

# Les 37 ponts de Paris

- 1. Pont amont :** Il s'agit d'un pont exclusivement automobile, utilisé par le boulevard périphérique, dont le joint de dilatation du pont vers la porte de Bercy constitue le point kilométrique 0 (l'incrémentation se faisant alors dans le sens des aiguilles d'une montre). Le pont amont fut inauguré en 1969. Il ne porte par ailleurs aucun nom officiel, la désignation « amont » lui ayant été consacrée par l'usage.
- 2. Pont National :** Le pont National a été construit entre 1852 et 1853. Il fut le premier pont routier et ferroviaire du Second Empire à relier les gares de Batignolles et d'Orléans (aujourd'hui Gare d'Austerlitz). Il fut appelé pont Napoléon III jusqu'en 1870. À la chute du Second Empire, il est rebaptisé Pont National. Entre 1936 et 1944, il est doublé côté amont. Le 1er juillet 2011, une passerelle de 4,27 mètres de large et de 250 mètres de long lui est annexée afin d'assurer une bonne coexistence des voitures, bus, tramway, piétons et cyclistes en prévision du prolongement de la ligne 3 du tramway d'Île-de-France vers l'est en 2012.
- 3. Pont de Tolbiac :** Le pont de Tolbiac date de la vague d'urbanisation des quartiers de l'Est de la capitale pendant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Sa construction est décidée en 1876 par le vote du conseil municipal. Les travaux, financés par la ville, débutent en 1879 et s'achèvent trois ans plus tard. L'édifice fut endommagé en 1890 par les glaces de janvier et reconstruit en 1893. Lors de la crue de la Seine de 1910, il a servi de déversoir des déchets au cours de l'opération Ordures au fil de l'eau mise en place par le préfet Lépine. Le 3 octobre 1943, un avion est touché par la Flak. Afin d'épargner l'agglomération, le lieutenant pilote Yves François Lamy dirige l'appareil vers la Seine. L'avion percute le pont de Tolbiac avant de s'abîmer dans le fleuve. Aucun des quatre membres de l'équipage, qui appartenaient tous aux Forces aériennes françaises libres, ne survécut. Deux plaques commémorent encore aujourd'hui l'événement.
- 4. Passerelle Simone de Beauvoir:** Fabriquée dans l'usine des établissements Eiffel en Alsace, la lentille principale centrale a été acheminée par des canaux, la mer du Nord, la Manche et des fleuves. Elle a traversé Paris sur une barge le 30 novembre 2005 avant de parvenir à sa destination finale. Elle a été hissée et mise en place en deux heures le 29 janvier 2006, vers trois heures du matin.
- 5. Pont de Bercy :** Le pont de Bercy fut construit à l'emplacement d'un autre pont. Ce dernier, un pont suspendu inauguré en 1832 pour supplanter le bac, alors hors des limites de Paris, était d'un tonnage qui s'avéra insuffisant. Entre 1863 et 1864, il fut donc remplacé par un ouvrage en maçonnerie plus solide. L'ancien pont disposait d'un péage dont les coûts étaient de : un sou par piétons, 3 sous par cabriolet et 5 sous par voitures à quatre roues attelée de 2 chevaux. En 1904, le pont fut élargi de 5,50 m afin de pouvoir lui superposer le viaduc de la ligne 6 du métro. En 1986, la décision fut prise d'élargir le pont afin de créer trois voies supplémentaires. Le projet retenu proposait de doubler l'édifice en lui accolant un pont parfaitement symétrique par rapport au viaduc du métro. Bien qu'identique en tout point à l'original, tant au niveau des piles que des travées, le nouveau pont est bâti en béton armé et recouvert d'un habillage en pierre. Les travaux débutèrent en 1989 et le pont fut livré en 1992, après avoir gagné 16 m de large pour une largeur totale de 35 m.

