUD PRESENTI	Juillet 1972 Sans date
- Sous les PONTS	Georgette PLANA MISTINGUETT	- d° - V. SCOTTO - Henri VARNA - Léo LELIEVRE - DE LIMA	Janvier 1966 Sans date
- Sous les PONTS de PARIS Ext. de l'OPERETTE "LE MARCHAND DE SOLEIL"	Vicky AUTIER Joséphine BAKER Luc BARNEY Denise BENOIT Solange BERRY Maurice CHEVALIER André CLAVEAU Les Compagnons de la Chanson André DASSARY Suzy DELAIR Lucienne DELYLE Mireille DESBOIS Paule DESJARDINS Aimé DONIAT Anny FLORE GEORGEL Zizi JEAMMAIRE René Louis LAFFORGUE Jack LANTIER Charles LEVEL Lina MARGY Soula MARKISI Jacqueline MILLE PATACHOU Paul PERI Petits Chanteurs d'AIK en PROVENCE Lucette RAILLAT Simone REAL Colette RENARD Jeannine RIBOT Tino ROSSI	V. SCOTTO - RODOR	Juin 1961 Nov. 1960 Avril 1964 Nov. 1967 1950 Avril 1964 Nov. 1961 Oct. 1968 1928 Mai 1961 Nov. 1959 Oct. 1980 Nov. 1964 Juil. 1964 Janv. 1969 Déc. 1965 Oct. 1964 Nov. 1967 Juil. 1969 Février 1959 Sept. 1961 Mars 1966 Oct. 1970

(1) d'après le service de Documentation de RADIO-FRANCE

TITRE DES CHANSONS	INTERPRETES	AUTEURS	SORTIE DU DISQUE
- Les PONTS	Andrée SIMONE	A. SIMONE (auteur interprète)	Juillet 1980
- Sur le PONT SAINT-LOUIS	Yvette GIRAUD Colette RENARD	(Jacques LARUE B. WAYNE)	Sans date
- A PARIS sur le PETIT-PONT	Nana MOUSKOURI	Traditionnel Aménagement Alain GORAGUER	Sept. 1977
- Sur le PONT-NEUF	Brigitte SABOURAUD	Auteur interprète	sans date
- Le Vieux PONT-NEUF Ext. du Spectacle "LES PUPTRES"	Léo NOEL	Raymond DEVOS Georges DELERUE	Avril 1962
- Le PONT des ARTS	Eric AMADO (78 tours)	Jean LAMBERTIE Pierre ARVAY	Avril 1951
- Le PONT des ARTS	Michelle ARNAUD	---	Mai 1958
- Sur le PONT des INVALIDES	Gilbert BECAUD Mireille d'ARC	(G. BECAUD - Pierre DELANOE)	1968 Oct. 1969
- Le Vent (si par Hasard sur le PONT des ARTS)	Georges BRASSENS	G. BRASSENS	Jan. 1959
- Le PONT MIRABEAU	Michèle ARNAUD Léo FERRE Yvette GIRAUD Simone LANGLOIS Hélène MARTIN MOULOUJJI	Guillaume APOLLINAIRE Léo FERRE (Musique) " " " "	Mai 1954 Nov. 1953 Sans date Décembre 1968
- Le PONT du POINT-DU-JOUR	Jehan JONAS	J. JONAS	Mai 1973

MUSIQUES ORCHESTRALES (sans chant)

- Le PONT de la TOURNELLE - Gérard COHEN - Orch. Musique d'Ambiance
- du PONT-NEUF au PONT MARIE - Raymond GUIOT Flute + Clavecin
- le PONT-NEUF - Illes PATTACINI orch. Musette
- Le PONT des ARTS - " " " "
- Le PONT de l'ALMA- " " " "
- Le PONT de GRENELLE - " " " "

BIBLIOGRAPHIE

ARCHIVES, REVUES, OUVRAGES
 (où il est question des ponts
 de PARIS)

I - ARCHIVES

- Archives nationales

Liasse Z if 1065 : divers ponts de la Généralité de PARIS

- Archives du Service de la Navigation : 2, quai de la Tournelle

- Archives de PARIS

Collection LAZARE D. 1 de 1 à 52

Actualités, série 5, série 37

} Bibliothèque
 } historique de la Ville de
 } PARIS

- Archives de l'Ecole Nationale des Ponts & Chaussées : M.S. 2234 (ancien inventaire)

- à exploiter un fonds, très riche, ayant appartenu à Monsieur DEUTSCH
 Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées, chargé de l'arrondissement des Ponts de PARIS de 1940 à 1950

.....

