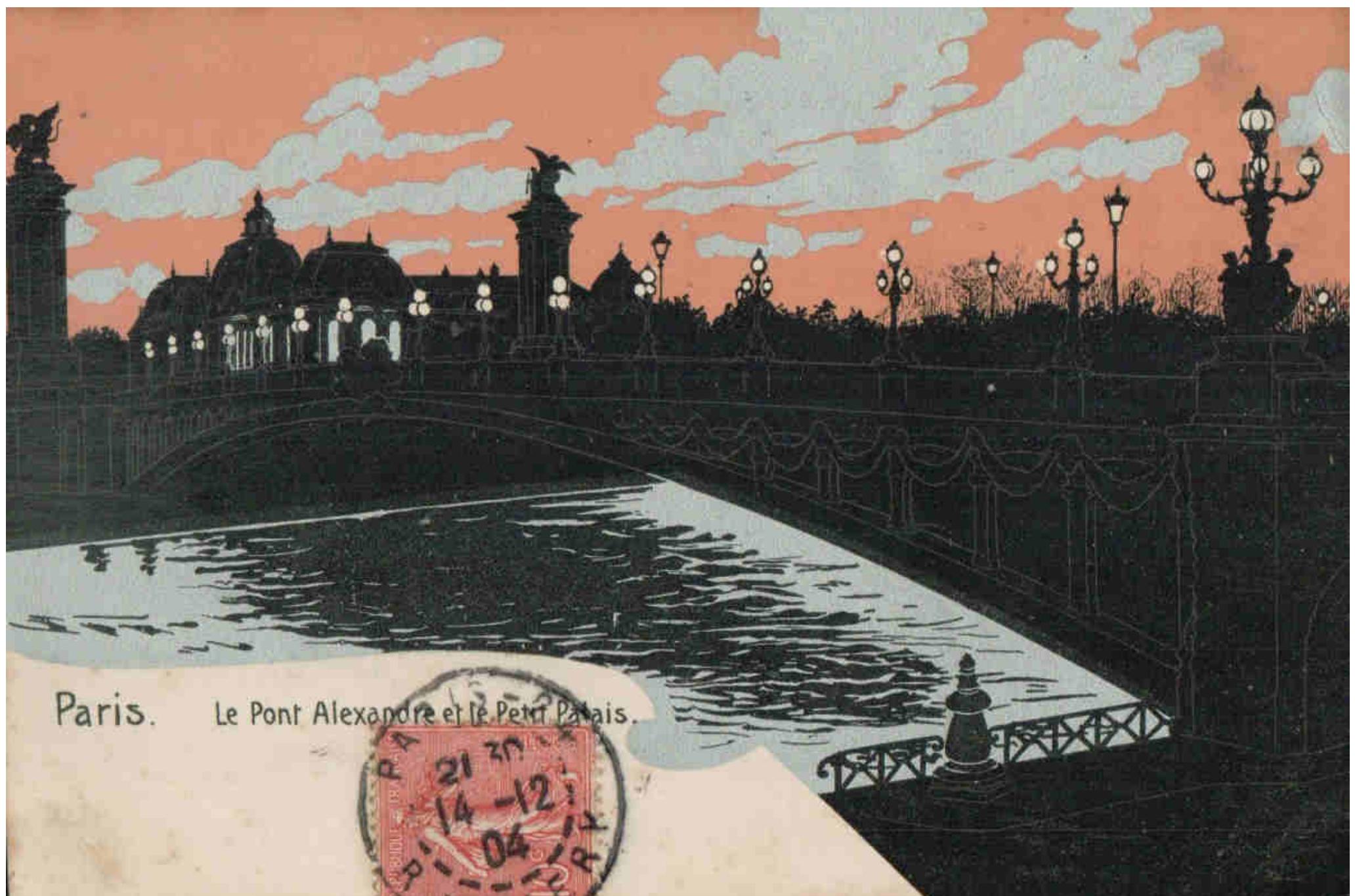


LA SEINE A TRAVERS PARIS.



PARIS VILLE LUMIERE, S'EST CONSTRUISTE AUTOUR DE LA SEINE.

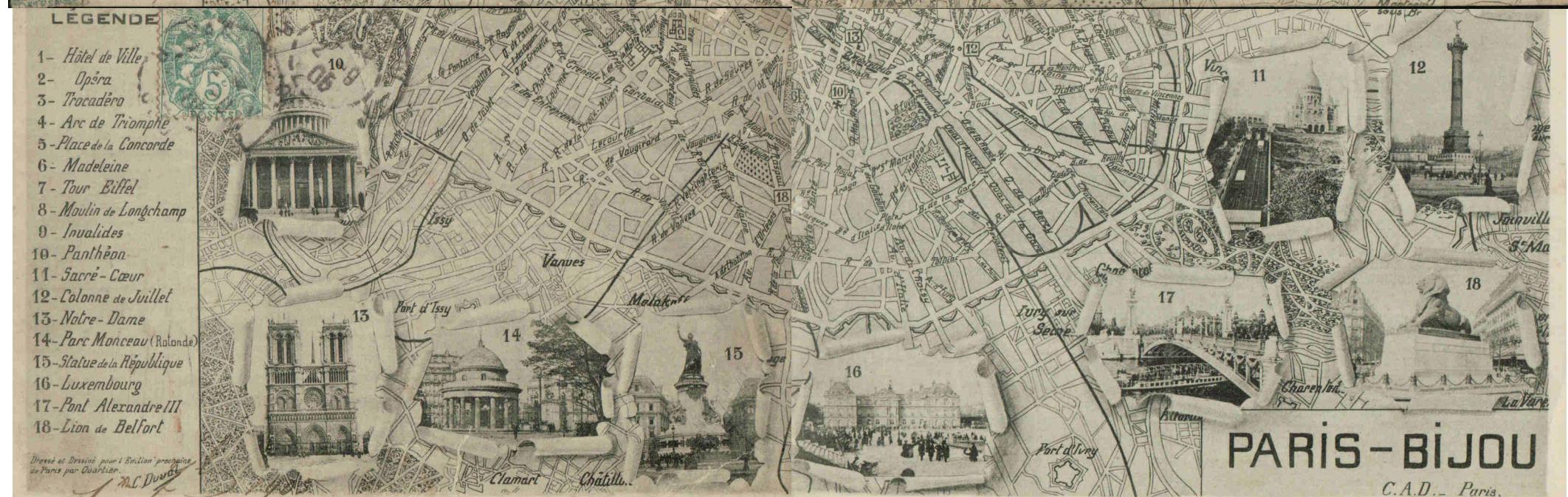
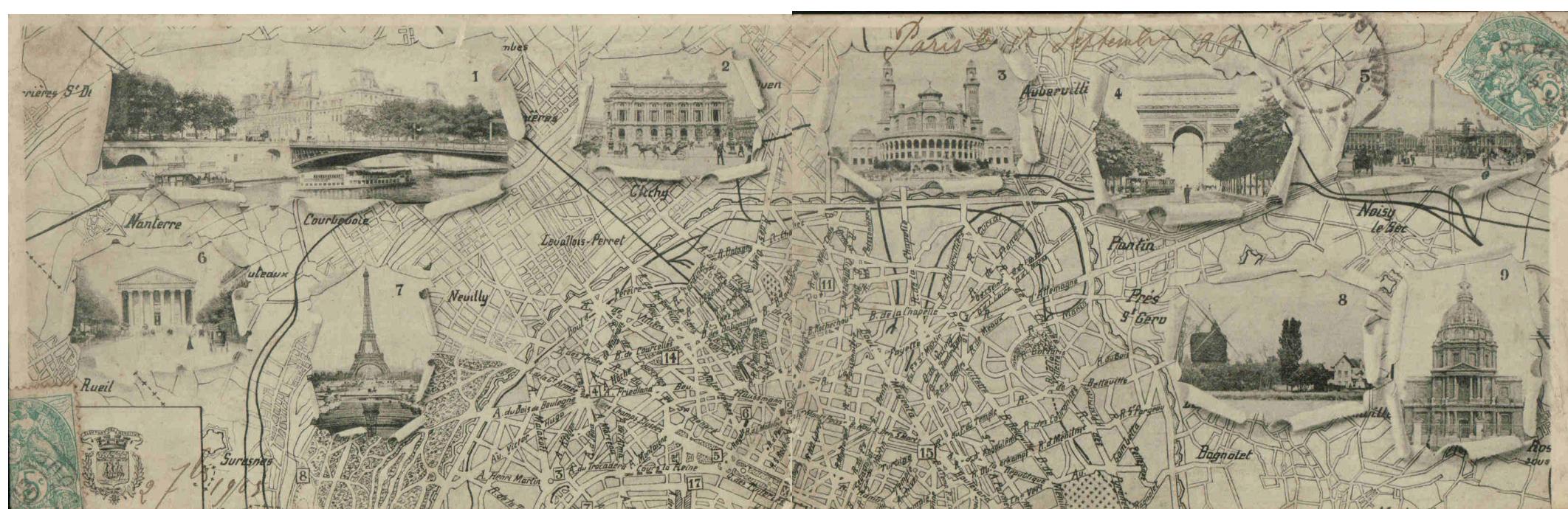
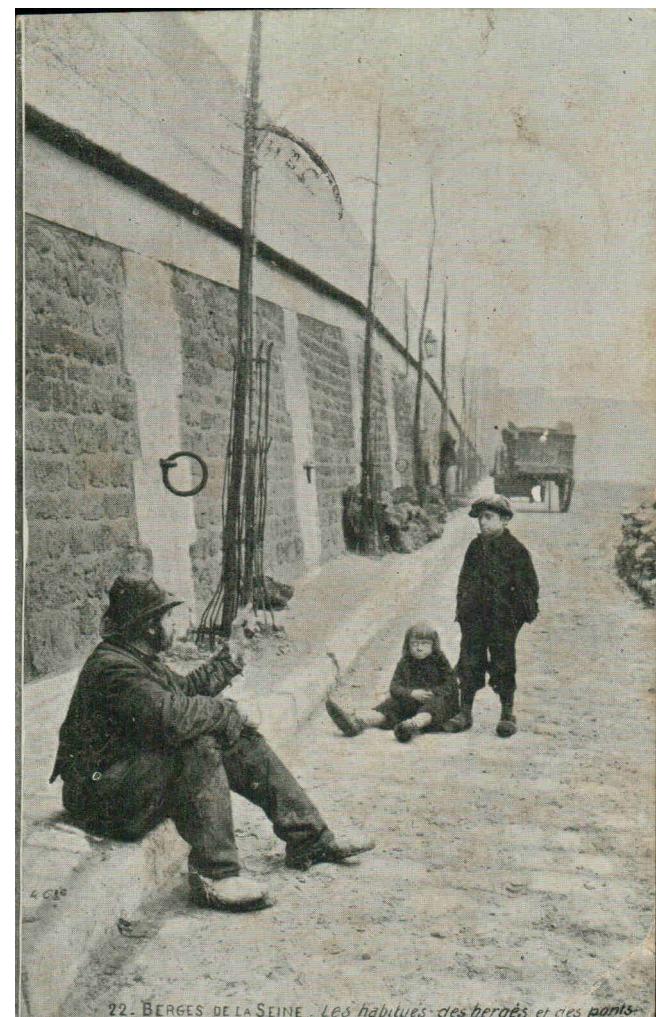
Un indulgent soleil, une grisaille rose,
Juste une touche d'or, de l'espace et des fleurs,
Des figures de marbre et, pour apothéose,
Ton sourire de femme ou se mêlent des pleurs:

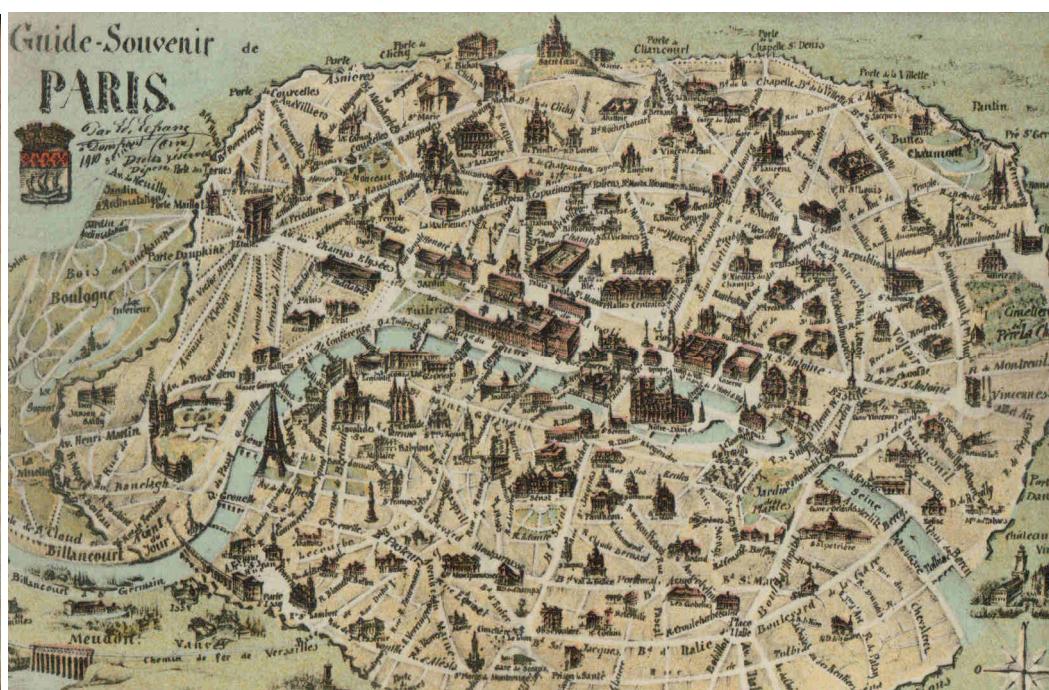
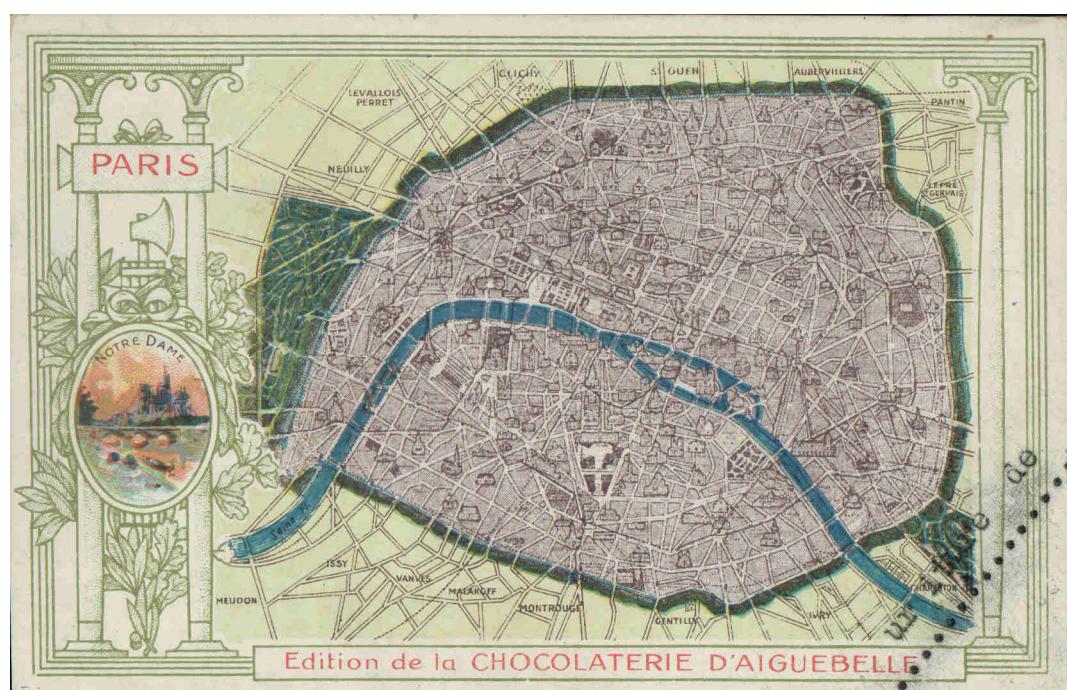
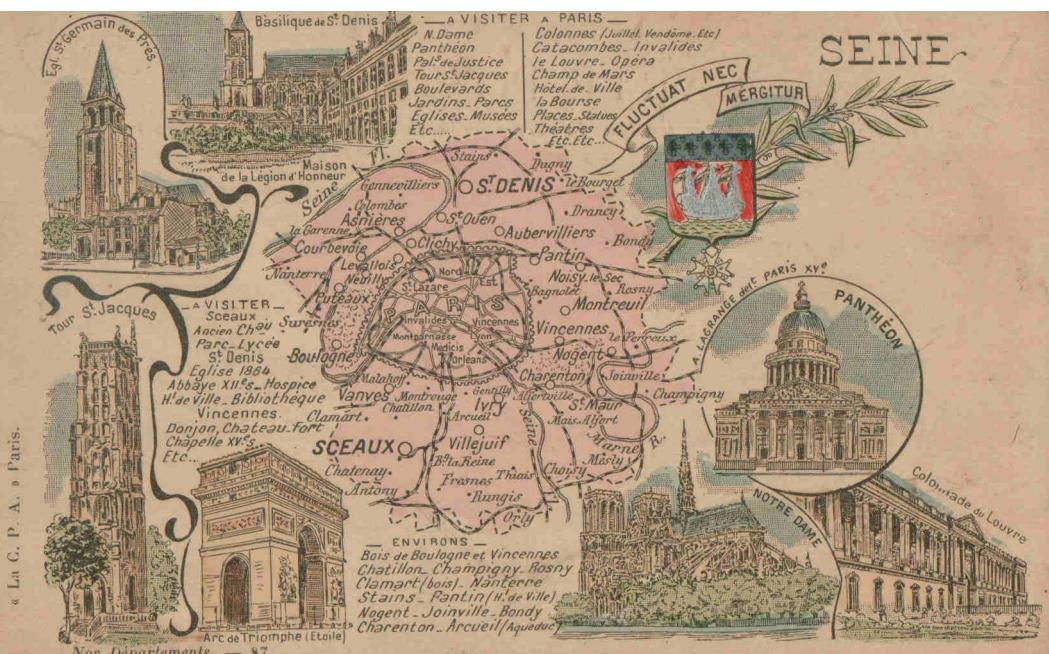
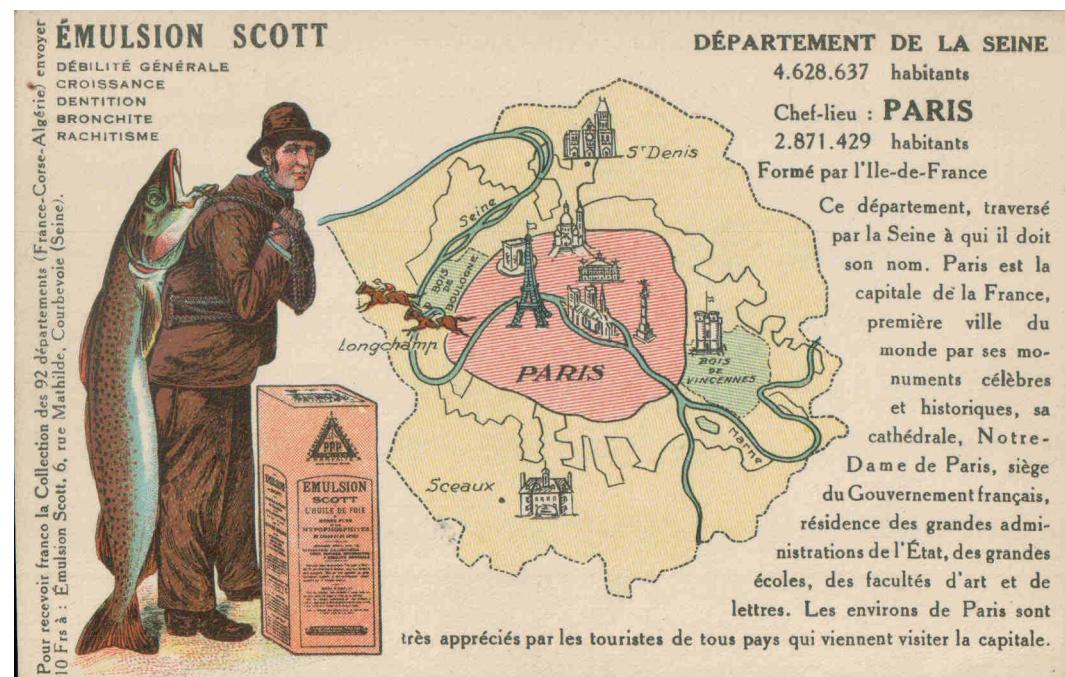
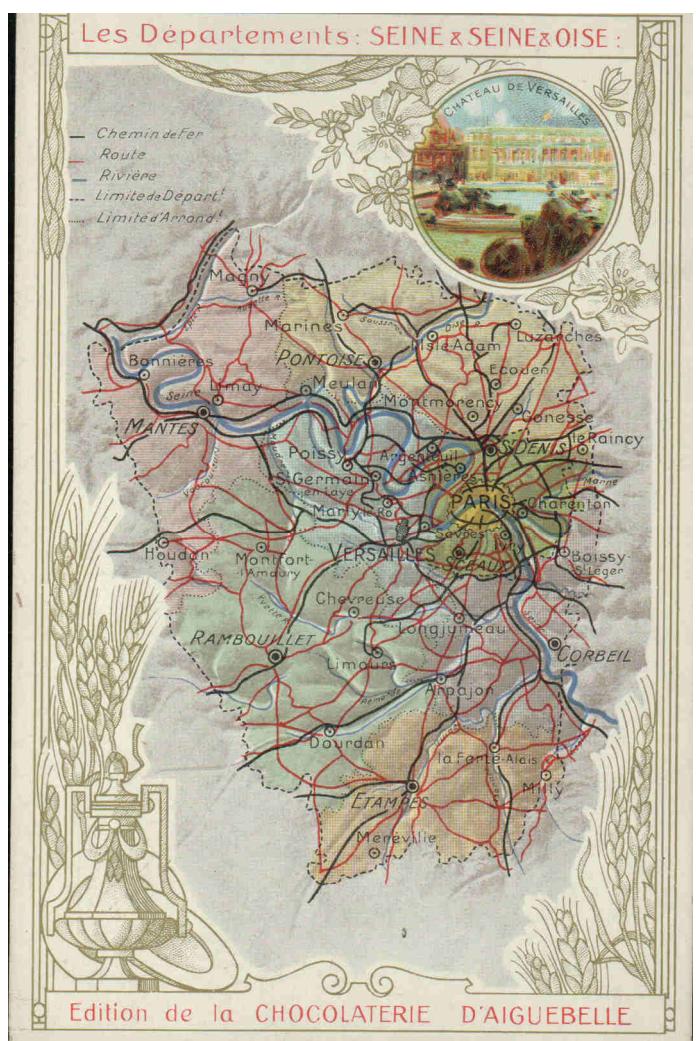
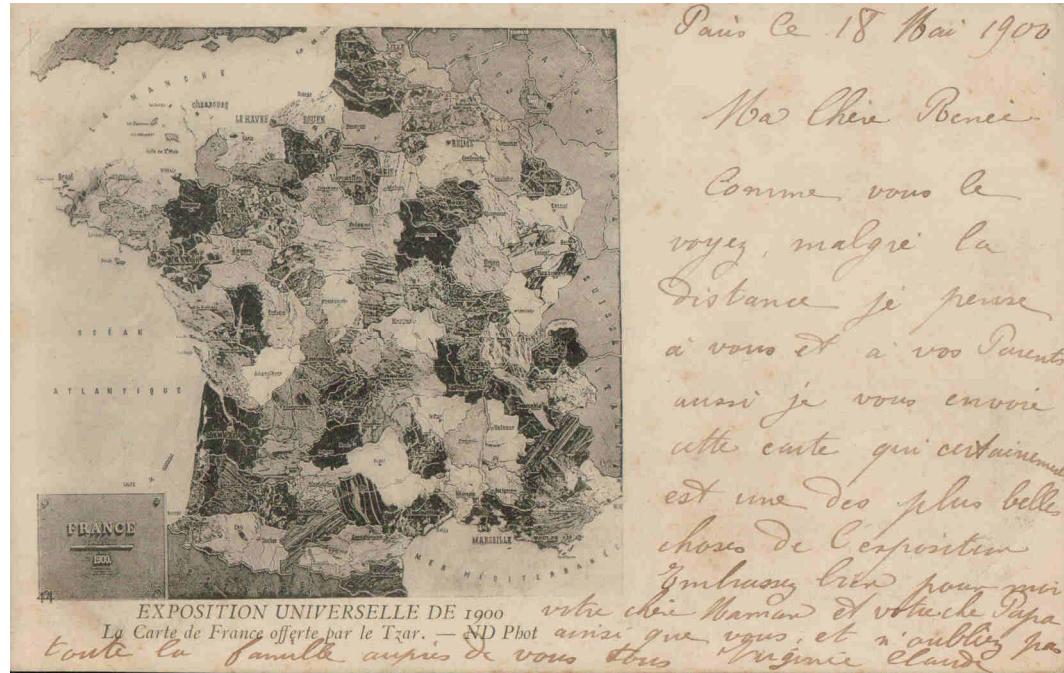
C'est toi, Paris. Faut t'il ajouter autre chose?
Il suffit de ce mot pour que battent les cœurs,
Comme à ce roulement de tambour qui propose
La Liberté parmi d'enivrantes clameurs