- 6. Pont Charles-de-Gaulle** : Le pont Charles-de-Gaulle tire son origine du développement récent du Sud-Est de Paris, dans les quartiers de Bercy et de la nouvelle bibliothèque François-Mitterrand. Sa réalisation fut adoptée par le Conseil de Paris en 1986 afin de relier ces quartiers, de décharger le pont d'Austerlitz et de mettre en correspondance directe la gare de Lyon et celle d'Austerlitz. Le projet lauréat, composé d'un tablier d'acier blanc ressemblant à une aile d'avion reposant sur des piles discrètes par l'intermédiaire de fins tubes d'acier, cherche à se fondre le plus possible dans le paysage. Commencé en 1993, il fut terminé en 1996.
- 7. Viaducs d'Austerlitz** : À l'époque de la construction du métro parisien, il est moins onéreux pour franchir la Seine de bâtir un pont plutôt que de passer sous le fleuve. En 1903, est lancé un concours pour la construction du pont emporté par la Société de construction de Levallois-Perret. Le passage du métro entre les stations Gare d'Austerlitz et Quai de la Rapée devant s'effectuer par l'extérieur et la navigation sur la Seine interdisant la présence de piliers en plein milieu de celle-ci, le projet retenu pour réaliser le viaduc d'Austerlitz fut constitué par deux arcs paraboliques, reposant de part et d'autre du fleuve sur deux piliers de pierre, permettant au tablier de franchir le fleuve sans appui intermédiaire. La construction s'effectue entre 1903 et 1904. L'ouvrage possède alors la plus grande portée des ponts parisiens avec 140 m devançant le pont Alexandre-III bâti trois ans plus tôt (devancée depuis par le seul pont Charles-de-Gaulle). La structure du viaduc fut renforcée en 1936 pour permettre le passage de métros plus lourds.
- 8. Pont d'Austerlitz** : Un premier pont de fer fut inauguré en 1807. Il a été à péage jusqu'en 1848. Son nom vient de la victoire des armées napoléoniennes sur les Russes et les Autrichiens le 2 décembre 1805. Les noms des places sur lesquelles débouche le pont d'Austerlitz rappellent le souvenir de militaires tués à la bataille d'Austerlitz : *Valhubert* pour la rive gauche et *Mazas* pour la rive droite. Devenu dangereux à cause de nombreuses fissures, le pont est reconstruit en 1854, plus large et avec des arches en maçonnerie (en conservant les piles). Du fait de l'accroissement de la circulation, il est élargi une seconde fois de 1884 à 1885. C'est donc sous cet aspect qu'on le découvre aujourd'hui.

**Passerelle Mornay** : La passerelle Mornay franchit le port de l'Arsenal. À proximité de la passerelle se trouve l'entrée de la station Arsenal, station de métro aujourd'hui fermée située boulevard Bourdon. Contrairement aux autres ponts et passerelles de Paris, cette passerelle ne figure pas dans les nomenclatures officielles. La passerelle Mornay a été construite en 1825.

**Pont Morland** : Le pont Morland franchit l'écluse de l'Arsenal. La construction du pont a été achevée en 1879.

- 9. Pont de Sully** : Au 19e siècle, les deux parties distinctes de ce pont étaient appelées passerelle Damiette côté rive droite et passerelle de Constantine côté rive gauche. Il s'agissait de deux passerelles suspendues. La première sera détruite pendant la révolution de 1848, l'autre (construite entre 1836 à 1838) s'écroulera à la suite de la corrosion de ses câbles en 1872. Le pont actuel fut construit en 1876, dans le contexte des grands travaux du baron Haussmann, et inauguré le 25 août 1877. Son nom honore Maximilien de Béthune, duc de Sully (1560-1641), ministre d'Henri IV.