II - REVUES, PERIODIQUES etc..

- Le Génie Civil :

- 29 Mai 1896 : Le Pont MIRABEAU

- 26 Mai 1900 - La Passerelle Debilly

- 2 juin 1900 : Le Pont S.N.C.F. Grenelle-Passy

- 29 avril 1905 : Viaduc d'AUSTERLITZ (Métro)

- 25 juillet, 1er août 1908 : Viaduc de PASSY (L. BIETTE)

- 7 mai 1898 ; 2 juin 1900 - Pont S.N.C.F. de Grenelle

- Ponts & Chaussées (Annales des)

- 2ème semestre 1864 - Notice Historique sur les Ponts de PARIS
 FELINE-ROMANY

- 2ème semestre 1876 - Le pont de GRENELLE - VAUDREY -

- 4ème trimestre 1930 - Chronique Elargissement du pont de la
 CONCORDE

III - OUVRAGES

- ARCAMBEAU (Edne) - Ponts de PARIS - PARIS 1912

- BERTIER DE SAUVIGNY (Guillaume de) : Nouvelle Histoire de PARIS - PARIS 1975

- BRICE (G.) - Description de PARIS 1725 - T.IV

- DARTEIN (de) - Etudes sur les Ponts en pierre remarquables par leur décoration 4 volumes, tomes I et II. PARIS - LIEGE - BERENGER 1907
- DUBLY (Henri, Louis) - Les ponts de PARIS à travers les siècles
Ed. H. VEYRIER PARIS 1968
- DUPLOMB (Charles) - Histoire générale des Ponts de PARIS (1911)
- ESTOILE (L') - Journal Tome I ; ed. en 11 volumes de 1875
- FOURNIER (Edouard) - Histoire du PONT-NEUF en 2 volumes PARIS - DENTU
ed. 1862
- GAILLARD Pierre - Histoire des Ponts et des quais de PARIS éd. du
Moniteur. PARIS 1981
- JAILLOT - Recherches critiques, historiques & topographiques sur la ville
de PARIS depuis ses commencements connus jusqu'à ce jour.
PARIS 1772 - 5 vol.
- LERI Jean Marc - Les BERGES de la SEINE (catalogue de l'Exposition du
9 décembre 1981 au 13 février 1982) Bibliothèque Historique
de la Ville de PARIS - 1981 -
- LASTEYRIE (R. de) - Documents inédits sur la construction du PONT NEUF
- LAZARE (Félix & Louis) - Dictionnaire administratif & Historique des
rues et Monuments de PARIS - PARIS 1855
- MANUSCRIT - Le PONT NEUF de PARIS (n° 283 de la bibliothèque de l'Institut)
- MARTY (Monique) - Mini Saga des PONTS DE PARIS éd. Port automate de PARIS
1980.
- MESQUI J. - Répertoire des Ponts Routiers antérieurs à 1750 D.R.C.R. 1980
- PROUTEAU (Jeanne) - Rapport sur les conférences : Histoire de PARIS et..c
: Histoire de PARIS et..c
(dans Ecole Pratique des Hautes Etudes - Annaires de
1970 / 1971 et 1972 / 1973)
- SAUVAL - Histoire & recherches des antiquités de la Ville de PARIS
3 vol., tome I, éd. 1724
- Société de l'Histoire de PARIS et de l'ILE DE FRANCE (Mémoires)
- TULARD Jean - Nouvelle Histoire de PARIS - Le Consultat de l'Empire -
PARIS - 1970
- VIGNON - Etudes Historiques
- à paraître : Les PONTS de FRANCE - par une réunion d'Ingénieurs sous la
Direction de Monsieur GRATTESAT, Ingénieur Général des
Ponts & Chaussées.