Ton secret, c'est d'offrir ta grâce nuancée,
Toujours jeune malgré deux mille ans d'apogée,
Puisque ton grand amour humain n'est jamais las.

Oh! Suivre tes vieux quais ou coule ton histoire,
Savourer à la fois tes peines et ta gloire,
Et redire ton nom comme un amant, tout bas!

Abel Doysié





LA SEINE EPINE DORSALE PARISIENNE.

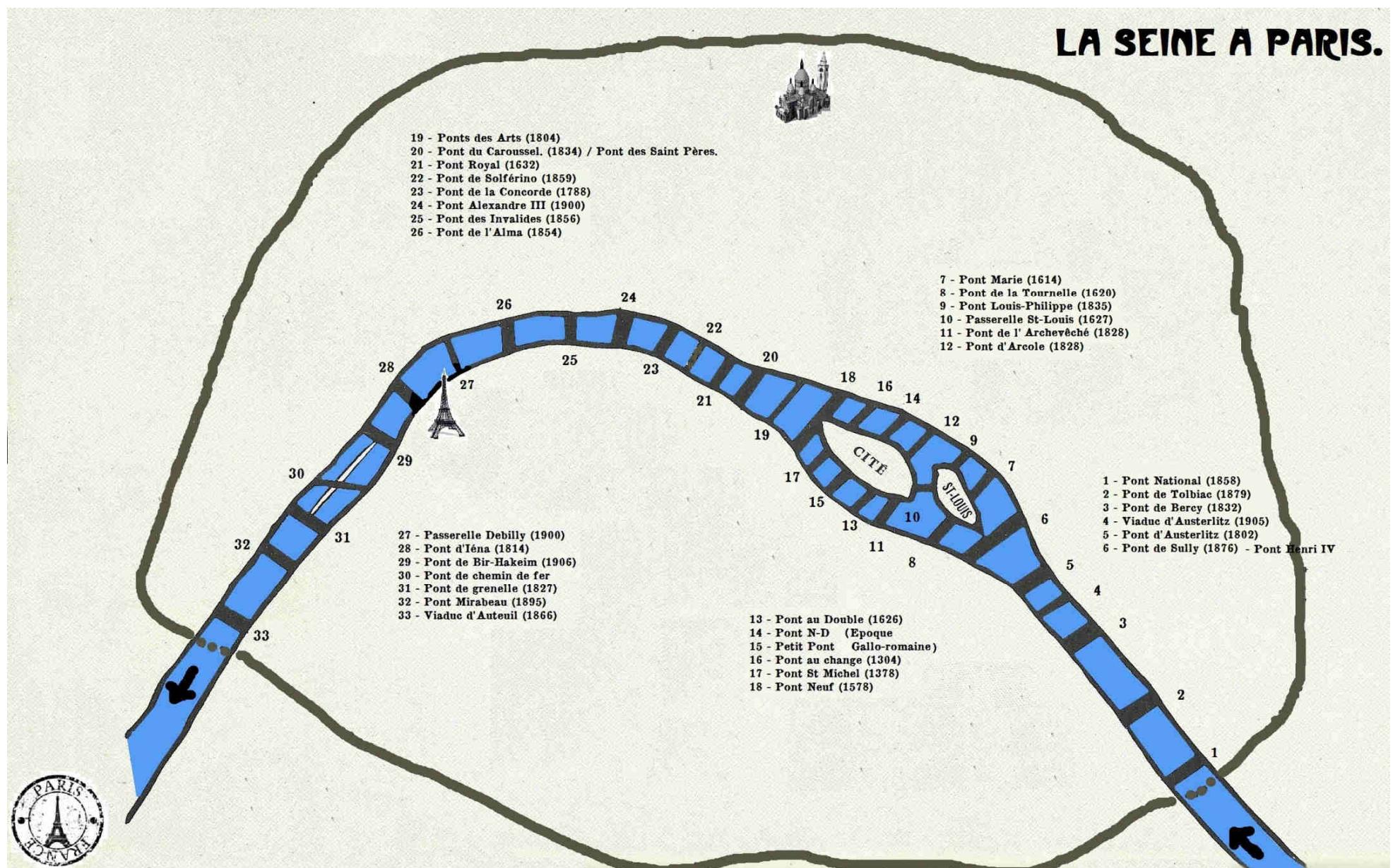
C'est sur le plateau de Langres, à 471 mètres d'altitude que la Seine prend sa source. Deuxième fleuve par sa longueur la Seine parcourt 776 km jusqu'à son estuaire le Havre et Honfleur. Paris est liée à la Seine comme nous le rappelle sa devise «Fluctuat Nec Mergitur». Elle traverse Paris sur 13 kilomètres et son débit y est de 273M3/s en moyenne. On trouve à Paris un pont en moyenne tous les 350 mètres. Plusieurs de ces ponts sont maintenant classés monuments historique et une grande partie des quais de la Seine sont inscrits à l'inventaire des sites mondiaux de l'Unesco (entre la tour Eiffel et l'île Saint-Louis.). Les quais de Paris peuvent être considérés comme la plus belle Avenue de la Capitale.



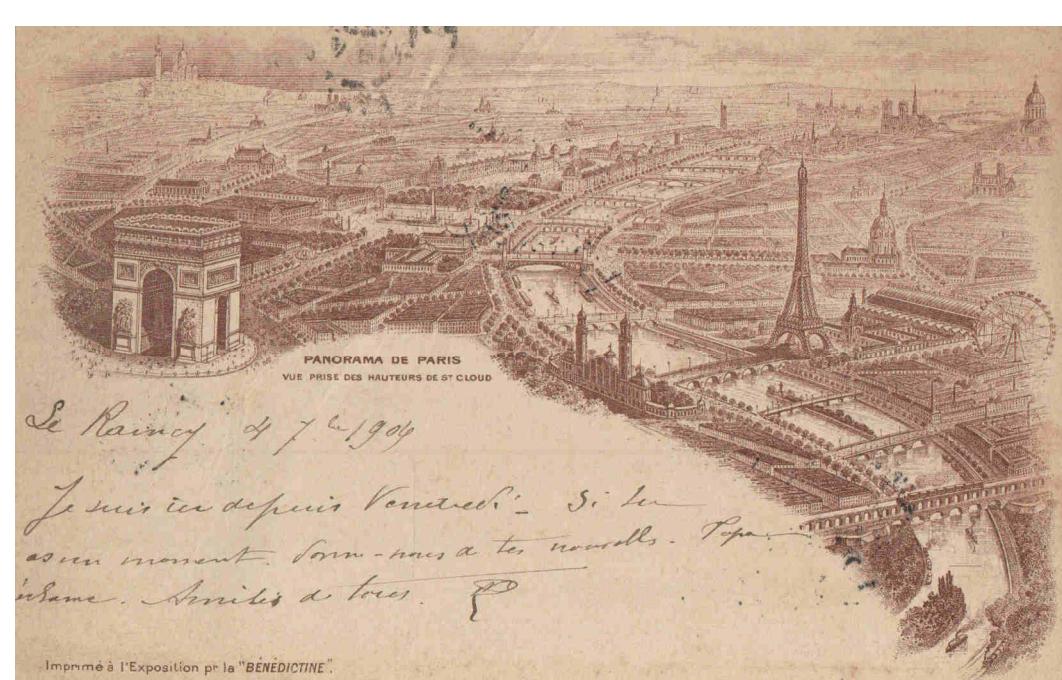
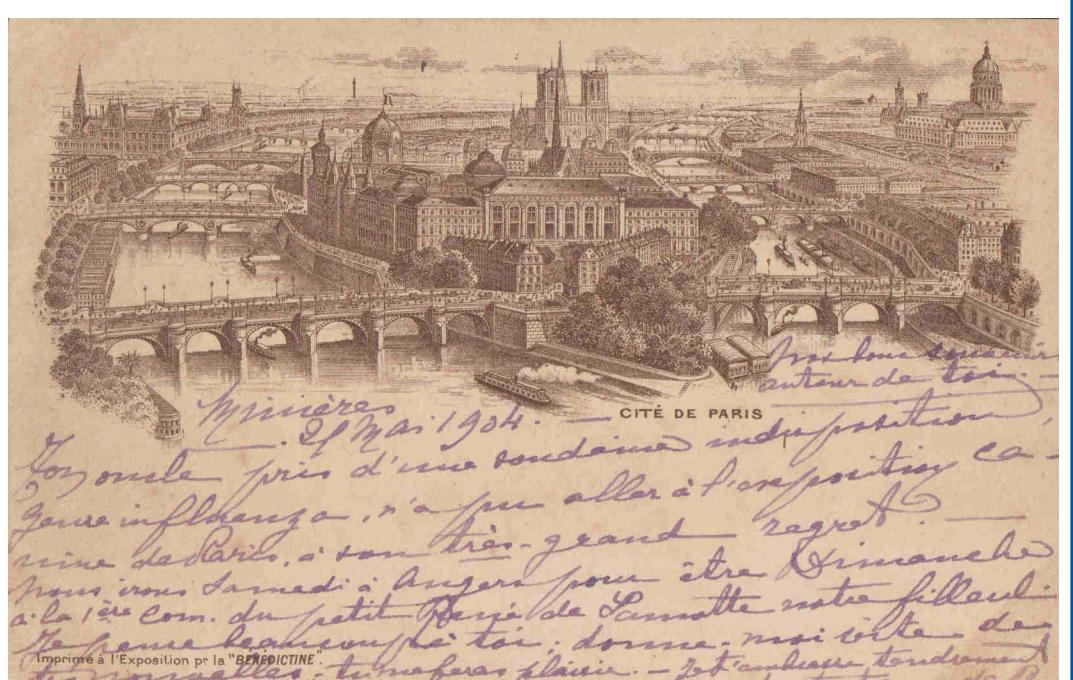
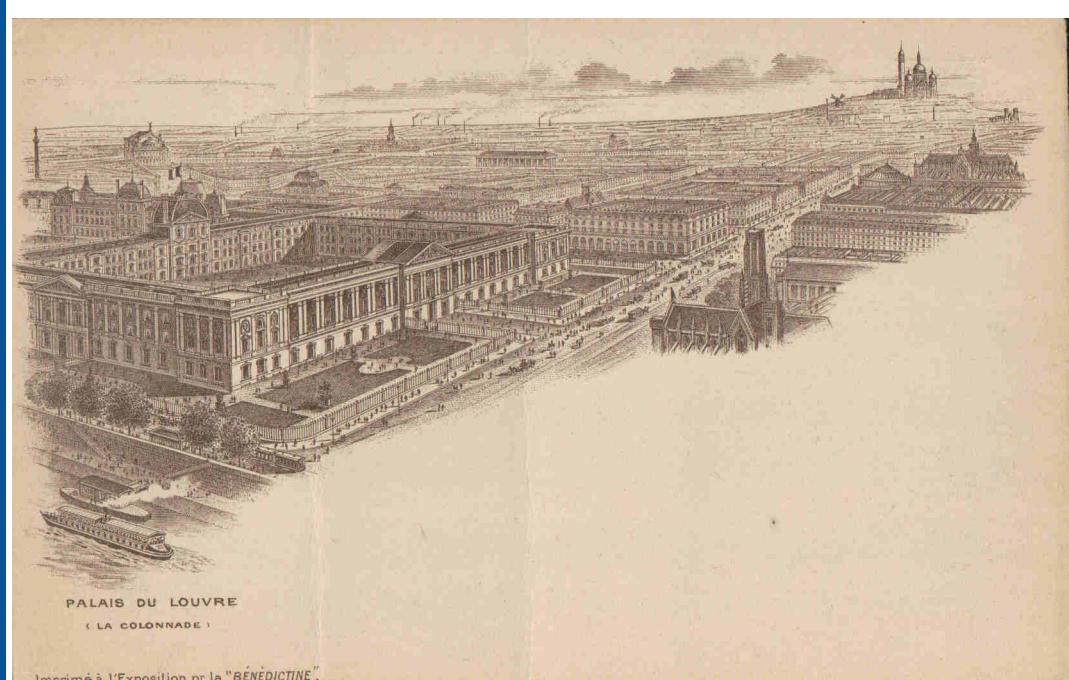
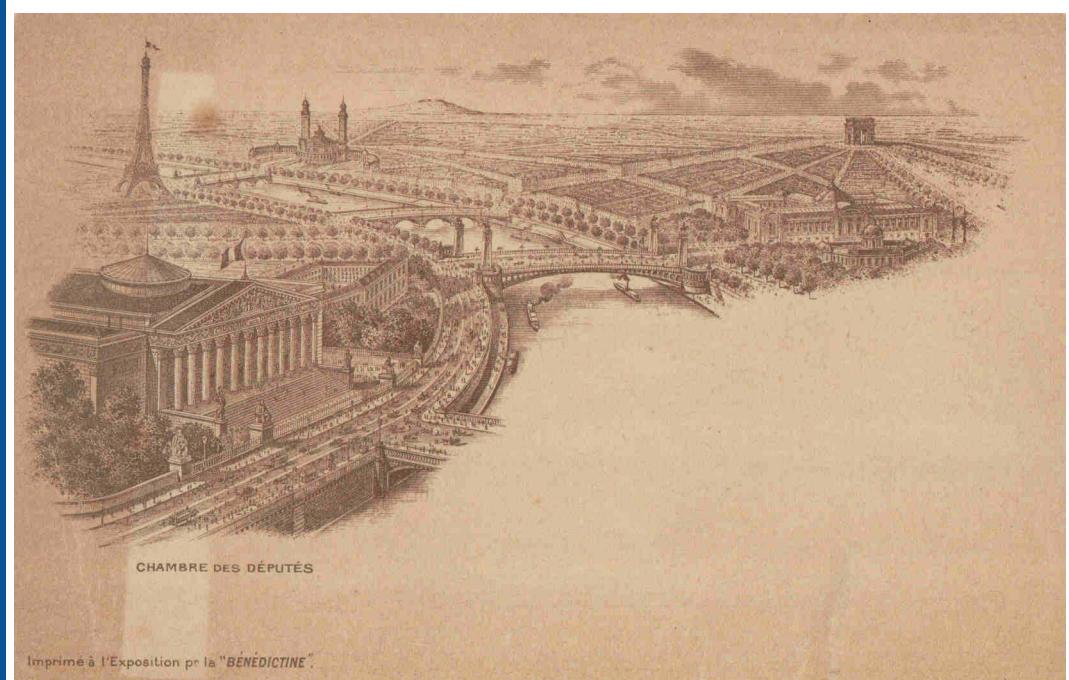
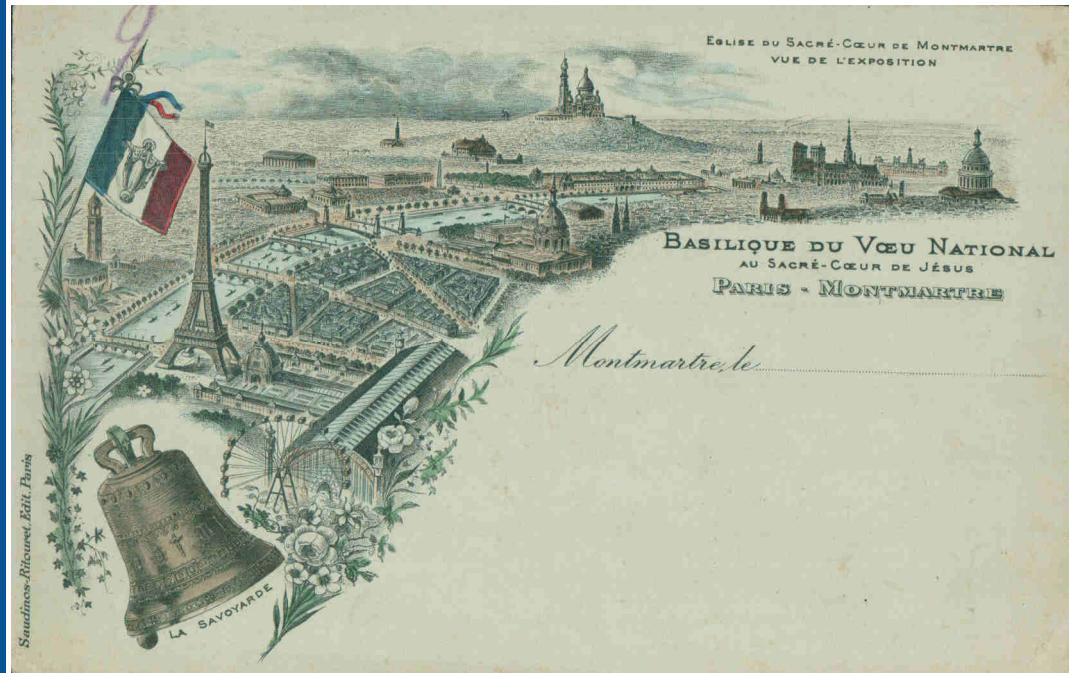
Paris est né, comme on sait, dans cette vieille île de la Cité qui a la forme d'un berceau. La grève de cette île fut sa première enceinte, la Seine son premier fossé. Paris demeura plusieurs siècles à l'état d'île, avec deux ponts, l'un au nord, l'autre au midi, et deux têtes de ponts, qui étaient à la fois ses portes et ses forteresses : le grand Châtelet sur la rive droite, le petit Châtelet sur la rive gauche. Puis, dès les rois de la première race, trop à l'étroit dans son île, ne pouvant plus s'y retrouver, Paris passa l'eau. Victor Hugo Notre-Dame de Paris. Paris à vol d'oiseau.