- 10. Pont de la tournelle** : Le site du pont de la Tournelle a connu de nombreux ouvrages successifs pour franchir la Seine. Au Moyen Âge, il y existait un pont en bois, à moitié emporté par une inondation le 21 janvier 1651, qui fut reconstruit en pierre en 1656. Démoli en 1918, il fut remplacé par le pont actuel en 1928. Le terme de « Tournelle » provient de la présence en cet endroit au 12<sup>e</sup> siècle d'une tourelle de l'enceinte de Philippe Auguste.
- 11. Pont Marie** : Le pont Marie doit son nom à l'ingénieur-entrepreneur Christophe Marie qui le construit de 1614 à 1635. Cet édifice date du 17<sup>e</sup> siècle, ce qui en fait l'un des plus anciens ponts de Paris. Réalisé pour suivre l'urbanisation de l'île Saint-Louis, sa construction s'étale sur 20 ans, depuis 1614 jusqu'en 1635. À cette date, il est ouvert à la circulation. Cinquante maisons sont ensuite construites sur le pont par le charpentier Claude Dublet. En 1658, la Seine en crue emporte les deux arches sud avec les vingt maisons qui les surmontent. En 1660, un pont de bois rétablit la circulation. La construction en pierre ne commence qu'en 1677 après l'intervention de Colbert. En 1769, toute construction de maison sur les ponts est interdite.
- 12. Pont Louis-Philippe** : C'est le 29 juillet 1833, pour fêter son accession au trône à l'issue des Trois Glorieuses, que Louis-Philippe pose la première pierre d'un pont suspendu d'abord anonyme, situé dans le prolongement de la rue du Pont Louis-Philippe (qui vit le jour cette même année). Il traverse la Seine en biais jusqu'au quai aux Fleurs en passant par l'île Saint-Louis. Il est ouvert à la circulation un an plus tard, le 26 juillet 1834. Après la révolution de 1848 pendant laquelle il est incendié<sup>1</sup>, il est restauré et baptisé « pont de la Réforme » jusqu'en 1852. Pour faire face à l'accroissement de la circulation, il est détruit pour être remplacé par le pont actuel, en 1860. Celui-ci est construit entre août 1860 et avril 1862, un peu plus en amont que le précédent ouvrage. Cette fois, il traverse la Seine perpendiculairement, sur toute sa largeur. Le pont Louis-Philippe fut donc inauguré en avril 1862.
- 13. Pont Saint-Louis** : L'actuel pont en usage est le septième reliant les deux îles depuis 1634. Le pont Saint-Landry également appelé pont de Bois (1630-1634) fut le premier des sept. Construit, en bois, par Christophe Marie et achevé en 1634, ce premier pont, contrairement au pont actuel, franchissait la Seine en oblique. Endommagé par la débâcle de 1709, il fut détruit en 1710. En 1717 il est reconstruit, toujours en bois, à sept arches, et appelé pont Rouge à cause de la peinture utilisée. Il est détruit en 1795, par les crues. En 1804, un nouveau pont est construit et appelé pont de la Cité. Il ne servait qu'aux gens à pied et chaque personne payait 5 centimes. Il est démoli en 1811 à cause d'un affaissement. Un pont suspendu le remplace en 1842. 20 ans plus tard, ce pont suspendu est remplacé par un pont métallique. En 1939 un chalands-citerne de 800 tonnes le percute et l'endommage puis en décembre 1939 un automoteur de 1200 tonnes le heurte et provoque l'effondrement du pont entraînant la mort de 3 personnes. Il est remplacé en 1941 par une passerelle provisoire très laide. En 1968, le pont actuel voit le jour, et est inauguré en 1970.
- 14. Pont de l'Archevêché** : Le pont de l'Archevêché tient son nom de l'archevêché qui se situait au Sud-Est de Notre-Dame, entre la cathédrale et la Seine. Cet édifice fut détruit suite aux émeutes anticléricales des 14 et 15 février 1831 et au pillage dont il fut la cible. Ce pont est le plus étroit de la capitale. Il a été construit en 1828 pour la société du pont des Invalides après la démolition du pont suspendu des Invalides. Le péage a été racheté au concessionnaire par la ville de Paris en 1850. Ce pont a été le lieu d'un dramatique accident. Un autobus de la Compagnie générale des omnibus ligne G Batignolles Jardin des Plantes, est en effet tombé du pont de l'Archevêché dans la Seine, le 27 septembre 1911.