LES PONTS DE PARIS ET LA PHILATELIE

Cinq timbres-poste représentant des ponts de PARIS ont été émis par l'Administration des Postes. Ce sont par ordre chronologique :

Le 7 mai 1947 - Timbre commémoratif du 12ème Congrès de l'U.P.U.

- format 52 x 40 - Dentelé 13
- couleur : vert foncé
- graveur : G andon
- nombre de timbres à la feuille 10
- sujet : plusieurs ponts de PARIS

Le 13 juin 1949 - Timbre émis à l'occasion du congrès des Télécommunications

- format 52 x 40 - Dentelé 13
- couleur : rouge brun
- graveur : Gandon
- nombre de timbres à la feuille : 25
- sujet : Le Grand Palais et le pont Alexandre III

Le 16 juin 1950

- format 52 x 40 - Dentelé 13
- couleur : noir et brun - violacé
- graveur : Gandon
- nombre de timbres à la feuille : 10
- sujet : vue aérienne de PARIS

Le 6 février 1978 - Vente anticipée le 4 février 1978 à PARIS

- format 48 x 36,85 - Dentelé 13 x 12
- couleurs : noir, jaune, bleu, vert
- graveur : Claude DURRENS, d'après une oeuvre originale de Bernard BUFFET
- nombre de timbres à la feuille : 25 - valeur faciale : 3 francs
- sujet : l'Institut de France et la passerelle du Pont des Arts

.../...

Commémoration du 4ème centenaire du Pont Neuf - Le 29 mai 1978 -
Vente anticipée le 27 mai 1978 à PARIS

- format 36 x 22 - Dentelé 13
- couleurs : vert - noir, bleu, vert
- graveur : Albert DECARIS
- nombre de timbres à la feuille : 50 - valeur faciale : 0 F.80
- sujet : Le Pont Neuf sur le bras rive droite, de la Seine

ADDITIF A LA PREMIERE IMPRESSION (MAI 1982)

Tableaux représentant des PONTS DE PARIS conservés par le MUSEE D'ART
MODERNE de la Ville de PARIS, 11 Avenue du Président Wilson PARIS XVIème

DUMONT	Pont de Paris	BA 11 201
LOTIRON	Pont Saint-Michel	P 55 34 36
MARQUET	Notre Dame sous la Neige	P 53 3254
PLANSON	Les quais en avril	15 503
RIOUX	Seine, vue de l'atelier	12 341
UTRILLO	Pont Marie à PARIS	1 728

Tableaux représentant des PONTS DE PARIS conservés par le MUSEE
DU PETIT PALAIS, 1 Avenue Dutuit - PARIS VIIIème

I - Aquarelles et Pastels

GUILLAUMIN (Armand)	Le Pont d'Austerlitz (1868) - Pastel - H. 2,15 ; L 30 cms Inv. D. 1444
IWILL (Marie Joseph Clavel dit)	Effet de neige (Pont des Saints-Pères) (1892) - Pastel - H. 69 ; L. 1 14 - Inv. D. 234
SIGNAC (Paul)	Le Pont des Arts (1910) - Aquarelle - H. 20,5 ; L. 28,2 - Inv. D. 3214

II - Peintures à l'huile

LEBOURG Albert	Le Pont Neuf - Inv. 585 - Toile H. 0,465 ; L. 0,765
LEPINE Stanislas	Le Pont des Arts - Inv. 84 - Toile H. 0,850 ; L. 1,545
LEPINE Stanislas	La Seine à Passy - Le Trocadéro et le Pont de Grenelle vus du quai de Javel - Inv. 483 - Toile H. 0,382 ; L. 0,552
LUCE Maximilien	Travaux sur la Seine ; Le Pont des Saints-Pères - Inv. 2263 - Toile H. 0,650 ; L. 0,920
PISSARO Camille	Le Pont Royal et le Pavillon de Flore - Inv. 134 Toile H. 0,545 - L. 0,650
SIGNAC Paul	Le Pont des Arts - Inv. 3123 - Toile H. 0,465 ; L. 1,165