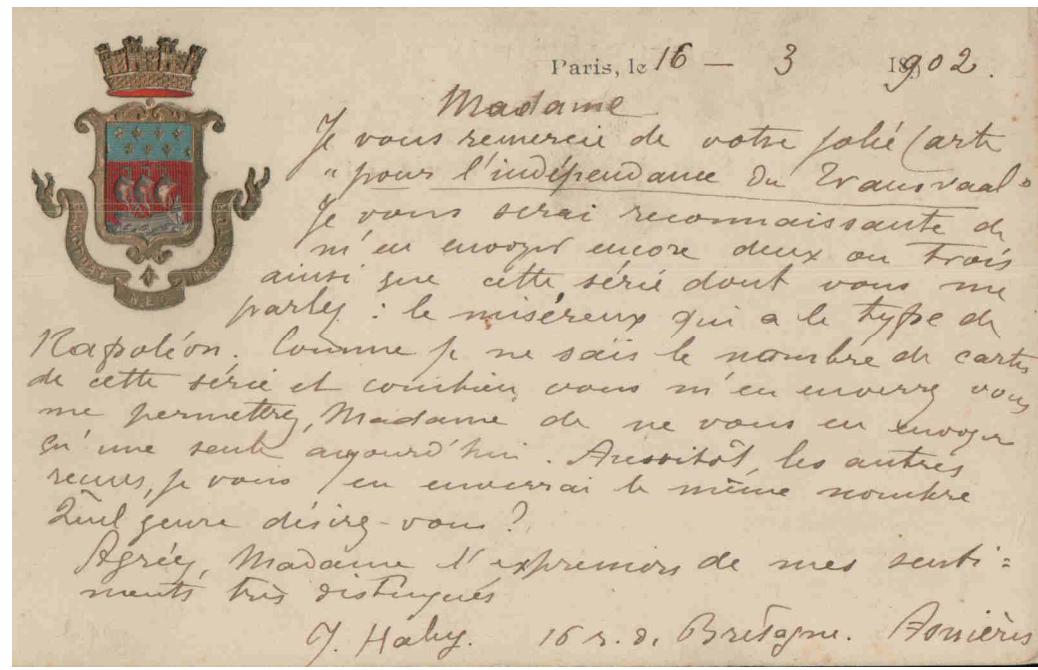
FLUETUAT NEC MERGITUR.

Quels mots résument mieux Paris que sa devise latine: « fluctuat nec mergitur »: *Il tangue mais ne coule pas*. La cité Parisienne est née et s'est étendue grâce aux eaux de la Seine. Les eaux de la Seine sont la colonne vertébrale de Paris et ou histoire Parisienne et histoire de France ont bourlingués côté à côté. On retrouve d'ailleurs les armes de Paris ornant la clef de voûte de l'arche du Pont Alexandre III enjambant la Seine. L'endroit est merveilleusement choisi. Cette devise fait directement référence à la nef représenté sur le blason et qui est le symbole de la puissante corporation de marchands bateliers (les Nautes), qui gérait la ville au Moyen Âge. Ce n'est que le 24 novembre 1853 par arrêté, que M. le baron Haussmann alors préfet de la Seine, officialise cette devise vieille du XVIème siècle mais qui n'a jamais fait l'objet par le passé d'une adoption définitive.



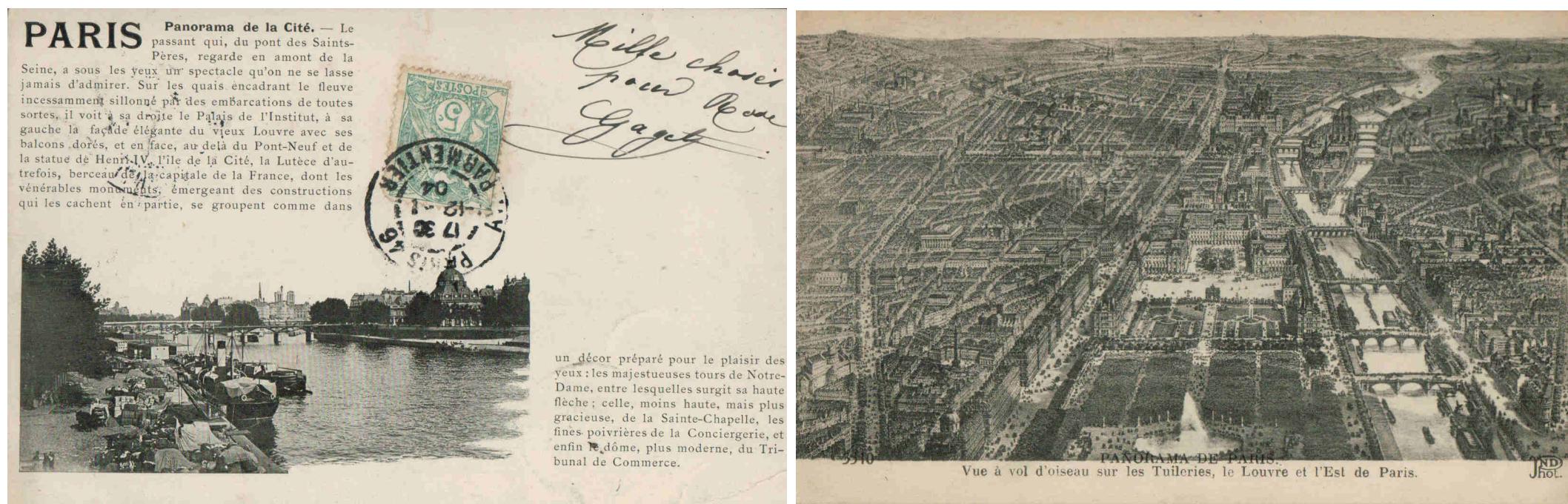
La mémoire collective se souvient de la crue de la Seine, en 1910 et où les habitants de nombreuses rues durent circuler en barques. En 1917 la Seine fut même prise dans les glaces autour de l'île de la cité le 06 février 1917. Mais saviez-vous que le lit de la Seine fut à sec pendant l'été 1850. Pas sur toute sa longueur certes mais sur quelques dizaines de mètres: suite au travaux qui ont approfondi et transformé par un barrage le petit bras de la Seine pour que ce dernier soit ouvert à la navigation en 1850-52.





L'ILE DE LA CITE.

L'Ile de la Cité est le coeur historique de Paris: cette langue de terre a été le siège des pouvoirs royal, judiciaire et religieux. Il subsiste aujourd'hui trois îles à Paris le long du cours de la Seine: les îles Saint-Louis, de la Cité et des Cygnes. Il en existait bien davantage il y a 20 siècles. L'Ile de la Cité était alors un point facile pour franchir la seine, par ailleurs voie d'échange incomparable pour le bois, le blé, le vin et autres marchandises... Choisie par les Parisii comme place forte et défendue par la Seine qui l'enserrait, elle fut d'abord la Lutèce Gauloise. Le développement de l'activité humaine y fut donc favorisé. Lutecia étant le nom qui sera retenu par César, prend donc naissance entre 250 et 225 avant Jésus-Christ. Dès le IIème siècle, se dresse à l'ouest la citadelle des gouverneurs gallo-romains, tandis qu'un culte païen s'élève à l'est. L'Ile de la Cité garda toute son importance sous la domination Franque, et resta pendant longtemps, même après l'extension de la ville sur la rive droite du fleuve, la résidence des Capétiens.



L'Ile de la Cité telle que nous la connaissons aujourd'hui était à l'origine constituée de trois petites îles situées à la pointe occidentale: l'île aux Juifs, dite aussi aux Treilles, de la justice, de galilée, aux bureaux; l'île aux vaches ou encore Bussy, du Passeur, du Patriarche; enfin de l'îlot de la Gourdaine.

C'est en 1607 sous le règne d'Henri IV que ces 3 îles furent rattachées les unes aux autres pour créer l'Ile de la Cité, dans le but d'y construire le Pont Neuf et la Place Dauphine. A la pointe orientale, la Motte aux Papelards, ou Terrain semble avoir été aussi un îlot de gravois. L'île ne s'étend alors que sur 8 hectares, contre 17 aujourd'hui. En grandissant au fil des siècles, la cité a toujours conservé cette division entre les deux pôles, le politique et le religieux. Totalemment métamorphosé sous Haussmann, qui rasa la cité médiévale pour en faire un centre administratif, l'île est aujourd'hui le siège de deux institutions garantes de l'ordre public: la justice et la police. Sa population pour la plupart entassé dans des quartiers médiévaux misérables et considéré comme misérable de Paris au XIXème siècle, est passée de 15000 habitants à 5000 en 1868. L'Ile de la Cité est un lieu hautement symbolique de la capitale.



LES BOUQUINISTES,

Les bouquinistes, un métier bien Parisien. L'ordonnance du 31 octobre 1822 reconnaît et règle le métier de bouquiniste. Du Pont Marie au Louvre sur la rive droite, de Notre Dame à l'institut sur la rive gauche, les boîtes des bouquinistes appartiennent aux quais de Paris. Les bouquinistes sont les héritiers des colporteurs du XVIème siècle. En 1723 Savary dans son dictionnaire du commerce définit ainsi les bouquinistes qu'il nomme « estalleurs »: « Pauvres libraires qui, n'ayant pas le moyen de tenir boutique ni de vendre du neuf, estaloient de vieux livres sur le Pont Neuf, le long des quais et en quelques autres endroits de la ville. » Paris est la seule ville à posséder des boîtes à livres installées sur ses quais, mais ce n'est qu'en 1891 que ceux-ci obtinrent le droit de laisser leur

boîtes accrochées au parapet; Avant, ils les emportaient chaque soir dans des voitures à bras. Recensés pour la première fois en 1857, ils étaient alors au nombre de soixante-huit. En 1892, Octave Uzanne (Bouquinistes et bouquineurs. Physiologie des quais de Paris du Pont royal au pont Sully – 1893) recense cent cinquante-six bouquinistes possédant mille six cent trente-six boîtes. Les bouquinistes sont constitués en chambre syndicale depuis 1904. Ils sont aujourd’hui près de 250 et répertoriés au Patrimoine mondial de l’Unesco depuis 1991.



Voici le texte de la Pelle Starck (panneaux d'information installés dans les rues de Paris devant certains monuments parisiens.) sur les bouquinistes de Paris:

Le terme de « boucquain », sans doute dérivé du flamand « boeckjîn » ou petit livre, fait son apparition en 1459, attesté sous la forme « bouquin » vers la fin du XVI^e siècle. Sans son « Dictionnaire » de 1690, Furetière en donne la définition de « vieux livre fripé et peu connu » ; le vocable de bouquiniste désigne, quant à lui, depuis 1752, les marchands installés sur les quais. En effet, leurs boîtes investissent peu à peu les parapets, d'abord sur la rive gauche ; environ 300 sous la Révolution, ils connaissent une première réglementation grâce à l'ordonnance du 31 octobre 1822. Un premier recensement officiel en 1857 en dénombre 68 et le décret du 10 octobre 1859 consacre leur maintien, un temps menacé par les grands travaux d'Haussmann. Depuis 1891, des « marchands d'esprit » ont l'autorisation de laisser sur place leurs caissons scellés pour la nuit. Selon Pierre Mac Orlan, ils représentent « le symbole de l'invitation aux voyages immobiles ».

Il n'y a qu'à traverser la chaussée et à gagner par quelques marches la longue file des boîtes des bouquinistes alignées là sur le faîte du mur; et, au milieu du bruit et de l'agitation, le mot est paix, recueillement. De beaux grands troncs d'arbres, s'élevant de la berge même qui est à quatre ou cinq mètres en contre-bas divisent devant vous l'espace; les bouquinistes sont assis sur leurs pliants, ou adossés au mur, ou bien ils vont et viennent devant leur étalage; des vieux, des vieilles, avec des pèlerines, des bonnets, des chapeaux, et puis des moins vieux et puis des jeunes qui campent tout le jour dans ces lieux réservés où ils vendent, pas cher, le résidu de la sagesse humaine. L'habitude les a rendus indifférents à ce double flot qui passe devant et derrière eux; l'un qui est celui des hommes, l'autre qui est celui du fleuve; ils sont immobiles entre les deux courants, quelquefois somnolents, presque toujours muets, tous pareils à leurs livres qu'il faut ouvrir et feuilleter pour qu'ils se mettent à dire quelque chose. C. F. RAMUZ

PARIS PLAGES.

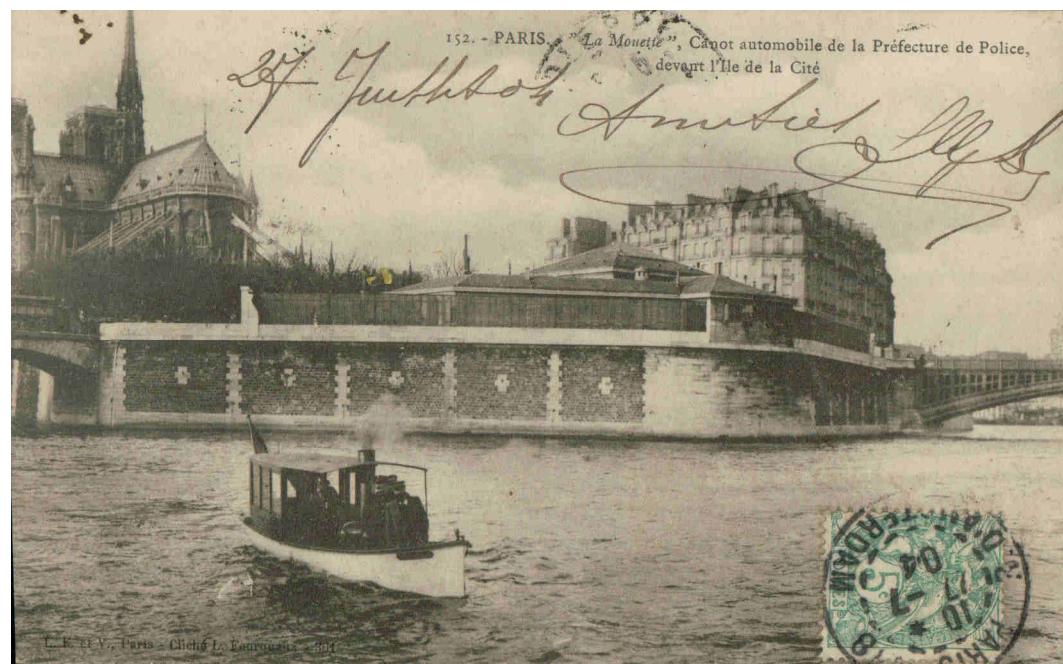
En 1900 la Seine est un fleuve d'une activité intense. En ce mois de juillet 1900 il fait chaud à Paris, très chaud. Du 10 au 28 juillet la chaleur est omniprésente avec des maximales à 40°C. Outre le trafic commercial, on y pêche le poisson, on y lave le linge dans de grands bateaux lavois, on y fait boire et baigner les chevaux. Mais aussi et surtout le peuple de la capitale s'y baigne. *Paris plages* n'est donc pas une histoire nouvelle. Cette année-là une des épreuves de natation des Jeux olympiques de Paris eu lieu dans la Seine dans le bassin d'Asnières. Il s'agissait d'une course avec obstacles. Les obstacles étaient constitués de bateaux à escalader ou à franchir sous l'eau. Un vrai parcours du combattant nautique. Etonnant non !



Carte postale représentant de jeunes parisiens sur la plage de Bercy.

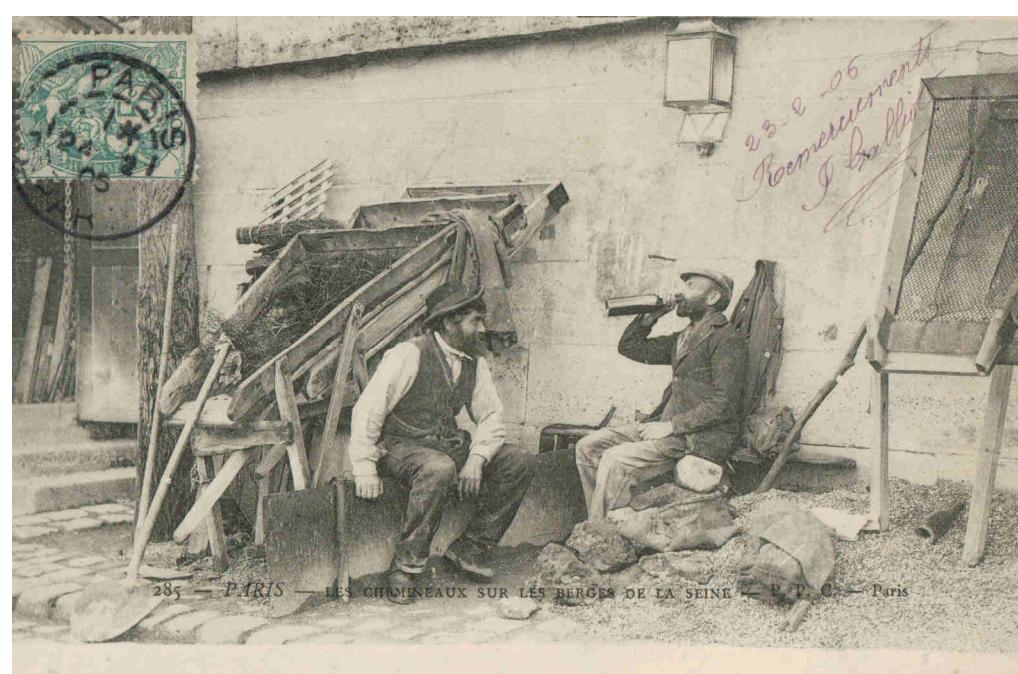
On aperçoit derrière ces enfants en culottes courtes le pont de Bercy. En 1903 le pont de Bercy est élargi de 5,50 mètres. Ces travaux d'élargissement réalisés par l'ingénieur Jean Réal sont destinés à la construction d'un viaduc constitué de 41 arcades en plein cintre de 4,50 mètres devant supporter la ligne du métropolitain n°6. Ce viaduc sera terminé en 1909. Cette carte postale de jeunes baigneurs trempant leurs mollets sur la plage de Bercy est donc postérieure à cette date. La plage de Bercy était située près de « l'usine château » au 50 quai de la Rapée, de la compagnie de chemin de fer du métropolitain (CMP). Georges Cloix écrivait d'ailleurs à propos de la plage de Bercy: *nous allions au quai de la Rapée, à la hauteur de l'usine électrique du métropolitain qui rejetait de l'eau chaude à cet endroit. On appelait d'ailleurs ce lieu « l'eau chaude ».*

Ce n'est pas pour autant que la qualité des eaux de la Seine à cette époque est exemplaire: le Service de Contrôle des eaux de la Ville de Paris a été créé le 14 mai 1900, sous la pression d'une opinion publique alarmée par la recrudescence de la fièvre typhoïde qui s'était manifestée dans la capitale et qui atteignit son paroxysme au cours de l'année 1899. Après-guerre, la pollution entraîne une interdiction générale de se baigner dans la Seine. Malgré cette interdiction de baignade faite en 1923 par arrêté préfectoral, les Parisiens continuèrent de s'y baigner jusqu'aux années 60. Paris Plages est aujourd'hui une opération estivale menée par la mairie de Paris depuis 2002. Mais si vous essayez de plonger une tête dans le fleuve, la brigade fluviale créée en 1900 par le préfet Lépine veille vous infligera une amende de 38€.



CLOCHARDS PARISIENS.

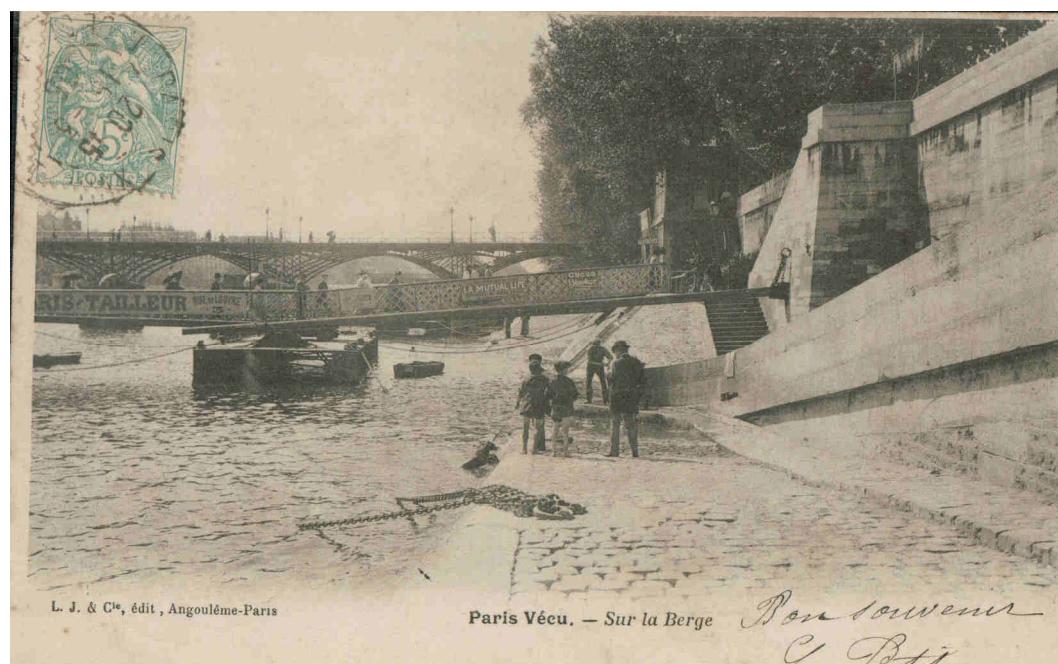
Le Clochard peut-être défini comme une personne qui vit sur des lieux publics et qui ne dispose pas d'un espace privé personnel. Le vagabond n'a donc pas de domicile fixe. Le mot *clochard* vient de « clocher » ou « boiter » et date de 1895. Avant le clochard était nommé mendiant ou vagabond. Un chemineau est un mendiant doublé d'un vagabond. L'attraction des grandes villes est très forte pour les miséreux. À Paris lors des expositions universelles de 1889 et 1900 les vagabonds sont nombreux. *La gazette des tribunaux* en novembre 1889 rapporte le récit de rafles dans le quartier des halles. Les vagabonds arrêtés sont des provinciaux qui venus pour l'exposition, s'étaient retrouvés à Paris sans le sous et n'avaient donc pas pu ou pas voulu repartir de la Capitale.