- 15. Pont au Double** : En 1515, il est demandé à François I<sup>er</sup> de construire un pont sur le petit bras de la Seine, afin d'installer des malades près de l'Hôtel-Dieu. Le 5 août 1626, l'Hôtel-Dieu reçoit l'autorisation de jeter un pont en pierre sur le petit bras de la Seine. La construction du pont dure de septembre 1626 à septembre 1632. Le bâtiment permettant de relier les bâtiments de l'Hôtel-Dieu sur les deux rives de la Seine est construit en 1634. Un arrêt du Conseil d'État du 24 avril 1634 organise le péage d'un double denier pour chaque homme à pied. Ce péage a donné son nom au pont, le *pont au Double*. Le pont s'effondre le 31 décembre 1709 et est aussitôt reconstruit avec les salles situées au-dessus. Les salles ont été abattues entre le 27 octobre 1824 et le 7 juin 1825. La gêne pour la navigation occasionnée par la faible portée de ses travées a conduit à démolir le pont en 1847. Il est reconstruit en maçonnerie d'une seule travée de 31 m d'ouverture. L'Hôtel-Dieu est reconstruit à son emplacement actuel après 1865. La rue d'Arcole est alors reconstruite selon un nouvel axe dessiné dans l'alignement du pont d'Arcole et va entraîner l'étude d'un nouveau pont légèrement décalé par rapport à son emplacement originel pour le mettre dans l'axe de la rue d'Arcole et du pont d'Arcole. Le projet est approuvé le 23 mars 1883. Le pont est construit dans l'année. L'ouvrage a été restauré en novembre 2002.
- 16. Pont d'Arcole** : Demandé dès le 18<sup>e</sup> siècle, c'est seulement en 1827 qu'une ordonnance royale autorise la construction. Construit en 1828, il est ouvert à la circulation le 21 décembre de cette même année. Ce pont suspendu était composé de deux travées d'environ 40 m. Il ne faisait que 3,50 m de large entre les garde-corps et était réservé aux piétons. Il est d'abord appelé pont de la Grève pendant ses deux premières années. Il prend ensuite son nom actuel. En 1854, il est remplacé par un ouvrage métallique, plus solide et permettant le passage de véhicules. Le pont d'Arcole est alors novateur : c'est le premier pont sans appui sur la Seine entièrement réalisé en fer et non plus en fonte. Pourtant, le 16 février 1888 le pont s'affaisse brusquement de 20 cm, et doit alors être consolidé. C'est par le pont d'Arcole qu'arrivèrent sur la place de l'hôtel de ville les premiers chars de la 2<sup>e</sup> division blindée du général Leclerc lors de la Libération de Paris en août 1944.
- 17. Pont Notre-Dame** : C'est à son emplacement que se trouvait l'un des deux premiers ponts parisiens qui permettait dès l'Antiquité de franchir la Seine. En 886, le siège de Paris et les attaques normandes le condamnent, et il est remplacé par un pont de planches qui tiendra jusqu'aux inondations de 1406. Le 30 mai 1413, Charles VI baptise le nouveau pont de Notre-Dame, un solide ouvrage de bois dont les travaux s'achèvent en 1421. On construira jusqu'à soixante-cinq maisons et plusieurs moulins. Le pont s'effondrera le 25 octobre 1499 lors d'une crue de la Seine. En 1500, on décide alors de le reconstruire en pierre de taille. L'ouvrage, terminé en 1507, sera encore surplombé de demeures et de boutiques. François I<sup>er</sup> y fait son entrée triomphale dans Paris en 1515. Ces soixante et une habitations de six étages sont les premières dotées d'un numéro à Paris. Ces habitations devenues insalubres sont détruites en 1786. Par souci d'économie le pont qui lui succède en 1853 conserve les fondations des cinq piles du pont construit en 1500. Toutefois le dessin des nouvelles piles ne s'accorde pas avec la direction du courant à cet endroit ce qui provoque de nombreux accidents de navigation. Pour remédier au problème, le service des ponts de Paris décide de reconstruire le pont, de démolir les trois arches centrales et reconstruire avec une arche de 60 mètres d'ouverture. Le pont a été inauguré en 1919 par Raymond Poincaré, président de la République.