Sous l'arche d'un large pont, des feux étaient allumés. Débris de charpentes, morceaux de planches, branches mortes, épaves laissées par la rivière, en petit tas, brulaient: un peu de flamme, peu de fumée. Des hommes, des femmes, accroupis par deux, par trois, par quatre autour de chaque feu, ne bougeait pas, ne parlaient pas. Hommes barbus, couverts de loques, sordides, hirsutes, des sacs de toiles à côtés d'eux, raccommodés, rapiécés, fermés avec des ficelles. Femmes tassées, vieilles ou jeunes, immondes, brunes ou grises sortants sous des chapeaux crasseux, pendant sur les épaules. Un vieux, à quatre pattes, soufflait sur des braises entre deux pavés rapprochés, pour réchauffer une soupe jaunâtre dans une boîte de conserve rouillée. Léopold CHAUVEAU (Grelu.)

LES PONTS DE PARIS.

Il y a vingt et un siècles, Lutèce, occupe l'île de la cité, au milieu de la Seine. Reliée aux rives par deux ponts de bois dont l'entrée est défendue par des tours : le Grand-Pont (actuel pont Notre-Dame) et le Petit-Pont. Ces ponts de bois sont fragiles : glaces, inondations et les incendies les détruisent souvent. Au XIVème siècle deux nouveaux ponts relient l'île aux rives : le Pont aux Change et le Pont Saint Michel. En 1578 Henri II ordonne la construction d'un pont de pierre, il s'agit du Pont Neuf. Mais Paris continue sa croissance, cinq ponts sont construits sous Louis XIII puis un autre sous la révolution et enfin un autre sous le premier Empire. La Capitale s'étend que ce soit vers l'Est ou vers l'Ouest, six nouveaux ponts sont ouvert entre 1815 et 1848, cinq sous le second Empire et huit sous la Troisième république. Total :33



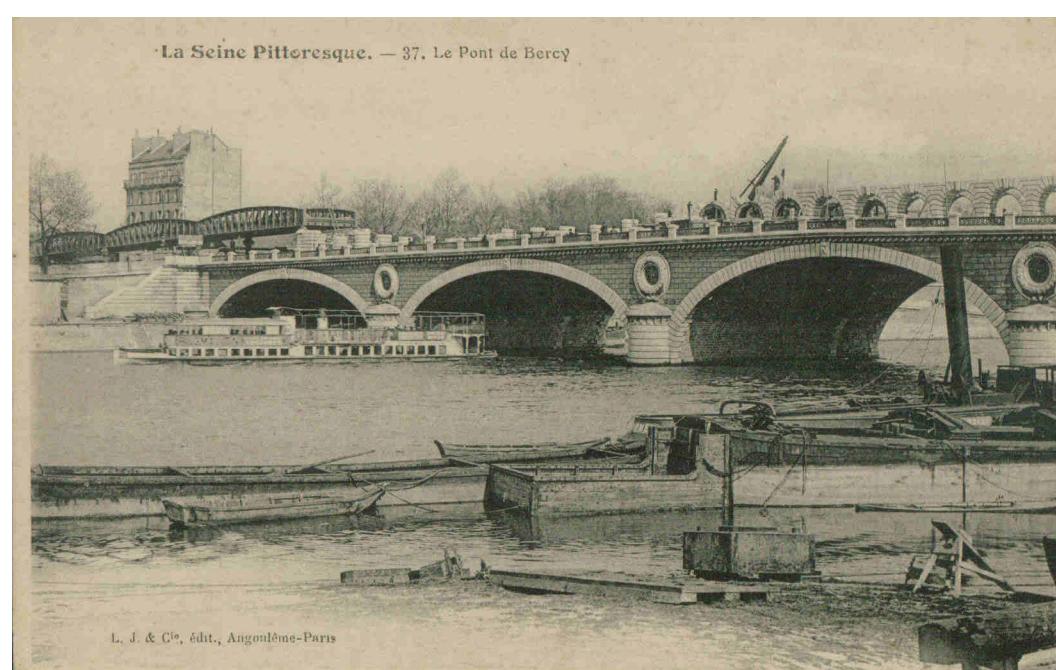
PONT NATIONAL. 1852 – 1853

Pont routier et ferroviaire réalisé en 1852 – 1853 par les ingénieurs Couche et Petit, à l'occasion de la création du chemin de fer de la petite ceinture ce pont comporte cinq arches en arc de cercle. Il marqua pendant un siècle la limite de la Ville de Paris du côté de l'amont, jusqu'à la construction du viaduc du boulevard périphérique en 1967 – 1968. Le pont reliait sur chacune des rives les fortifications de Thiers, véritable enceinte administrative de Paris, en pierre de taille et meulière, la plus longue du monde : 34 km, 94 bastions, 52 entrées, 17 portes, 23 barrières et 12 poternes, détruite entre 1924 et 1927. Jusqu'en 1870 il se nommait pont Napoléon III.



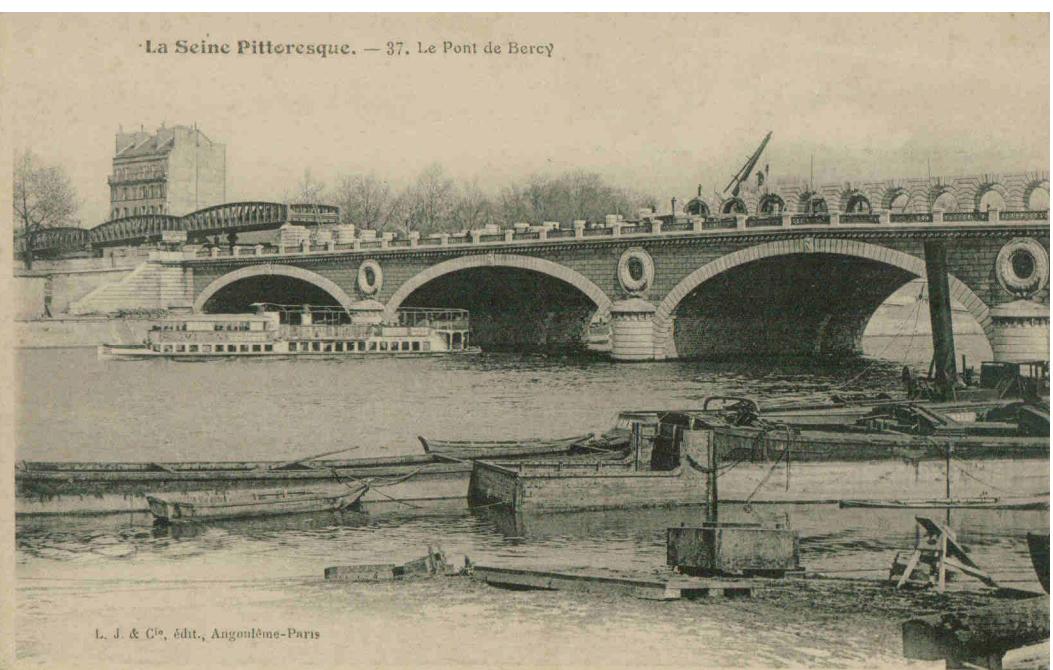
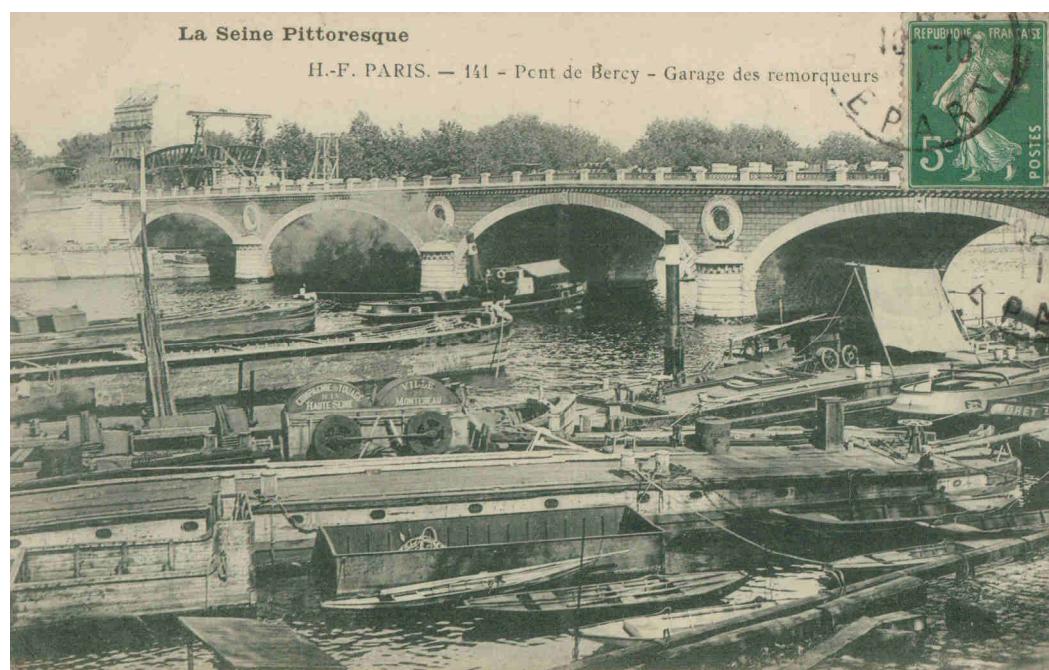
PONT DE TOLBIAC. 1879 – 1882

Il commémore la victoire de Tolbiac remporté en 496 par Clovis. Sa construction débuta en 1879 sous la direction des ingénieurs Bernard et Pérouse, à l'occasion de la construction du nouveau quai de Bercy. C'est le dernier grand pont parisien construit en maçonnerie. Une plaque sur la balustrade avale garde le souvenir tragique d'un bombardier bombardé. Le 3 octobre 1943, un avion anglais de la France libre, touché par les Allemands, s'écrase sur le pont avant de sombrer dans la Seine.



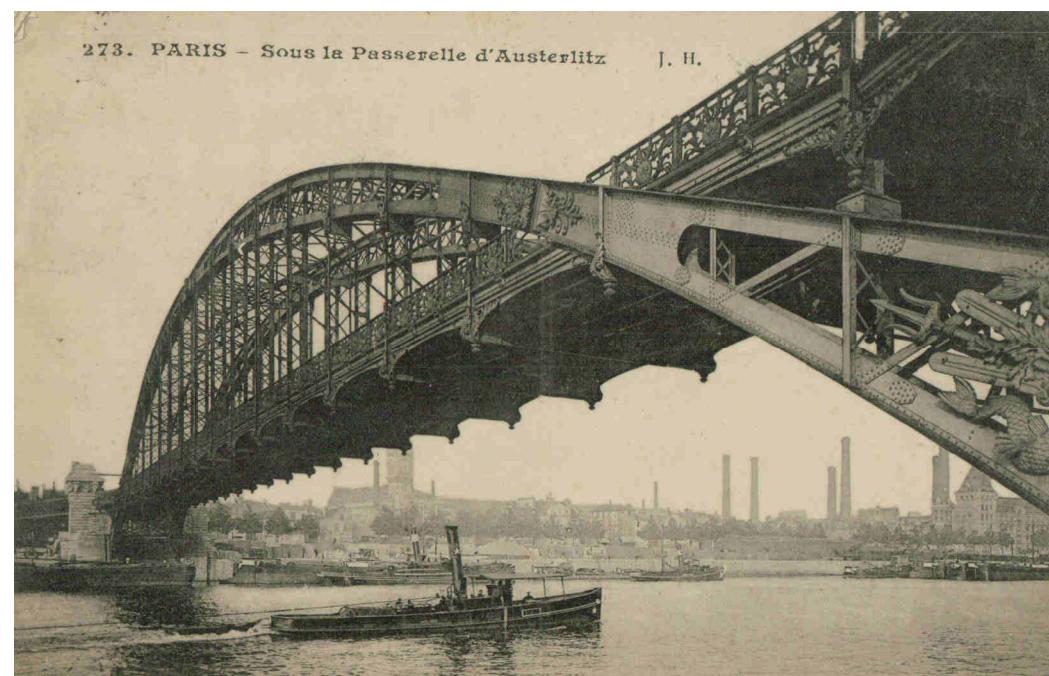
PONT DE BERCY. 1863 - 1864

C'est un pont en arc à deux niveaux qui fut construit en un temps extrêmement court. Ce pont remplaça lui aussi un pont à péage. Plus tard il fut surélevé et élargi. Ces cinq travées en maçonnerie et aux arches en anse de panier remplace l'ancien pont suspendu à péage construit en 1832: un sou par piéton, trois sous pour un cabriolet et cinq sous pour une voiture à quatre roues, attelée de deux chevaux. 35 arches en plein cintre forment un deuxième niveau édifié pour la ligne de métro « Etoile - Nation » en 1906.



VIADUC D'AUSTERLITZ. 1903 - 1904

Ce viaduc, emprunté par la ligne de métro n°5 entre les stations Gare d'Austerlitz et Quai de la Rapée, a été conçu par Bienvenüe, Biette, Briot et Koechlin. Construit en 10 mois seulement par la société de construction de Levallois - Perret est inscrits aux monuments historiques depuis 1986. Il détient le record de portée des ponts de Paris et a été renforcé en 1937. Ce pont comporte de nombreuses décosations dont le sujet est maritime : poissons, rames, ancre et tridents. On doit les nombreuses cultures en fonte moulée à Jean Camille Formigé et Kulikowski.



PONT D'AUSTERLITZ. 1885

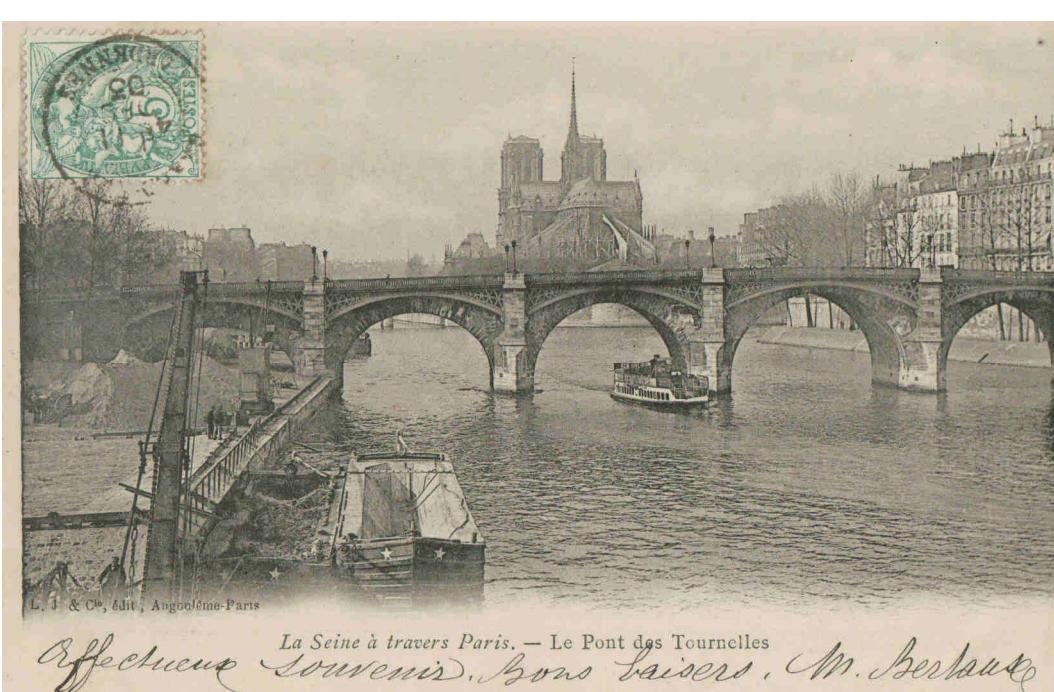
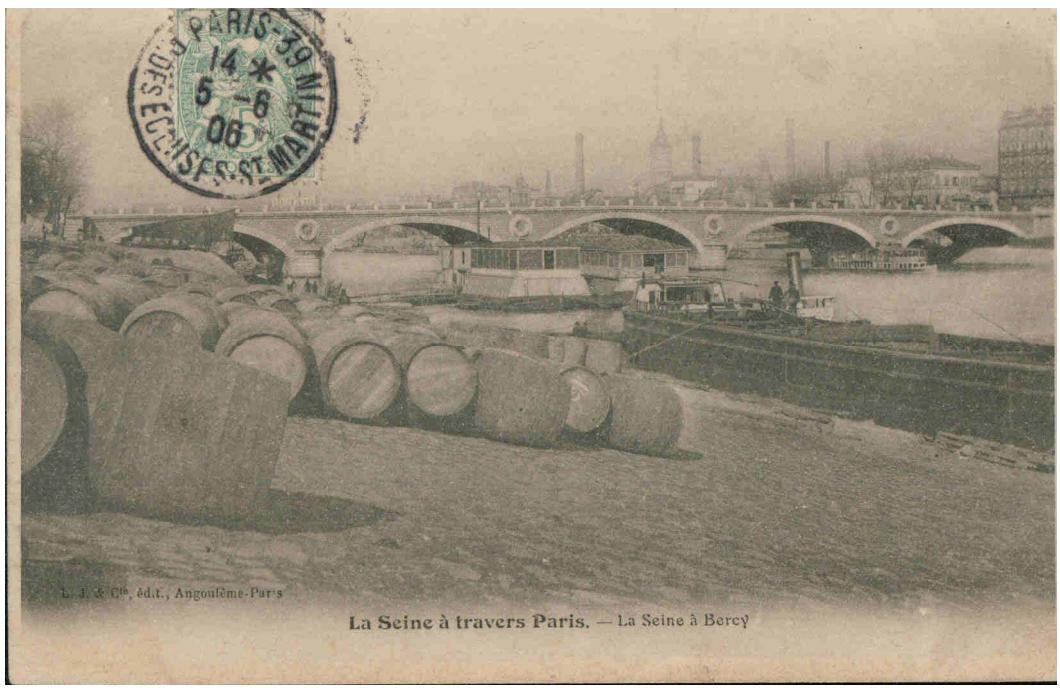
Ce pont a été construit en plusieurs étapes. Le premier pont, réalisé en 1800 et 1807, est en fonte, tout comme le pont des arts à cette époque. Il commémore la victoire de Napoléon Ier le 2 décembre 1805. Il fut néanmoins rebaptisé pont du jardin du roi pendant la restauration. La construction des Gare de Lyon et d'Austerlitz ainsi que le développement du quartier augmentant considérablement le trafic, le pont est reconstruit et élargi en 1854 – 1855. Il fut élargi une seconde fois de 1883 à 1885. Certaines de ces pierres proviennent du pont au double. La division Leclerc le franchit en 1944.



PONT SULLY. 1873 – 1876

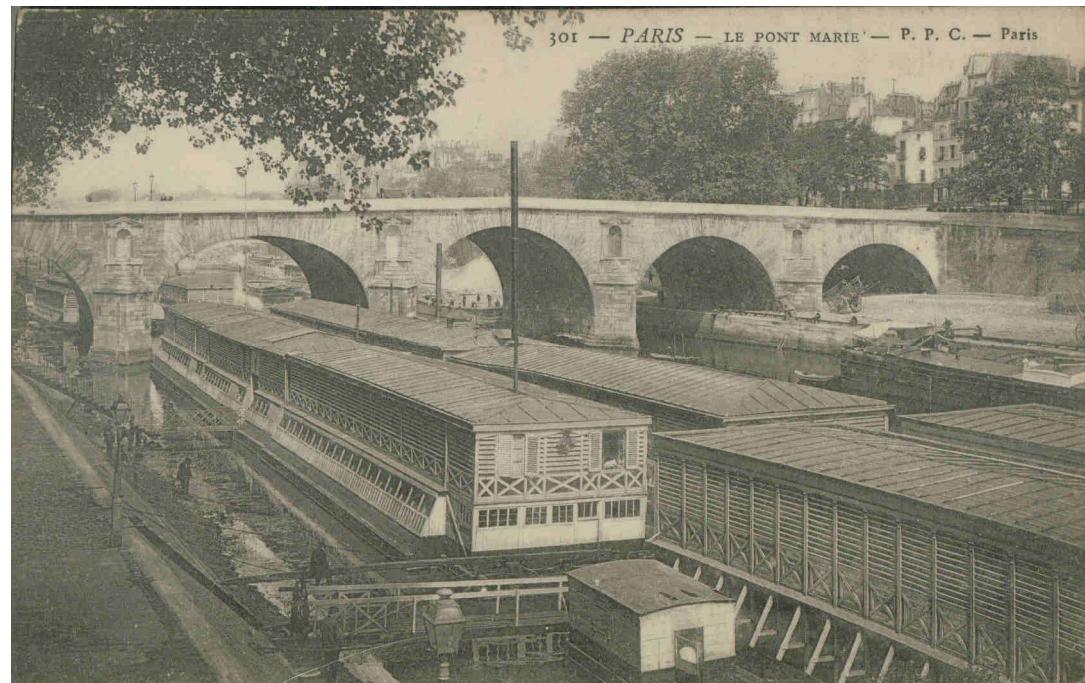
Situé à l'extrémité amont de l'île Saint-Louis, il relie le boulevard Henri IV, rive droite, au boulevard Saint-Germain, rive gauche, en traversant successivement les deux bras de la Seine. Conçu par Vaudray et Brosselin, ce pont a été construit par Joret et Cie de 1873 à 1876 pour le bras rive droite, et en 1878 pour le bras rive gauche. Il remplace deux passerelle suspendue (1837) baptisé Damiette et Constantine, celle-ci fut le dernier pont suspendu de Paris jusqu'à son effondrement en 1872. Ces ponts ne sont pas perpendiculaire aux rives mais forme avec elle un angle d'environ 45°.





PONT MARIE. 1614 – 1635

Bâti entre 1614 et 1635 par Christophe Marie (d'où son nom) et Jean Delagrange est un des plus anciens ponts de Paris. Les travaux durèrent 20 ans et avec l'intervention de Colbert pour l'ouvrage final. Sa largeur exceptionnelle pour l'époque, s'explique par le fait que ce pont avait été conçu pour porter deux rangs de maisons. Le 1^{er} mars 1658 une crue exceptionnelle, emporte les deux arches situées du côté de l'île provoquant l'effondrement de 22 maisons et la mort de 120 personnes. Les travées effondrées sont reconstruites mais pas les maisons. Les maisons restantes seront démolies 1741 à 1789. L'ouvrage fut rénové en 1851 et classé monument historique depuis 1887.



PONT DE LA TOURNELLE. 1928 – 1930

Ce pont d'une grande élégance avec son arche centrale remplace un pont de bois bâti dans les années 1621 – 1623, au moment du lotissement de l'Île Saint-Louis. Il doit son nom à une grosse tour ou Tournelle qui terminait, près de la Seine, l'enceinte de Philippe Auguste. La nuit, pour éviter les attaques par le fleuve, on barrait la scène avec de grosses chaînes tendues entre les rives. La chaussée fut abaissée en 1845 – 1846, sous Louis-Philippe, et le tablier élargi au moyen d'un arc métallique supportant les trottoirs. Les arches étroites de ce pont étant peu commodes pour la navigation il fut remplacé par l'ouvrage actuel, en béton armé recouvert de pierre de taille. La statue de Sainte-Geneviève (par Paul Landowski), patronne de Paris, le surmonte du haut de ses 15 m.



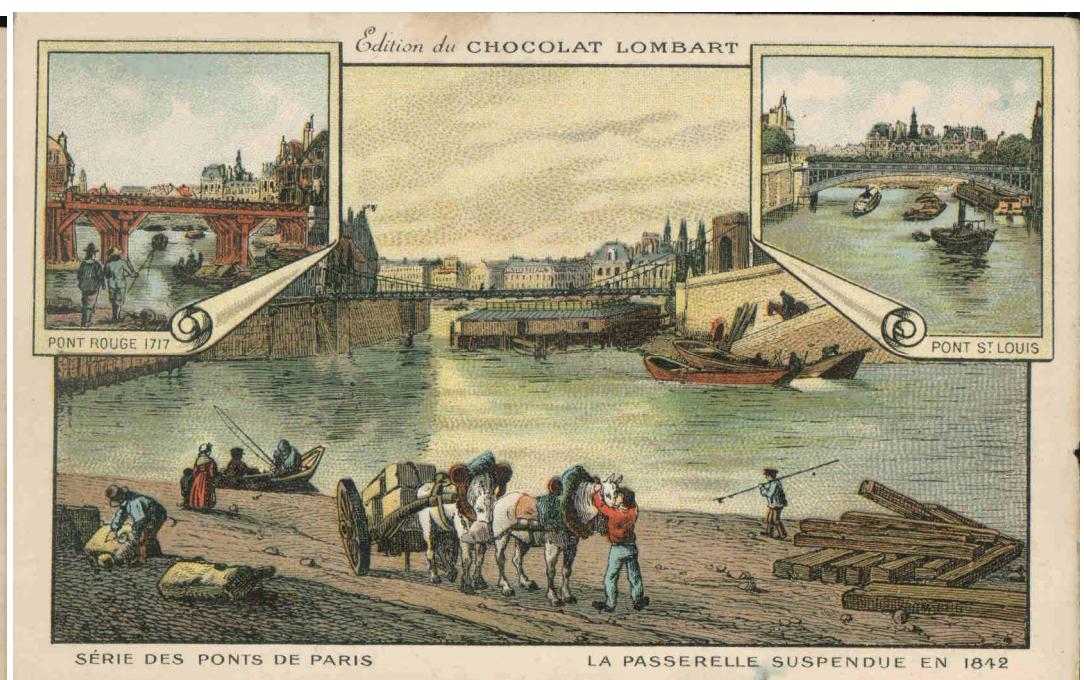
PONT LOUIS - PHILIPPE. 1968

Il remplace le pont suspendu construit un peu plus en aval de 1833 – 1834 construit par les frères Seguin pour relier le quai de l'hôtel de ville à l'île Saint-Louis et à la Cité et qui fut inauguré par Louis-Philippe. Conçu par Féline-Romary, Georges Martin, Savarin, ce pont fut construit par Garnuchot de 1860 à 1862. On ouvrit à cette occasion la rue des Deux-Ponts, qui assurait la communication avec le pont Saint-Louis.



PASSERELLE SAINT LOUIS.

La passerelle Saint-Louis réunit les deux îles. Pont de bois en 1630, pont à péage en 1800 (un sou par personne. Trois par cabriolet. Cinq par carrosses), pont en métal en 1861, c'est le septième depuis 1630 pour relier les deux îles. On y a une vue magnifique sur Notre-Dame d'où l'on peut admirer ses contreforts et d'autres détails magnifiques d'architecture. En 1939, une péniche heurte le pont et tombe dans la Seine, depuis ce temps une passerelle pour piétons le remplace.



PONT AU DOUBLE. 1881 - 1883

Le nom de ce pont au pied de Notre-Dame provient de la taxe de passage qui était de deux deniers pour un homme à pied et six deniers pour un homme à cheval. Le premier pont à deux arches, construit à peu près à cet emplacement en 1626-1632, constituait une expansion de l'ancien Hôtel-Dieu. L'hôpital perchait alors sur le pont au Double. Le pont au double actuel fut construit en 1847 par les ingénieurs Bernard et Lax. L'ornementation de cet ouvrage a été très soignée, tant sur les arcs de rive sur les balustrades en fonte moulée recouvertes de cuivre.



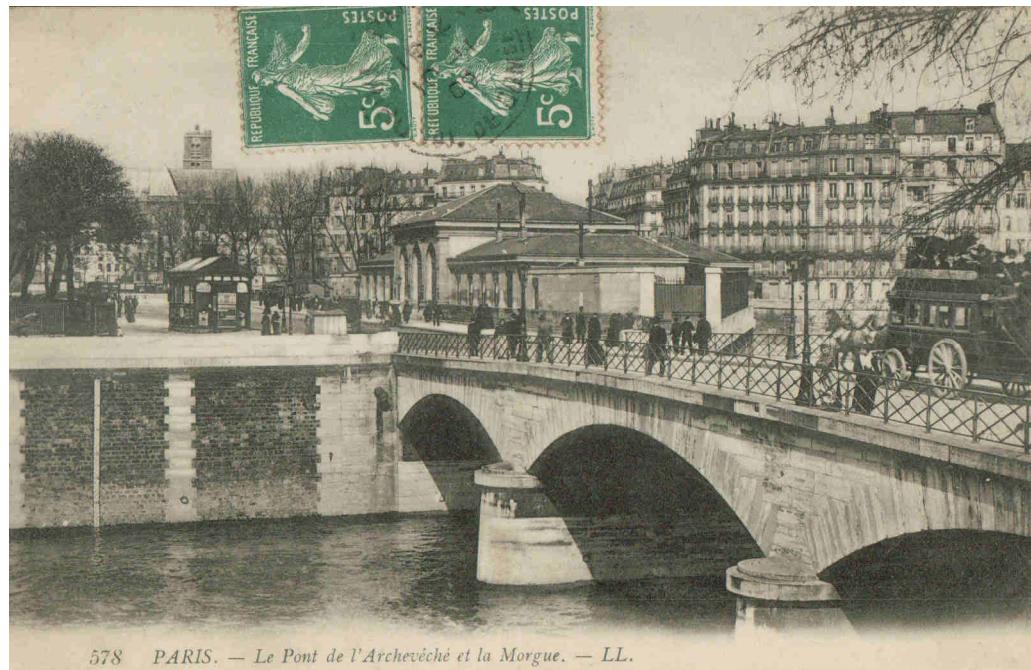
PONT NOTRE DAME. 1910 - 1914

Dès l'Antiquité ont trouvé ici un ouvrage qui s'appelait « Grand pont » en prolongement du « petit pont ». Ce dernier ayant gardé son nom. Viendront ensuite plusieurs ponts en bois, en planche puis un en pierre (1512) mais qui empêchait une bonne circulation des bateaux. La navigation y était si dangereuse à cet endroit que son arche centrale avait été baptisé arche du Diable. C'était à l'époque le plus harmonieux et le plus élégant de Paris avec 68 maisons. Elle portait des numéros pairs d'un côté, et est impair de l'autre, ce qui était une innovation. Dorénavant c'est une grande arche en métal. Il permet ainsi une traversée de la seine à la hauteur du marché aux fleurs.



PONT DE L'ARCHEVECHE (1928)

L'archevêché ayant été détruit il reste le pont du même nom. Ses fondations reposent sur des pieux en bois, du chêne en général, serrés les uns contre les autres. D'autres constructions à Paris ont des fondations de même type. Construit par l'ingénieur Plouard en 1828 il débouchait alors près de l'archevêché. Fait divers : le 27 septembre 1911 un autobus tombe du pont tuant 11 personnes et en blessant neuf. Du fait de ses petites travées et de sa faible hauteur au-dessus de l'eau, ce pont constitue un obstacle à l'écoulement des crues, les a engendré 21 accidents fluviaux de 1884 à 1906. Il a fait l'objet de nombreux projets de remplacement, qui n'ont pas aboutis.

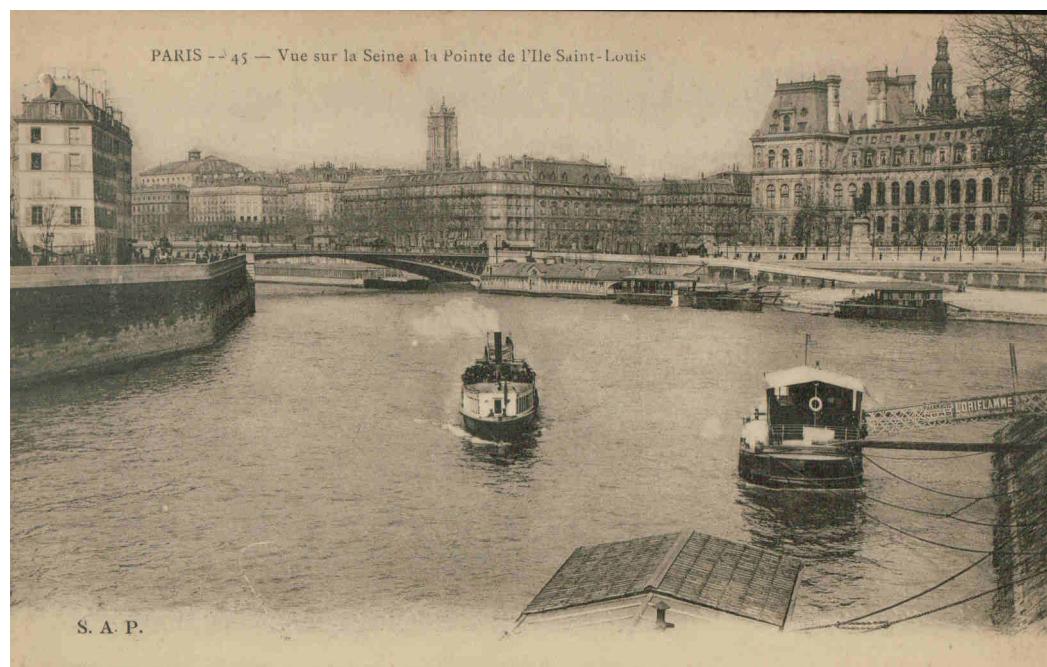


578 PARIS. — Le Pont de l'Archevêché et la Morgue. — LL.



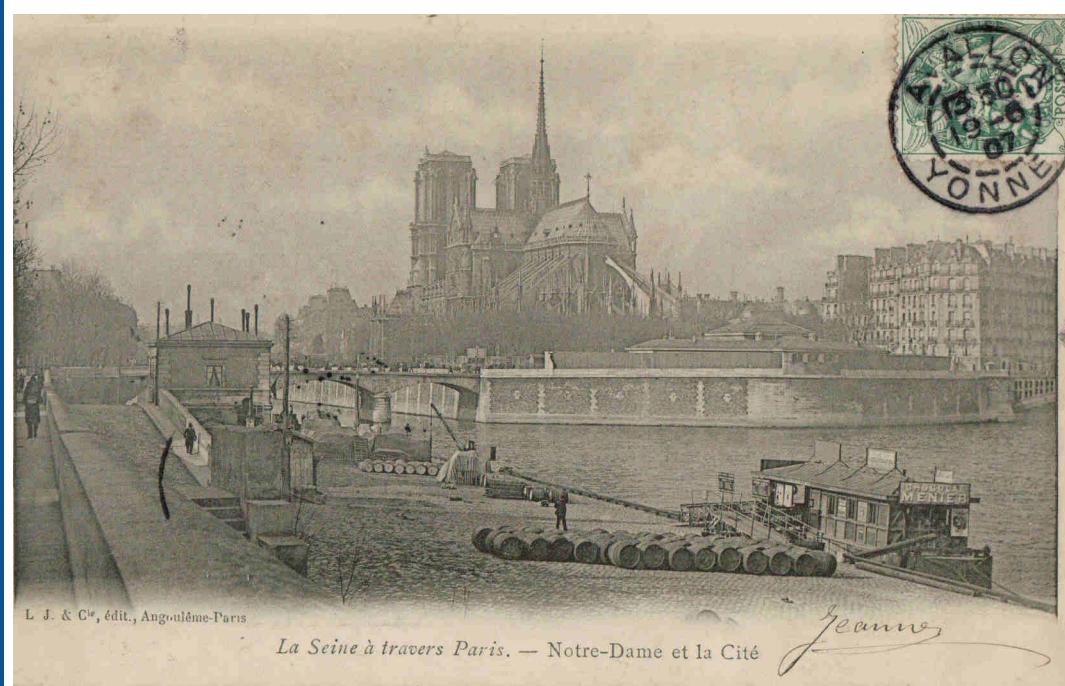
PONT D'ARCOLE. 1854 – 1856

En 1828, les frères Seguin édifièrent un pont suspendu destinés aux piétons, appelé « passerelle de la grève » puis d'Arcole en 1830, l'histoire raconte qu'un nommé Arcole aurait été tué lors des journées insurrectionnelles 2 juillet 1830. En 1854, on remplaça cette passerelle par un pont en fonte a une seule arche de 80 mètres d'ouverture. C'est le premier pont sans pile. Restauré en 1994, ce pont détient toujours le record de portée des ponts en fer. Vu du pont Notre-Dame il forme un bel ensemble avec l'hôtel de ville.



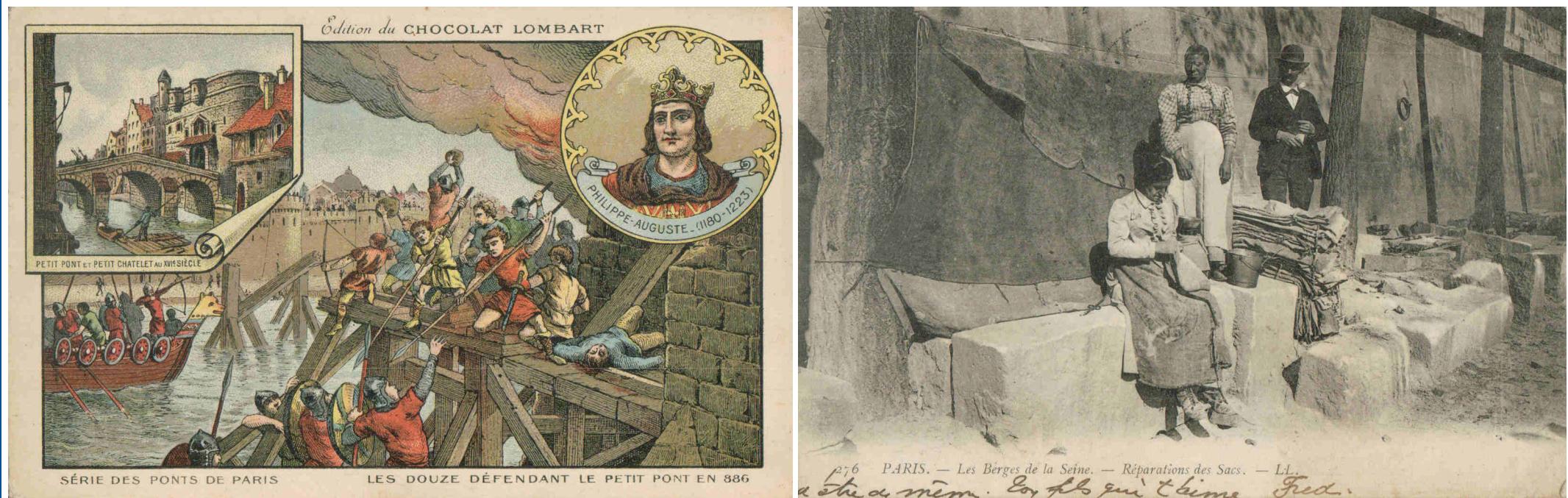
S. A. P.





PETIT PONT. 1853

Modeste et simple par son aspect. Petit car il permet de passer le petit bras de la Seine. C'est le plus court des ponts de Paris. Le petit pont est chargé d'histoire. Détruit en 52 av. J.-C. par les gaulois, reconstruit par les Romains, incendié en 586 puis attaqués par les Normands en 885, emporté par les eaux en 886, 1206, 1281 et 1296, il est à chaque fois reconstruite en même temps que les maisons qui le couronnent. Les montreurs de singe entrant à Paris, au lieu d'acquitter le péage pour passer le pont, font jouer et danser leur animal. C'est de là qu'est venue l'expression : *payer en monnaie de singe*. En 1718, le pont et les maisons construites dessus brûlent en quelques heures. Le pont est reconstruit, mais pas les maisons. Il durera jusqu'en 1852, où il sera remplacé par le pont actuel.



PONT AU CHANGE. 1858-1860

Le nom de ce pont vient des courtiers de change qui y tenait boutique pour des transactions de monnaie et qui s'y étaient installé en 1141 à la demande de Louis VII. Un incendie en 1621 ravagea toutes les boutiques. Il joint la place du Châtelet centre névralgique de Paris, rive droite, au boulevard du Palais sur l'île de la Cité en traversant le bras nord de la Seine. C'est un axe majeur de la circulation nord-sud dans Paris. Le pont actuel fut construit sous le second Empire en 1858-1860 par les ingénieurs Vaudrey et de la Galissière, sur le modèle du pont Saint-michel dont il assure la continuité à travers l'île de la Cité. Les tympans portent la lettre N de Napoléon dans des couronnes de lauriers sculptées par Cabat.



PONT SAINT MICHEL. 1857

C'est la proximité avec la chapelle Saint-Michel toute proche qui lui a donné son nom. Ce pont très classique, comporte lui aussi des médaillons avec « N » signe du second Empire. Jusqu'en 1807, ce pont était encore un de ces « pont-tortues » portant ses maisons sur son dos. C'est le sixième des ponts successifs situés à cet emplacement. L'ouvrage a été construit en 5 mois seulement en 1857 2 mai à septembre, des pierres de l'ancien pont ayant été réutilisés pour la construction du nouveau pont.