- 18. Petit Pont** : Le premier pont situé à cet endroit date de la période romaine de Lutèce où fut déjà construit un pont sous ce nom. Perpétue le souvenir du premier franchissement parisien. De nombreuses fois rebâti durant le Moyen Âge après avoir été emporté par les flots avec ses maisons. Après plusieurs effondrements, le Petit-Pont et toutes les maisons qui y étaient construites furent totalement détruits par un incendie en 1718, provoqué par la présence de deux bateaux de foin en flammes qui avaient dérivé. Il fut remplacé un an plus tard par une autre réplique de pierre à 3 arches. Cette fois, la construction d'habitations fut interdite. L'actuel pont est construit en 1853. Pont en maçonnerie reposant sur une simple arche en pierre. Il a été renommé Petit-Pont-Cardinal-Lustiger le 11 juin 2013 du nom de celui qui fut archevêque de Paris de 1981 à 2005.
- 19. Pont Saint-Michel** : La construction d'un pont en pierre fut décidée en 1353 par le parlement de Paris. La construction s'étala de 1379 à 1387. Chose habituelle au Moyen Âge, le pont fut rapidement loti de maisons qui furent emportées, ainsi que le pont, par la Seine en 1407. le pont fut immédiatement reconstruit en bois en 1408. Ce nouveau pont reçut en 1424 le nom de Saint-Michel en raison du voisinage de la chapelle Saint-Michel sise dans l'enceinte du palais. Il fut à son tour détruit, par une crue de la Seine, en 1547. Le pont Saint-Michel fut alors reconstruit rapidement en bois. Il fut à son tour détruit le 30 janvier 1616. Rebâti en pierres, et loti de 32 maisons qui ne disparurent qu'au début du 19<sup>e</sup> siècle, ce fut le dernier pont avant l'ouvrage actuel. Le pont actuel est construit en 1857 sur le même modèle que le pont au change.
- 20. Pont au Change** : Le premier pont qui fut construit à cet endroit au 9<sup>e</sup> siècle pour franchir le grand bras de la Seine, sous le règne de Charles le Chauve, s'appelait alors le **Grand-Pont**. il est emporté par une crue en décembre 1296 et est remplacé par un nouveau Grand-Pont qui deviendra le Pont-aux-changeurs du fait que les changeurs, (les *courtiers de change*) y tenaient leur banc pour changer les monnaies. les joailliers, orfèvres et changeurs avaient installé leurs boutiques si serrées que l'on ne voyait pas la Seine depuis le pont. Il est détruit dans la nuit du 23 au 24 octobre 1621 par la propagation de l'incendie du pont Marchand tout proche (15 m). Les deux ponts furent remplacés par un pont provisoire dit pont de Bois, avant que le pont au Change ne soit reconstruit avec les deniers des joailliers et orfèvres, de 1639 à 1647. Il est alors le plus large de Paris. L'actuel Pont au Change a été construit de 1858 à 1860 sous le règne de Napoléon III. Pendant les travaux, une passerelle provisoire est installée entre les deux rives.
- 21. Pont Neuf** : Le pont Neuf est actuellement le plus ancien pont de Paris, le troisième plus long après les ponts amont et Aval. il doit son nom à la nouveauté que constituait à l'époque un pont dénué d'habitations et pourvu de trottoirs protégeant les piétons de la boue et des chevaux. Le 16 mars 1578, la construction est autorisée par lettres patentes du roi Henri III, lequel pose la première pierre de l'ouvrage le 31 mai suivant en présence de la reine mère Catherine de Médicis. Sa construction se poursuivra jusqu'en 1607, sous le règne d'Henri IV.

**22. Pont des Arts** : Entre 1801 et 1804, une passerelle de neuf arches en fonte réservée aux piétons est construite à l'emplacement de l'actuel pont des Arts : c'est le premier pont métallique de Paris. En 1852, à la suite de l'élargissement du quai de Conti, les deux arches de la rive gauche deviennent une seule arche. En 1976, l'inspecteur général des Ponts et Chaussées rapporte la fragilité de l'ouvrage, principalement due aux bombardements des Première et Seconde Guerres mondiales et à plusieurs collisions de bateaux en 1961 et 1970. Le pont sera fermé à la circulation en 1977 et s'effondrera effectivement sur 60 mètres en 1979 lors d'un dernier choc avec une barge. Le pont est démonté en 1980. Le pont actuel a été reconstruit entre 1981 et 1984 « à l'identique ».

**23. Pont du Carrousel** : Généralement appelé pont du Carrousel, il était également nommé pont des Saints-Pères car il était construit dans le prolongement de la rue des Saints-Pères. Il était aussi parfois nommé pont du Louvre, puisqu'il débouchait face au palais du Louvre, rive droite. Une ordonnance royale du 11 octobre 1831 autorisa la construction du pont. Le pont est livré à la circulation le 30 octobre 1834. À chaque angle du pont s'élèvent des sculptures de Louis Petitot (toujours en place sur l'ouvrage actuel) représentant l'Abondance, l'Industrie, la Seine et la Ville de Paris. En 1883, le pont est fermé à la circulation pendant six mois pour remplacer une partie des poutres et des traverses. En 1906, le bois du tablier est remplacé par du fer. Malgré cette réparation, le pont est étroit (largeur entre garde-corps de 11,85 m.) et bouge dangereusement. En 1930, on le juge aussi d'une hauteur insuffisante pour la navigation fluviale, et il est décidé de le détruire totalement pour le remplacer par un nouvel ouvrage, un peu plus en aval, face aux guichets du Louvre. Le nouveau pont reprend la forme générale du pont initial avec ses trois arches, mais est maintenant en béton armé. Les travaux commencent par la partie aval qui est mise en service avant la destruction de l'ancien pont. La Seconde Guerre mondiale arrêta les travaux d'aménagement en rive gauche. Raymond Subes a conçu, pour l'éclairage du pont, un ingénieux système de réverbères télescopiques mis en place en 1946 (les lampes s'élevant de 13 m le jour à 20 m la nuit), le mécanisme télescopique, tombé en panne peu de temps après sa mise en service, a été restauré en 1999.

**24. Pont Royal** : Après avoir assisté à un accident du bac qui traversait la Seine dans le prolongement de la rue du Bac au cours d'une promenade, Louis XIII décida la construction d'un pont à cet emplacement. Fragile, ce pont de quinze arches sera réparé une première fois en 1649, entièrement refait deux ans plus tard, incendié en 1654, emporté par les eaux en 1656. Il est remplacé entre le 25 octobre 1685 et le 13 juin 1689 par un pont en pierre entièrement financé par le roi Louis XIV, ce qui lui vaut son nom de *pont Royal*. C'est le troisième plus ancien pont de la ville, après le pont Neuf et le pont Marie.