PONT NEUF. 1578 – 1706;

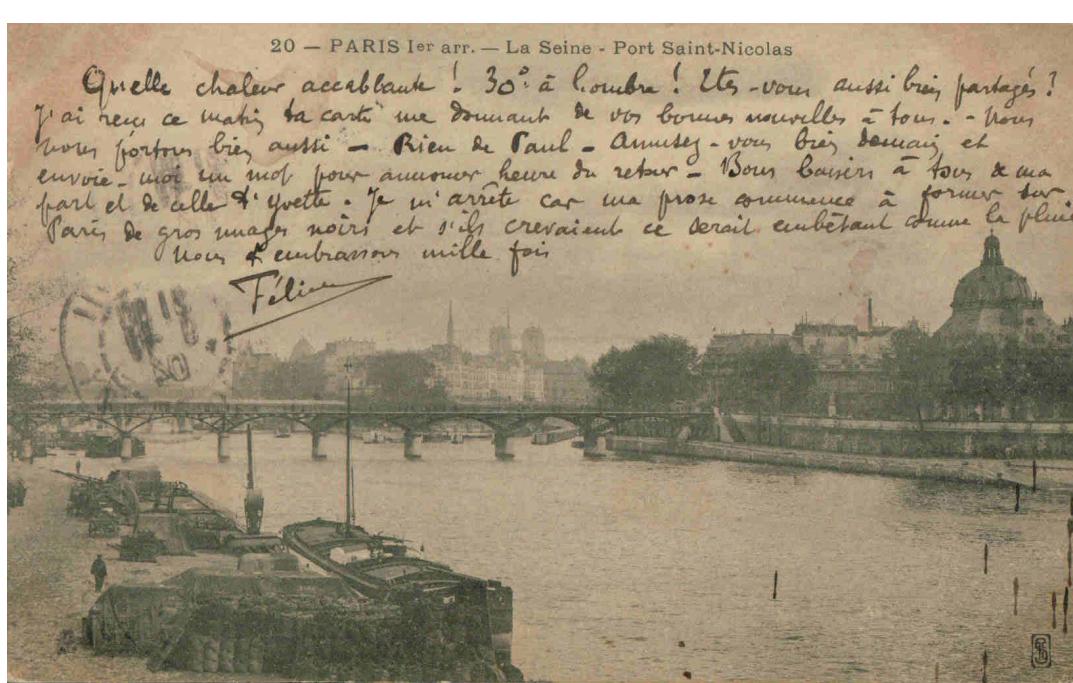
Le pont neuf et le doyen des ponts de Paris. Construit de 1578 à 1604, le pont s'appuie sur la pointe de l'île de la cité où s'élève une statue d'Henri IV. La première statue fondue en 1792, fut remplacé en 1818 par celle-ci. Une statuette de Napoléon et des écrits contre Louis XVIII furent cachés dans le cheval. Le Pont-Neuf est constitué par 12 arches. Il surprit les parisiens par sa largeur très supérieure à celle des rues, par ses trottoirs, inconnu jusqu'alors et par l'absence de maisons, ce qui permettait de voir la scène. Durant des siècles le Pont-Neuf sera le sens de la vie populaire de Paris bordée de petites boutiques, fréquenté par les carrosses, les chariots, par les cavaliers aussi bien que par les troupeaux, on y voit opérer en plein air barbiers et dentistes. Les bâdauds écoutent chansonniers et bonimenteurs pour la plus grande joie les coupes-bourses qui délestent les curieux de leur argent. Garent à qui s'y aventurerait la nuit !

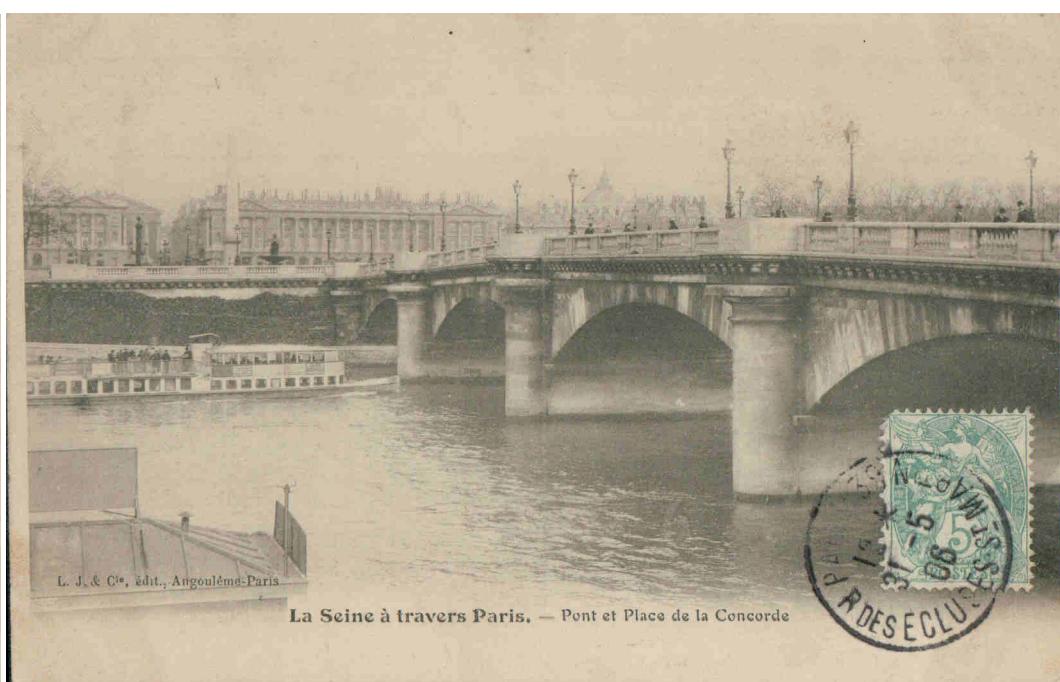
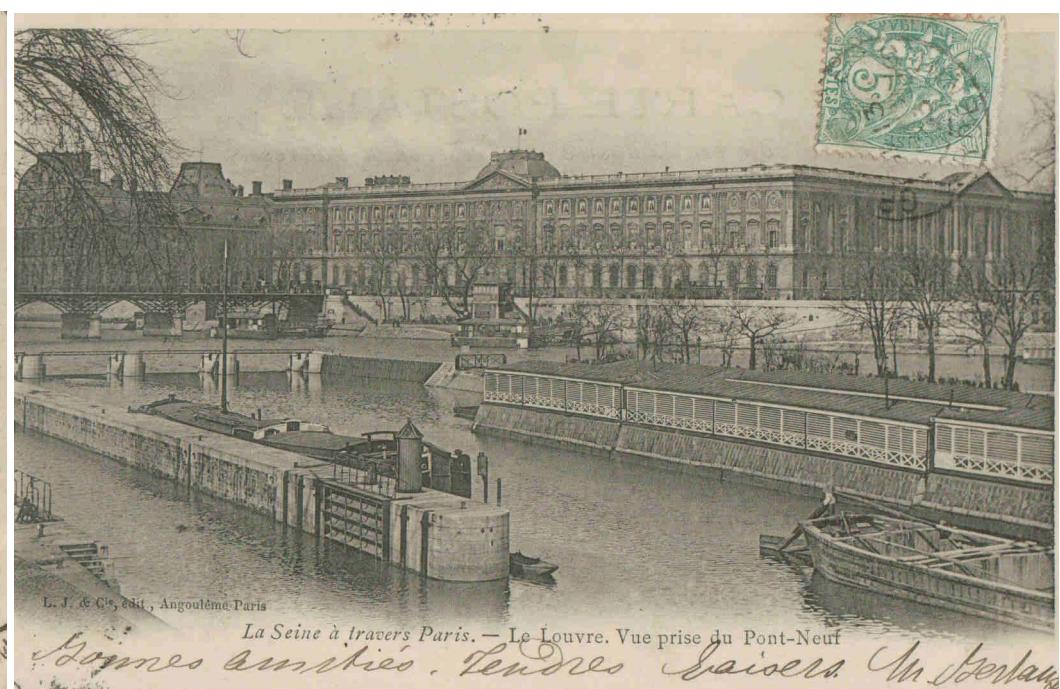




PONT DES ARTS. 1982-1984

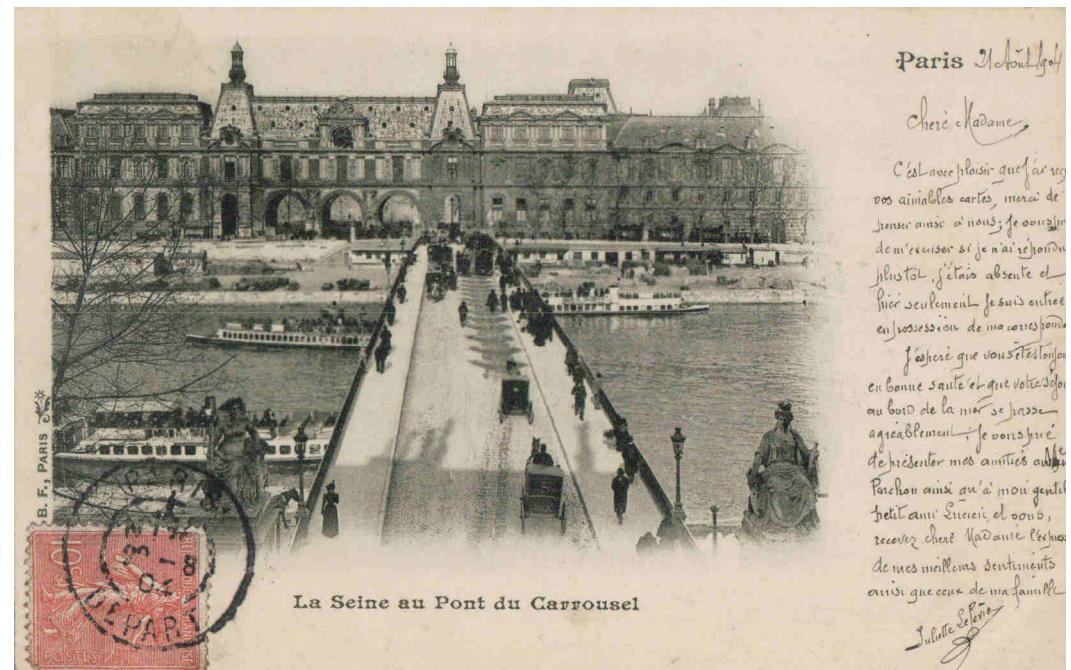
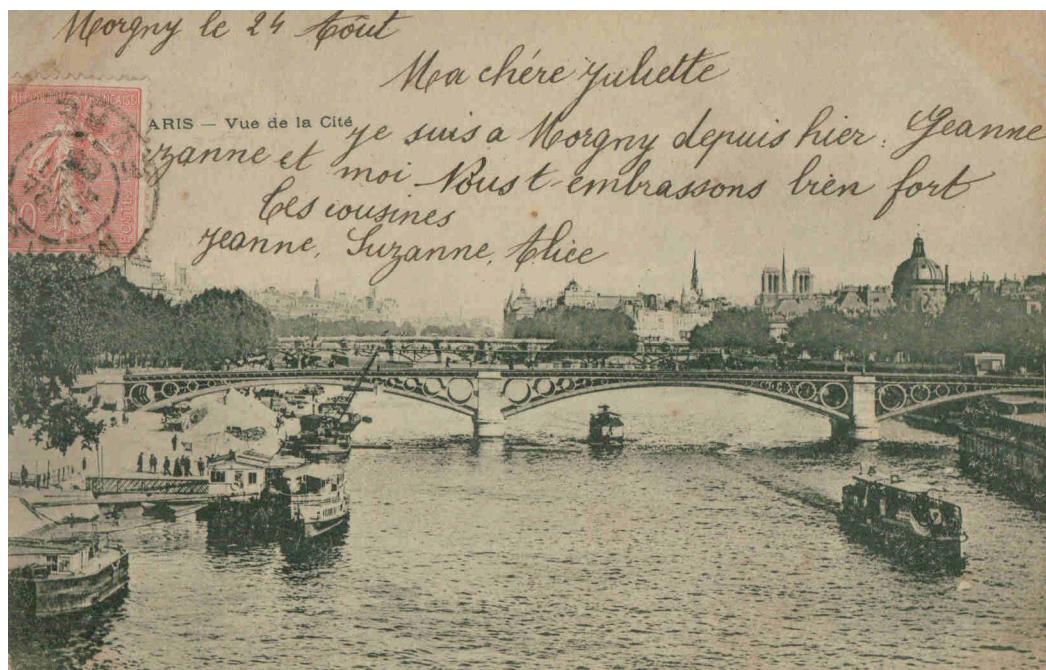
Reconstruite en acier en 1982 cette passerelle reprend les dispositions de l'ouvrage originel 1802-1804. C'était alors le premier pont de métal lancé en France. C'est un ouvrage une grande légèreté technique et esthétique ainsi que le pont le plus romantique de tous. Le chanteur Brassens y fait allusion dans une de ses chansons en ces termes : Si par hasard /sur le pont des arts/ tu croise le vent / le vent fripon/prudence, prend garde a ton jupon (le vent). Magnifiquement placée, Il offre une des plus belles vues de Paris. Située dans l'axe de la Cour Carrée du Louvre et dans celui du dôme de l'Institut, son nom vient du palais des Arts, nom du musée du Louvre sous l'Empire. Ce pont a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1975.





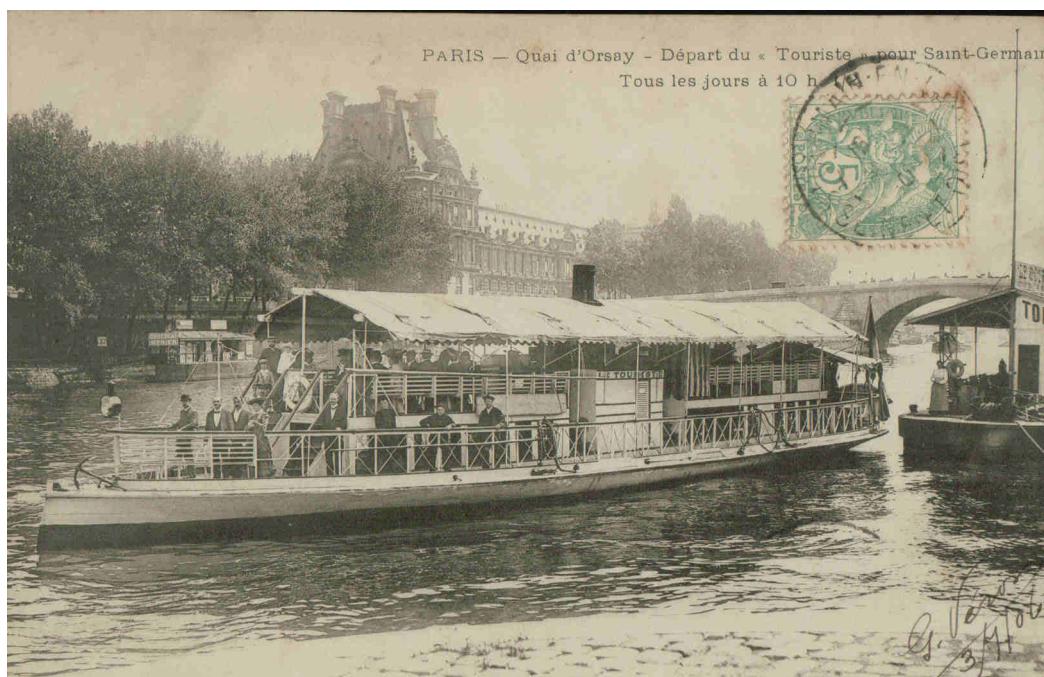
PONT DU CARROUSEL. 1935 - 1939

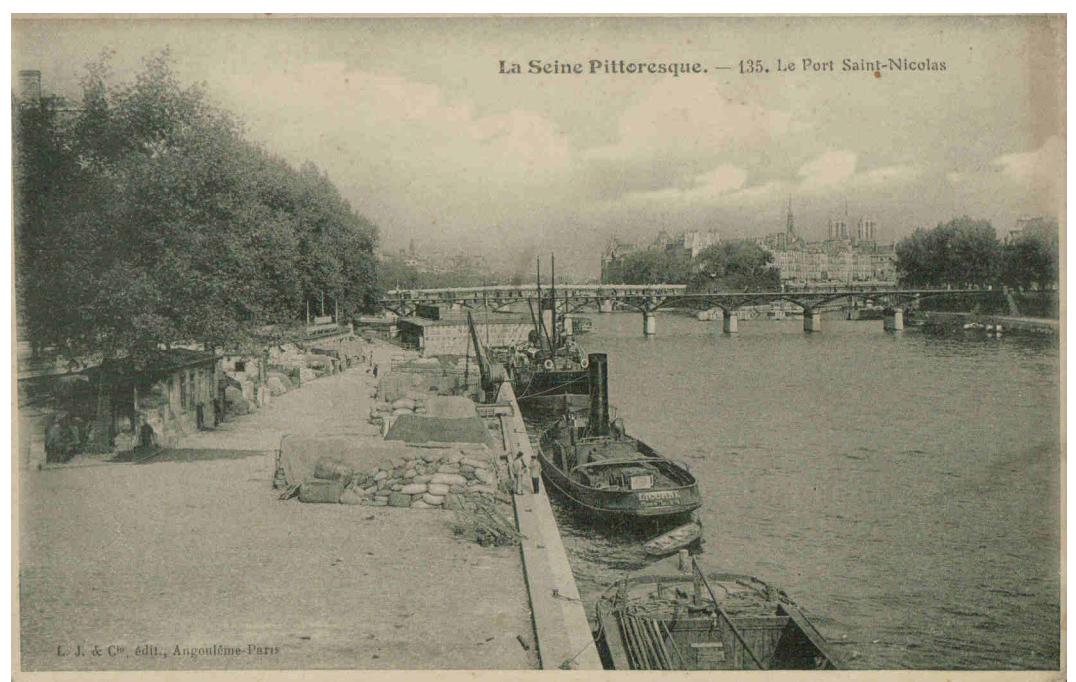
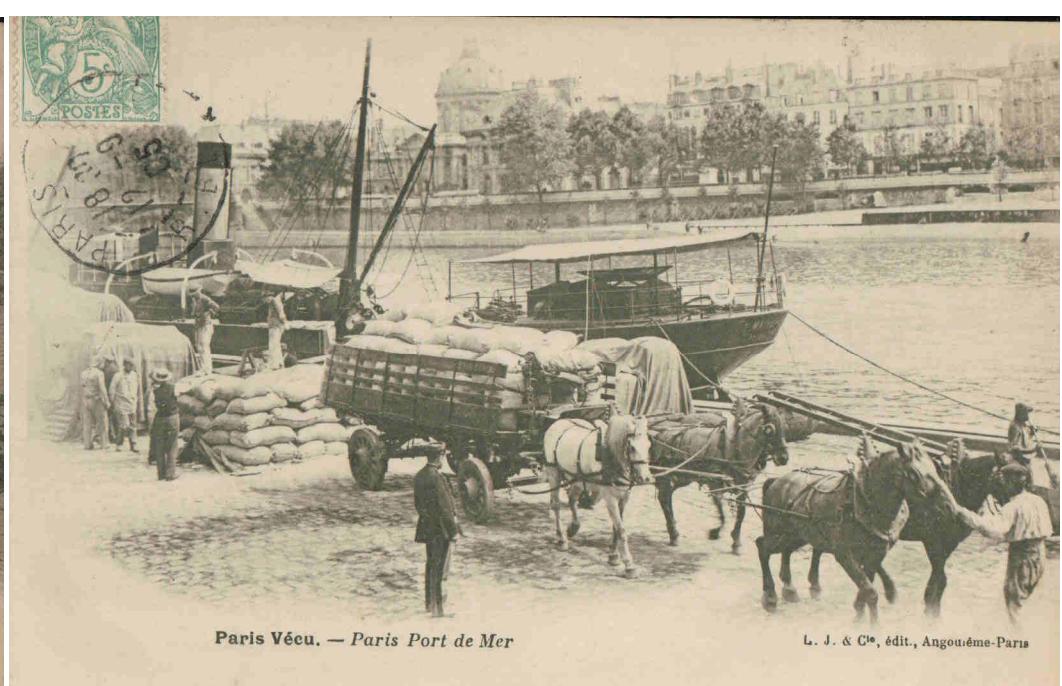
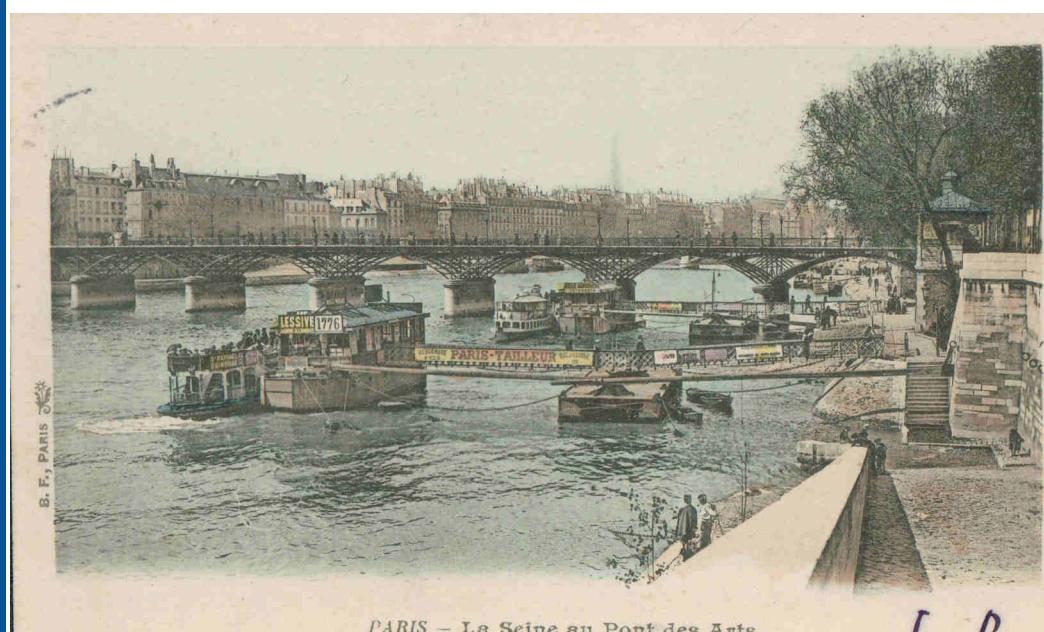
Ce pont en béton armé est recouvert de pierre de taille, probablement pour s'harmoniser avec le Louvre. À chaque angle, des sculptures représentant l'abondance, l'industrie, la Seine et la Ville de Paris. Nommée d'abord pont du Louvre puis pont des Saints-Pères en raison de la proximité de la rue à laquelle il donnait accès.. Il remplace l'ancien pont en fonte en trois travées construit en 1834 par Polonceau, un peu en amont. Le voisinage de la place du Carrousel, derrière les guichets du Louvre, a fait prévaloir le nom actuel.



PONT ROYAL. 1685 - 1689

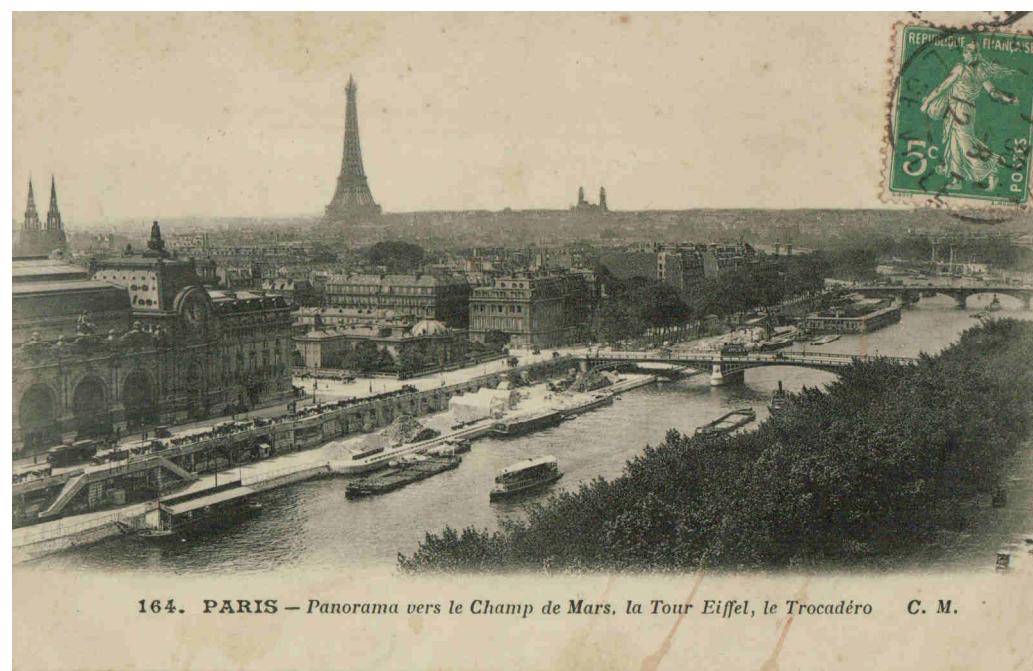
C'est un des plus vieux ponts de la capitale car bien avant sa construction on prenait ici un bac pour se rendre sur l'autre rive, d'où le nom de la fameuse rue du bac. Sa construction fait suite à trois ouvrages, incendié pour le premier les autres emportés par les eaux. Ce pont financé entièrement par Louis XIV pour remplacer le pont rouge et désenclaver le trafic sur le pont Neuf.. Il fut baptisé « national » de 1792 à 1804 puis pont des tuileries jusqu'en 1814. Au XVII^e siècle c'était le lieu incontournable de tous les baigneurs, alors que les eaux de la Seine étaient encore propices à la baignade. Une tentative d'assassinat du roi Louis-Philippe eut lieu sur ce pont le 19 novembre 1832.





PONT DE SOLFERINO.

Ce pont est aujourd'hui remplacé par la passerelle Léopold Sédar-Senghor. C'est en 1858 que l'empereur Napoléon II autorisa cette construction. Le nom de ce pont est rattaché à la victoire de Solferino (en Lombardie) sur les Autrichiens (25 juin 1859). Les ingénieurs de ce pont composé de trois arches elliptiques et qui fut détruit en 1960 furent Romany et Lagallissarie. En guise de décoration, des écussons en pierre de Saint-Ylie sculptés de l'initiale "N" et de la couronne impériale ornent la partie supérieure des avant et arrière-becs des piles. Pendant près d'un siècle le pont rend de bons et loyaux services. On ne lui connaît pas d'histoire notable si ce n'est l'épisode devenu emblématique pour la Résistance lorsque la jeune Madeleine Riffaud abat un officier allemand le 23 juillet 1944.



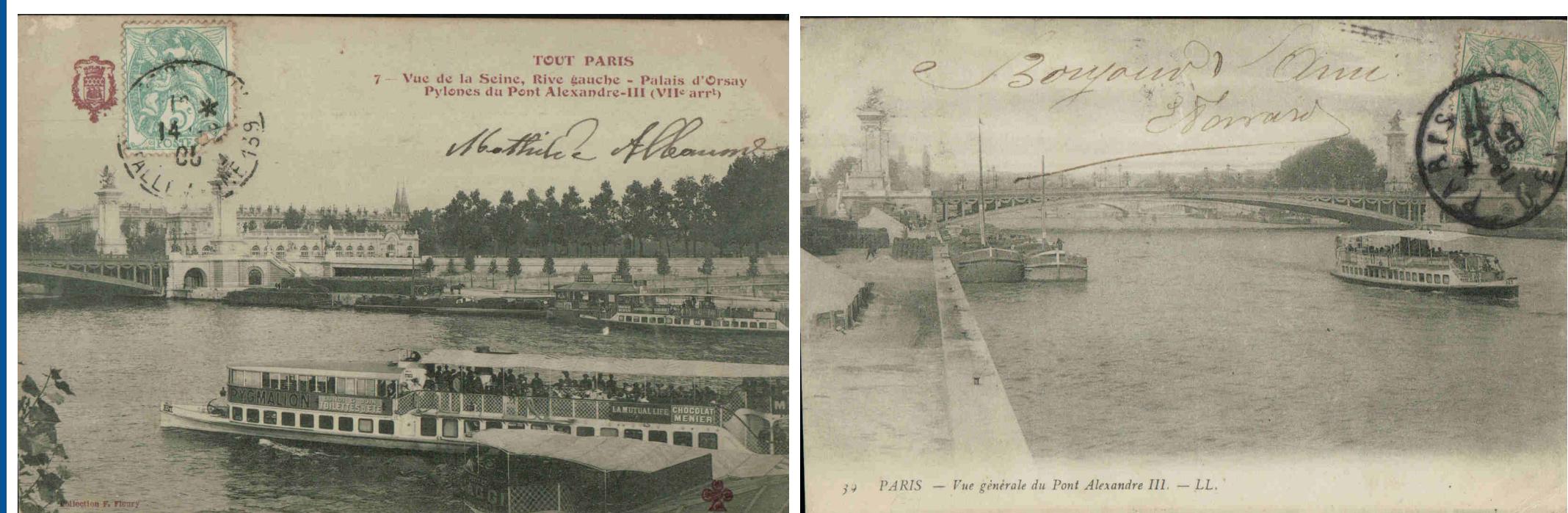
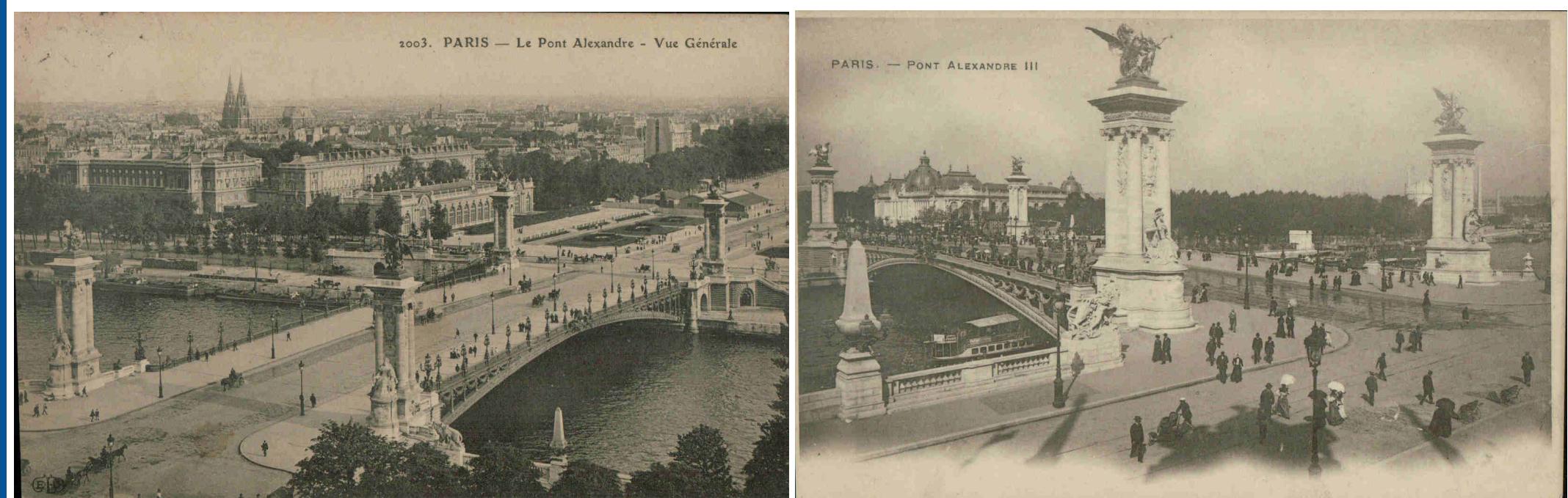
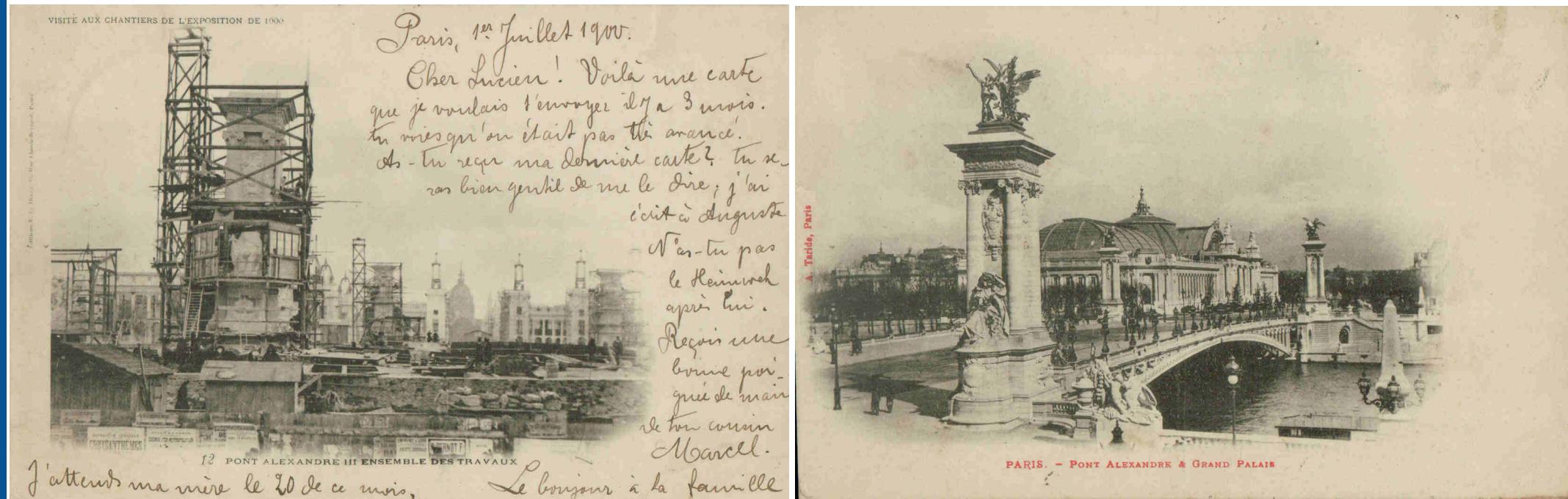
PONT DE LA CONCORDE. 1932

Classé aux monuments historiques, ce pont fut construit en partie avec des pierres de taille reste de la Bastille. Il fut l'œuvre d'un ingénieur Jean Rodolphe Perronet (1708-1794), fondateur de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussée. D'abord appelé pont Louis XVI, ensuite de la Concorde sous le Consulat puis à nouveau Louis XVI au moment de la restauration il retrouvera son nom « de la Concorde » définitivement en 1830. Des statues y furent placées en 1828 mais retirées en 1836. La largeur du pont fut doublée en 1930-1932 par l'adjonction de travées en amont et en aval.



PONT ALEXANDRE III. 1896 - 1900

Lui aussi classé aux monuments historiques, il fut inauguré pour l'exposition universelle et en l'honneur de l'amitié franco-russe. La construction dura trois ans et à servi de modèle pour de nombreux ponts à l'étranger. C'est le pont le plus richement décoré et admiré, le tsar de tous les ponts. Il constitue l'entrée monumentale transversale conduisant aux Champs-Elysées. De nombreuses sculptures en font le plus beau pont de Paris, de jour comme de nuit. C'est à cet endroit que le 13 juin 1800, le Nautilus de Fulton plonge 20 longues interminables minutes dans le Seine sous le regard médusé des Parisiens rassemblés en ce lieu pour voir l'étonnante expérience : c'est le premier sous-marin !



PONT DES INVALIDES. 1854 - 1856

C'est le plus bas des ponts de Paris. Il succède au pont suspendu de l'allée d'Antin qui dès 1829 donnait bien des inquiétudes aux Autorités ? C'est donc en prévision de l'exposition universelle de 1855 que le pont fut construit en maçonnerie dans sa configuration actuelle. Il est décoré de deux allégories : la victoire terrestre en amont et la victoire maritime en aval. Cet ouvrage a été presque entièrement reconstruit en 1880 suite à un choc de bateau et de la pression des glaces. Il fut par la suite élargi en 1956.



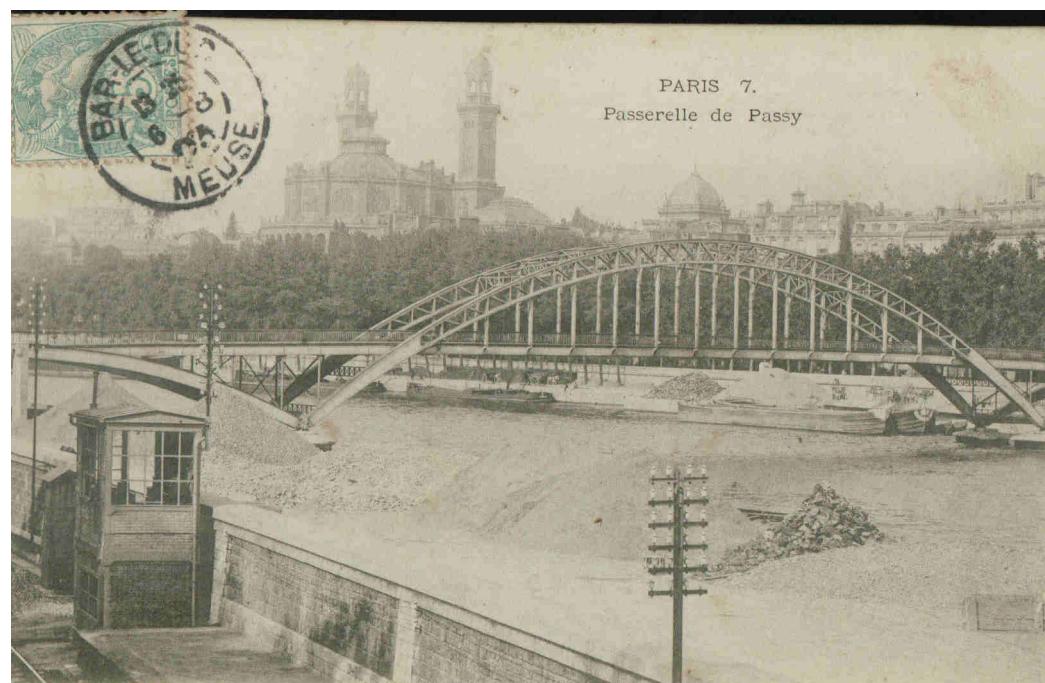
PONT DE L'ALMA. 1974

Très célèbre par son zouave qui indique par son niveau d'eau les crues du fleuve : aux cuisses, plus de navigation ; à ses pieds les voies sur berge sont inondées. Le record étend en 1910 quand l'eau lui arriva aux épaules. Le premier pont s'affaissant, il a été démolî mais le « brave » sauvé. C'est aussi le pont le plus large de Paris qui remplace un pont en maçonnerie à trois travées construit en 184-1856 dans le cadre des travaux d'Haussmann. Appelé ainsi en hommage à la bataille de l'Alma (Crimée), dont les Français sortirent victorieux le 20 septembre 1854 face aux russes. Noter qu'à ce propos neuf des ponts de paris portent le nom d'une bataille, et que pas un seul ne porte le nom d'un savant.



PASSERELLE DEBILLY. 1899 - 1900

Cette passerelle est réservée aux piétons., comme trois sauts d'une grenouille, la passerelle Debilly traverse le fleuve avec une grande légèreté. C'est une belle charpente métallique reposant sur des piles décorées de faïence. Elle fut construite pour faciliter la visite des palais de l'Exposition Universelle qui occupaient alors les berges de la Seine. Debilly est le nom d'un général du premier empire tué à Iéna et dont le nom avait été donné au quai rive droite par Napoléon (Quai de New-York).