- 25. Passerelle Léopold Sédar-Senghor (ex-Solférino) :** Pendant un siècle, c'est le pont en fonte inauguré par Napoléon III en 1861 qui permettait le passage de véhicules entre le quai Anatole-France et le quai des Tuileries. C'est la victoire en juin 1859 de la bataille de Solférino qui donne son nom à l'ouvrage, le pont de Solférino, ainsi qu'à une rue dans son prolongement. Fragilisé (notamment par des chocs avec les péniches), il est détruit et remplacé en 1961 par une passerelle piétonne en acier reposant sur deux piles de béton construite une trentaine de mètres en amont et démolie à son tour en 1992. La nouvelle passerelle de Solférino a été construite entre 1997 et 1999. Elle a été rebaptisée du nom de Léopold Sédar Senghor le 9 octobre 2006 à l'occasion du centième anniversaire de la naissance du poète, écrivain et homme d'État sénégalais.
- 26. Pont de la Concorde :** Ce pont était en projet depuis 1725, lors de la construction de la place Louis-XV (aujourd'hui place de la Concorde), pour remplacer le bac qui l'assurait alors la traversée à cet endroit. Assurant la construction en pleine tourmente révolutionnaire, architecte Jean-Rodolphe Perronet utilise des pierres de taille provenant de la démolition de la Bastille. La construction sera terminée en 1791. La circulation y est très dense, et le pont a dû être élargi de chaque côté entre 1930 et 1932, pour atteindre le double de sa largeur initiale. Les ingénieurs prennent soin néanmoins de conserver l'architecture néoclassique d'origine. Il a été rénové une dernière fois en 1983.
- 27. Pont Alexandre III :** Inauguré pour l'Exposition universelle de Paris en 1900, le pont était destiné à symboliser l'amitié franco-russe, instaurée par la signature de l'alliance conclue en 1891 entre l'empereur Alexandre III (1845-1894) et le président de la République française Sadi Carnot. La première pierre fut posée par le tsar Nicolas II de Russie, l'impératrice Alexandra Fedorovna et le président Félix Faure le 7 octobre 1896. Sur la colonne, rive droite en aval, fut gravée cette inscription : « Le 14 avril 1900, Émile Loubet président de la République Française a ouvert l'exposition universelle et inauguré le pont Alexandre III ».
- 28. Pont des Invalides :** L'histoire de ce pont débute en 1821, lorsque l'ingénieur Claude Navier travaille à la conception d'un pont suspendu techniquement révolutionnaire destiné à être construit face à l'hôtel des Invalides (à l'emplacement de l'actuel pont Alexandre-III). La construction débute donc en 1824. Hélas, des ruptures et des éboulements condamnent le projet à la démolition avant même sa mise en service. À la suite de plaintes de défenseurs de la perspective des Invalides, l'Administration décide de transférer le futur pont en aval. Les ingénieurs terminent leur ouvrage en 1829, mais celui-ci fatigue rapidement et son accès doit être réglementé dès 1850. En 1854 il est démoli en vue de son remplacement pour l'Exposition universelle de 1855. Les ingénieurs utilisent les piles existantes du pont suspendu précédent et y ajoutent une nouvelle pile centrale, pour bâtir un pont en arc en maçonnerie. Pourtant plus solide, ce pont subit en 1878 un tassement de 25 à 30 cm, et il perd deux arches pendant l'hiver 1880 (rétablies dès la fin de l'année). Le pont est stable depuis lors, et la seule modification du 20e siècle sera l'élargissement de ses trottoirs en 1956.