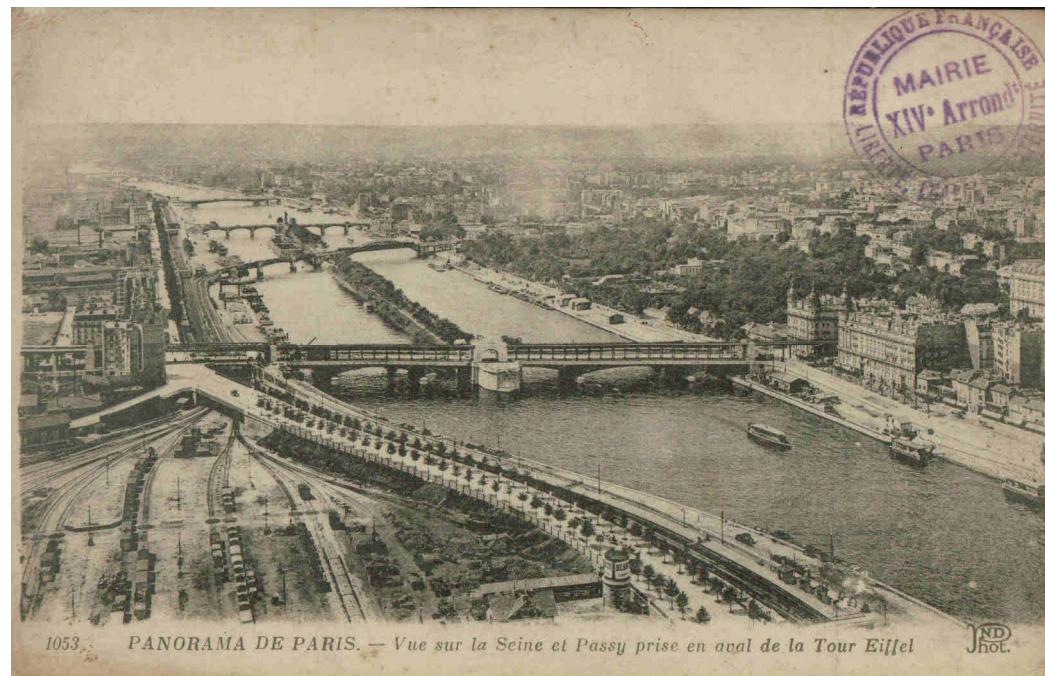
PONT D'IENA. 1804 - 1814

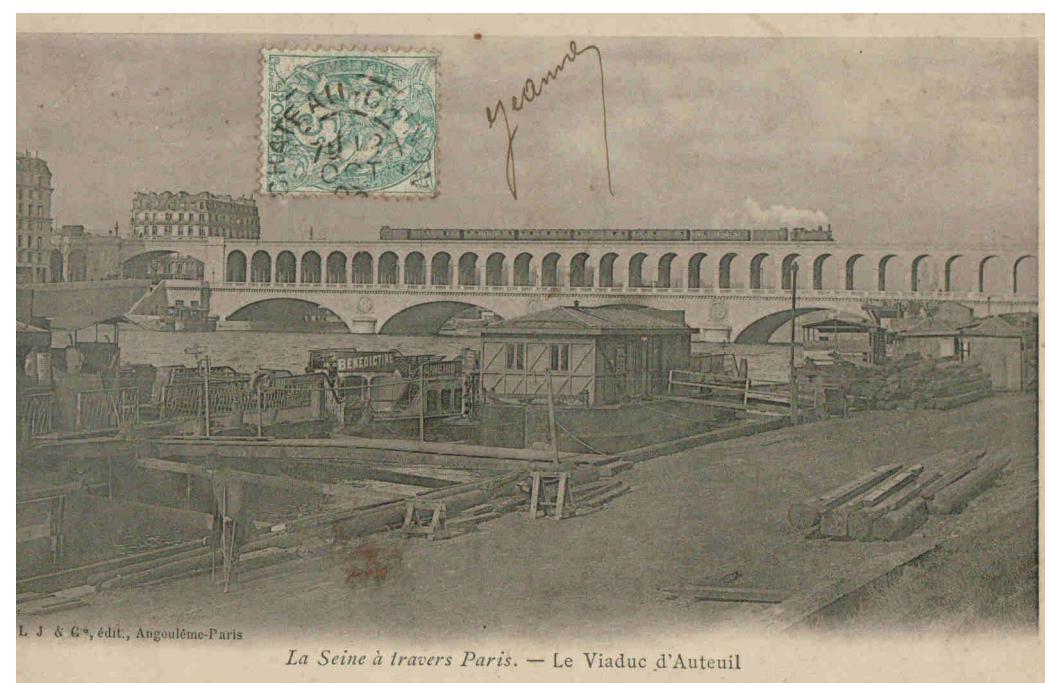
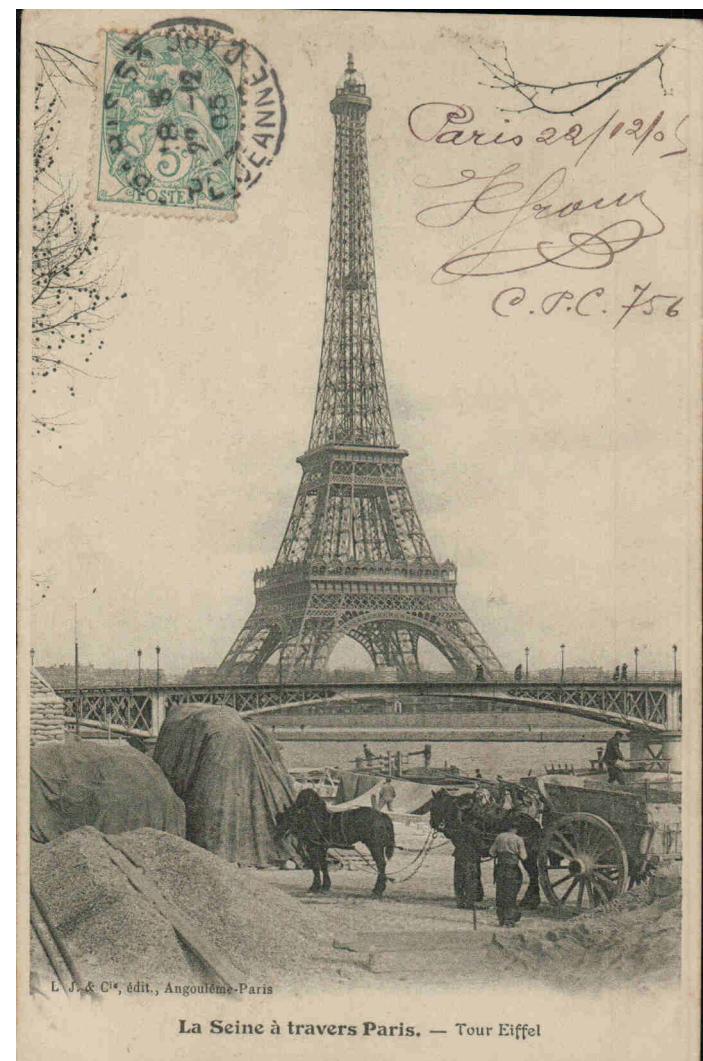
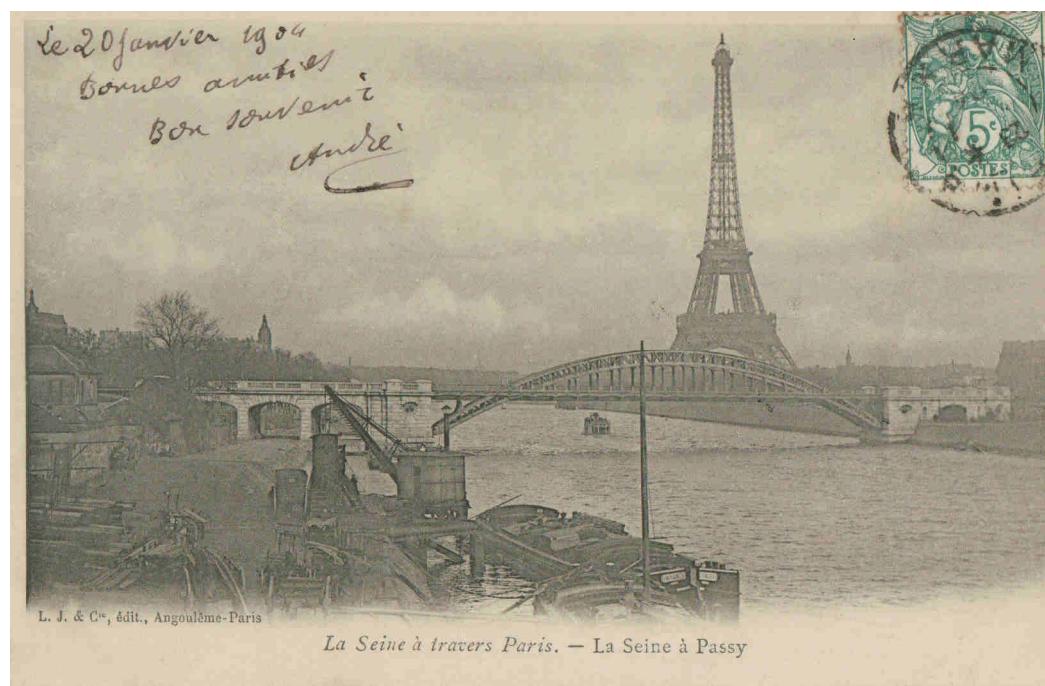
Ce pont devait à l'origine s'appeler « pont du Champs de Mars » mais en 1806 Napoléon ayant remporté, le 14 octobre de cette année-là, sur les Russes et les Autrichiens, la victoire d'Iéna en Allemagne, on lui donna le nom de cette ville. Relié le Trocadéro et la tour Eiffel, il est très fréquenté par les touristes. De 14 mètres de large à l'origine, il fut doublé en 1900 pour l'Exposition universelle puis pour l'Exposition Internationale de 1937.



PONT DE BIR-HAKEIM. 1903 - 1905

Ce pont a une double fonction : passage piéton et voitures ainsi que d'une voie ferrée. Le nom qui lui a été donné est en souvenir d'une bataille en Libye gagnée les forces françaises libres. Le pont est orné de quatre statues glorifiant la science, le travail puis l'électricité et le commerce. Lors de son inauguration, le 15 juillet 1906, le président du conseil municipal le qualifia de « magnifique produit de la Science, de l'Industrie et de l'Art ». Il servit de cadre au tournage de nombreux films. On y a à une superbe vue de la tour Eiffel.





PONT ROUELLE. 1900

Il fut construit pour l'exposition universelle de 1900. Uniquement ferroviaire ce pont enjambe l'île des cygnes. Il comporte un ouvrage sur chacun des bras de la Seine, la transition étant assuré sur l'île des cygnes par une arche en maçonnerie. L'Île aux Cygnes est un lieu de promenade avec accès à la Statue de la Liberté par le pont de Grenelle.



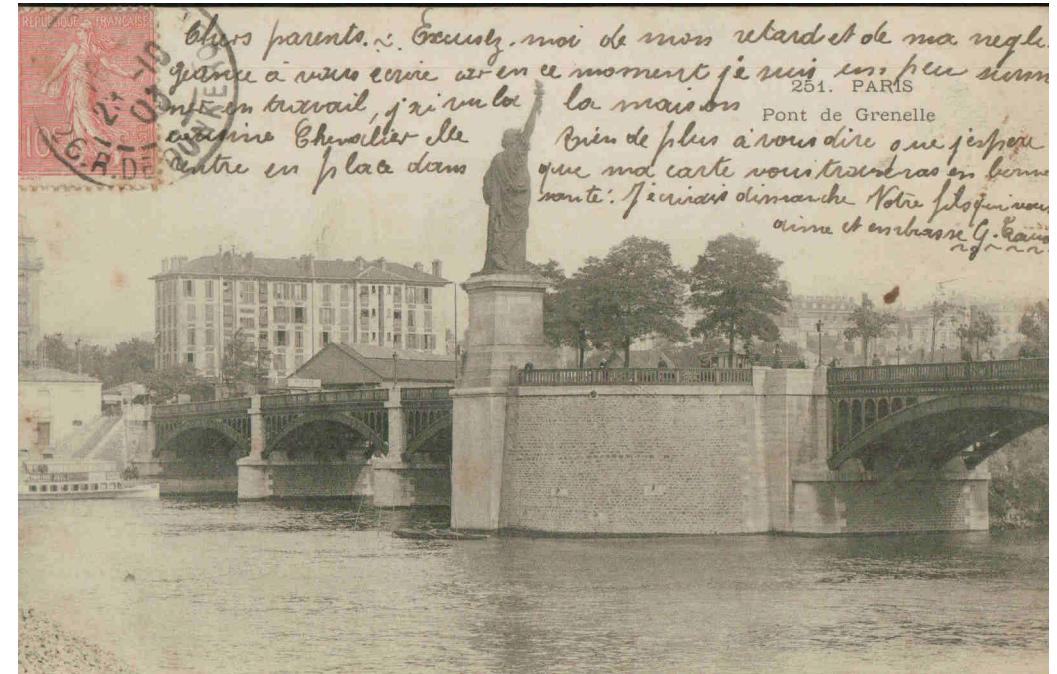
PONT DE GRENELLE. 1966 – 1968

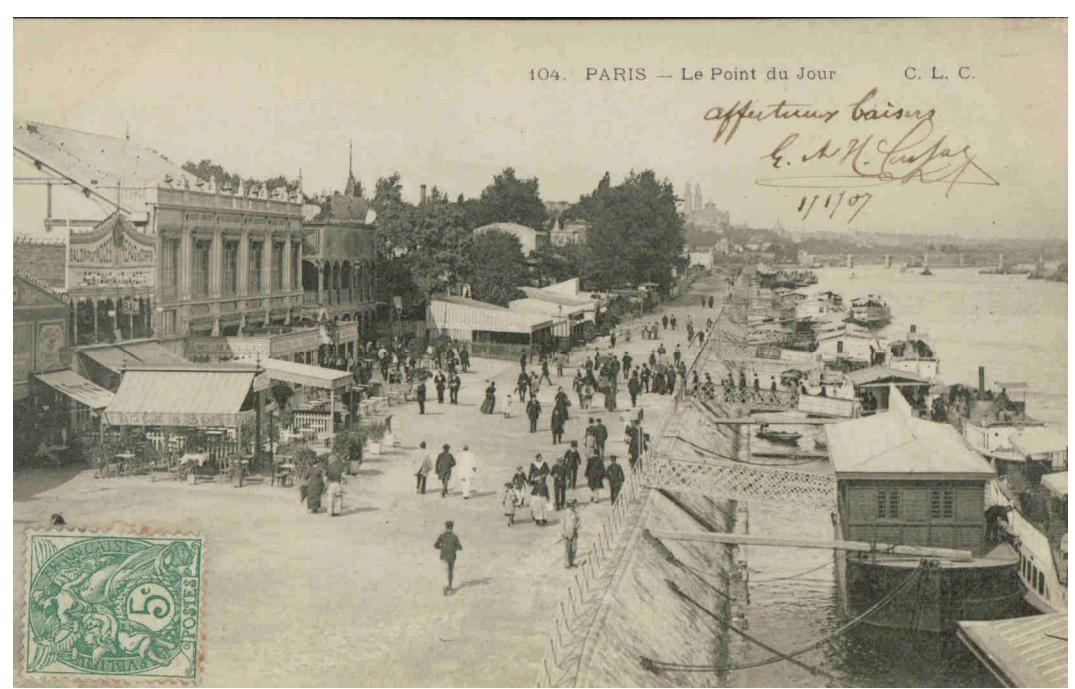
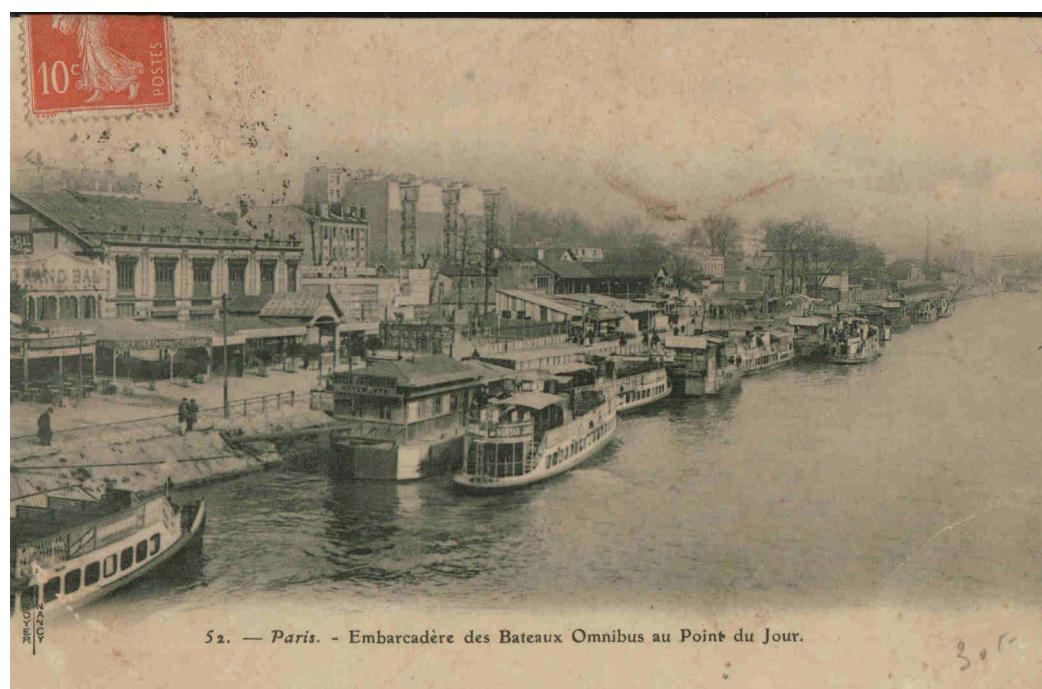
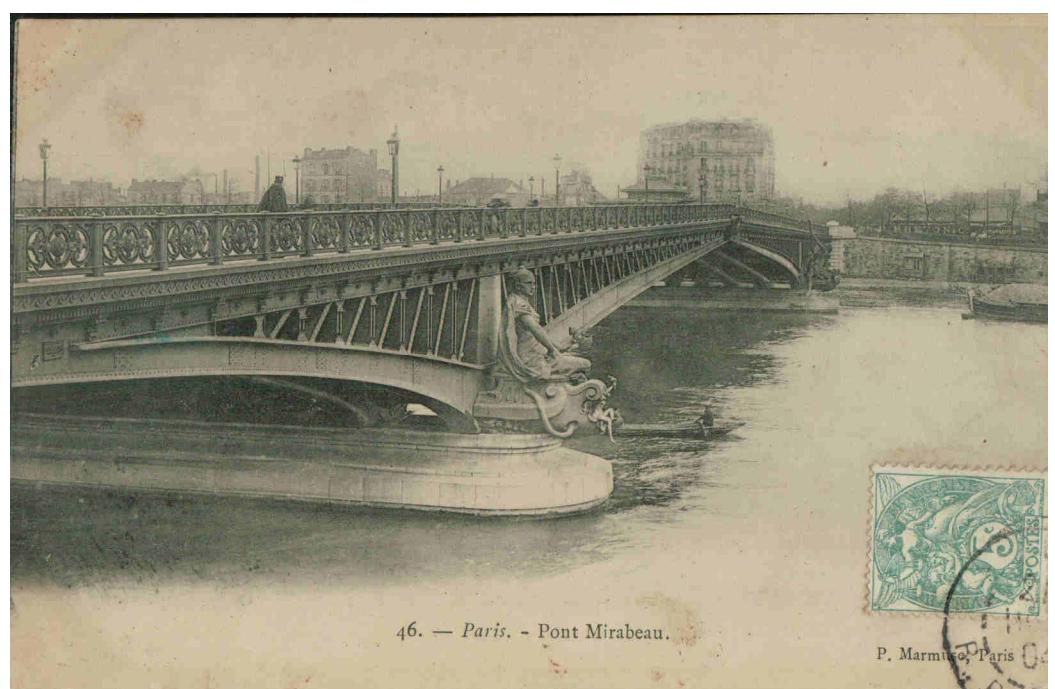
Il traverse la Seine au-dessus de l'île, en deux travées. En aval de l'île des cygnes est érigée une statue de la liberté. C'est une réplique de celle de New York, mais en plus petit.

C'est de la Statue de la Liberté éclairant le monde du sculpteur Français Frédéric Auguste Bartholdi dont il est ici question. Cette une statue modèle réduit de la statue de la Liberté que l'on trouve au pont de Grenelle. Pont qui fut complètement refait par les ingénieurs Vaudrey et Passon en 1875 en remplaçant les arches en bois par une charpente métallique. Avant de commencer le titanique ouvrage que celui de construire la statue de la liberté (celle de New York) sur la butte Montmartre de Paris, Bartholdi avait d'abord façonné une maquette en plâtre de 11 mètres 50 en 1885. Gustave Eiffel participera au projet et construira la charpente métallique de cette ouvrage monumental. C'est la version coulée en bronze de ce modèle en plâtre inauguré en 1885 qui est placée à l'extrémité aval de l'Île des Cygnes à la hauteur du pont de Grenelle. Cette statue fut offerte à la France par les citoyens français établis aux États-Unis à l'occasion du centenaire de la Révolution. Inaugurée le 4 juillet 1889 la statue aurait du être tournée vers l'ouest face aux Etats-unis comme le désirait son sculpteur. Il aurait été effectivement plus normal que la statue de la liberté eu le visage tourné vers les États-Unis faisant face à la Seine éclairant de son phare symbolique ceux qui par cette voie, pénètrent dans la ville en leur souhaitant la bienvenue. Mais dans ces conditions il aurait alors fallu procéder à la cérémonie depuis un bateau et la fête aurait alors eu des airs de régates, ce que refusa catégoriquement le président Français Sadi Carnot au nom de la République.

PONT MIRABEAU. 1893 - 1896

Sur ce pont construit de 1893 à 1896 figure quatre statues allégoriques : Ville de Paris, navigation, l'abondance et le commerce. Ce pont a inspiré les artistes, le plus célèbre étant certainement Guillaume Apollinaire avec son poème débutant par « sous le pont Mirabeau coule la Seine ». le pont Mirabeau est, comme le pont Alexandre II, un chef d'œuvre technique et un exemple d'élégance architecturale. Mais qui sait, que là, le chimiste Payen crée la formule de l'hypochlorite de potasse, plus connu sous le nom d'Eau de Javel ». Conçu par l'ingénieur Résal et réalisé avec le concours des ingénieurs Alby et Rabel le pont est constitué par sept poutres treillis cantilever en acier, articulées à la clé. Celle-ci est très mince et masquée par un écusson en Bronze.





Ce ne fut au moment de l'Exposition Universelle de 1937 qu'on fit faire à la statue de la liberté éclairant le monde un volte-face sur son socle. La statue est enfin tournée face à l'Ouest, en direction de sa grande soeur de New York, mais Frédéric Auguste Bartholdi décédé le 04 octobre 1904 n'est plus là pour le voir. Le pont de Grenelle actuel, totalement reconstruit en 1968, franchit les deux bras de la Seine sans point d'appui. C'est à cette occasion que la statue sera déplacée à nouveau lors de la reconstruction du pont. Elle gardera la même orientation mais descendra de quelques mètres sur l'île aux Cygnes s'y installant comme une véritable figure de proue. Cette statue effectuera même un voyage d'un an au Japon, du printemps 1998 au printemps 1999, à l'occasion de l' Année de la France au Japon. Elle a été installée à Odaiba dans la baie de Tokyo, avant de revenir sur l'île aux Cygnes. Il existe d'autres modèles réduits de la statue à Paris, dont un dans les Jardins du Luxembourg.

VIADUC D'AUTEUIL.

Il est en aval, le dernier des ponts de Paris. C'est au lieu-dit du Point du jour que s'élèvera en 1886 le pont viaduc d'Auteuil, dressant sa haute architecture d'arcades pour le passage des gens à pied et des voitures et aussi celui du chemin de fer, qui répond, à l'autre bout de Paris à celui de Bercy. Le pont du Viaduc du Point du jour ou viaduc d'Auteuil était le plus spectaculaire de tous les ponts de Paris ; ses deux étages d'arcades lui donnaient une image d'aqueduc romain. Il fut détruit en 1962 et remplacé par celui du Garigliano. A noter que le dénivelé est de 2 m entre la Seine au pont National (+26,40m) et au pont Du Garigliano (+24,50m)