- 29. Pont de l'Alma** : Le pont est construit de 1854 à 1856. Il est inauguré par Napoléon III le 2 avril 1856. Pour l'exposition universelle de 1900, le pont a été doublé en amont par une passerelle, dite passerelle de l'Alma. De 1970 à 1974, le pont est entièrement remplacé, du fait de son étroitesse et d'un tassement. Sur l'ancien pont, chacune des deux piles était décorée, côté amont et côté aval, par une statue représentant un des quatre régiments ayant valeureusement combattu lors de la guerre de Crimée. Le pont reconstruit entre 1970 et 1974 ne possédant plus qu'une seule pile, seul le zouave a été conservé (mais pas du même côté), et les trois autres statues ont été déplacées.
- 30. Passerelle Debilly** : C'est le commissaire général de l'Exposition universelle de 1900, qui décide le 26 octobre 1898 de construire une passerelle provisoire afin de permettre la circulation des visiteurs. du nom de Jean Louis Debilly, un général du Premier Empire. C'est avec la tour Eiffel un deuxième ouvrage métallique initialement provisoire à être resté témoin de son époque. Pourtant, en 1941 l'ouvrage était encore menacé de disparaître après que le président de la Société des architectes l'a qualifiée d'« accessoire oublié d'une fête passée ». La passerelle a été finalement classée en 1966.
- 31. Pont d'Iéna** : Napoléon Bonaparte fit construire un pont faisant face à l'École militaire et il lui donna le nom de la bataille d'Iéna. Sa construction initiale a duré de 1808 à 1814. Lors de l'occupation de la capitale par les troupes prussiennes, le général Blücher, le vaincu de la bataille d'Iéna, voulut le faire sauter, mais Talleyrand fait débaptiser l'ouvrage qui est renommé *Pont de l'École Militaire* et l'on fit disparaître les aigles qui le décoraient. Il retrouvera son nom et ses atours sous Louis-Philippe. En 1853, quatre sculptures sont mises en place aux extrémités du pont : un *Cavalier gaulois*, un *Cavalier romain*, un *Cavalier arabe* et un cavalier grec. Durant l'Exposition universelle de 1900, il fut élargi à 24 mètres par l'adjonction de passerelles métalliques reposant sur les piles originales. En 1935, le pont fut rélargi en prévision de l'Exposition universelle de 1937 par l'adjonction de deux éléments de béton de part et d'autre de la structure initiale.
- 32. Pont de Bir-Hakeim** : La première version de l'ouvrage, une passerelle métallique piétonnière nommée *passerelle de Passy*, datait de l'exposition universelle de 1878. À la suite d'un concours organisé en 1902, il a été reconstruit en 1905 pour permettre la circulation piétonne et automobile ainsi que supporter le viaduc ferroviaire, en s'appuyant sur l'île aux Cygnes. Le 18 juin 1949, pour le 9<sup>e</sup> anniversaire de l'appel du 18 Juin, le conseil municipal de Paris, organise une grande manifestation commémorative en présence du général Charles de Gaulle. À cette occasion le viaduc de Passy est rebaptisé en souvenir de la bataille de Bir Hakeim.
- 33. Pont Rouelle** : Construit à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900, le pont Rouelle a été désaffecté en 1937 puis remis en service en 1988.

34. **Pont de Grenelle** : Le premier pont de Grenelle est conçu par l'architecte Mallet, à l'initiative des promoteurs du quartier Beaugrenelle. Le pont est ouvert aux piétons et aux voitures (à cheval) le 1<sup>er</sup> mai 1827, avec un droit de péage variant de 5 centimes de francs pour un piéton à 25 centimes pour un carrosse à deux chevaux et, concernant les animaux, 1 centime pour un porc, mouton ou chèvre, 2 centimes pour un âne et 5 centimes pour un cheval, bœuf ou vache. En 1873, ce pont s'affaisse totalement. Un an plus tard, la décision est prise de construire un pont en fonte de six arches. De 1966 à 1968, trois ingénieurs, Thenault, Grattesat et Pilon construisent le pont actuel.
35. **Pont Mirabeau** : L'un des plus célèbres depuis qu'apollinaire l'a immortalisé. Construit entre 1893 et 1896 par Jean Résal qui choisit de faire un ouvrage métallique à triple articulation. La travée centrale présente une ouverture de 96,5 mètres et les deux qui l'encadrent une ouverture de 34 mètres chacune. Des sculptures allégoriques reposent sur le socle des piles. Garde-corps métallique finement ouvragé. Classé monument historique en 1975.
36. **Pont du Garigliano** : Le pont actuel, réalisé entre 1963 et 1966, remplace le viaduc d'Auteuil ou pont du Point-du-Jour construit tout juste un siècle avant. C'est un ouvrage métallique moderne qui présente trois travées appuyées sur de hautes piles en maçonnerie. Long de 209 mètres, large de 26 mètres, il réclame 5 tonnes de peinture pour recouvrir, tous les trente ans, son revêtement en tôle.
37. **Pont aval** : Pont du boulevard périphérique construit en 1968, un an avant son homologue de l'amont. Long de 312,5 mètres, c'est un pont en béton à quatre travées destiné à recevoir le trafic routier.

*Source Wikipédia*