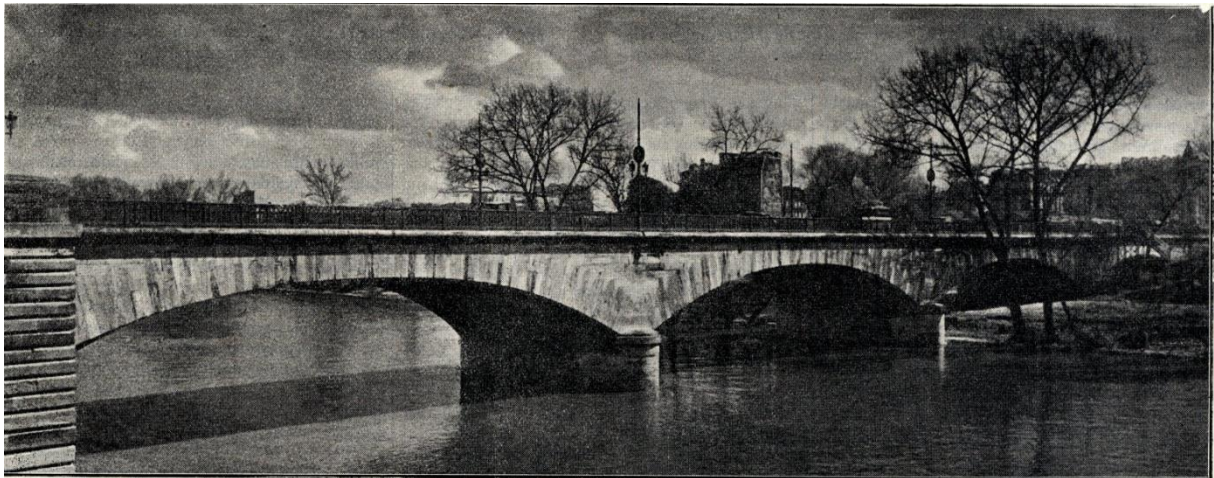


## HISTOIRE

**Durant deux mois, les Archives municipales vous proposent de découvrir l'histoire du pont de Neuilly.**

En 1768, Jean-Rodolphe Perronet est chargé de concevoir et de réaliser un pont à Neuilly pour remplacer l'ancien en bois.

Il imagine alors un pont en pierre de cinq arches en forme d'anse de panier, long de 240 mètres, à tablier plat et aux piles plus fines. Les techniques utilisées sont innovantes et pionnières tandis que l'aspect esthétique est travaillé.



Photographie du pont de Perronet (début XX<sup>e</sup> siècle)  
2 Z 128, A.M.N.S.S.

Perronet décide de placer le nouveau pont dans l'alignement de l'avenue des Champs-Élysées et de l'actuelle avenue Charles de Gaulle. Ainsi, il crée enfin un axe triomphal entre la place de la Concorde et la butte de Chantecoq, devenue aujourd'hui La Défense.

Le pont en bois est réparé afin de permettre la traversée de la Seine durant les travaux de construction. L'ouvrage en pierre est édifié entre 1768 et 1772, sous la direction de Perronet en collaboration avec les ingénieurs Antoine de Chézy et Pierre Demoustier. Le 22 septembre 1772, la cérémonie d'inauguration a lieu en présence du roi Louis XV, de sa cour et d'un public nombreux. Elle consiste en un décintrement du pont : les fermes de charpente tombent une à une dans le fleuve en seulement trois minutes et demie, faisant jaillir l'eau jusque sur le pont. Le spectacle grandiose est apprécié. Le roi Louis XV traverse alors le pont de pierre pour la première fois et continue sa route jusqu'à la butte de Chantecoq réaménagée.

Les travaux de finition durent jusqu'en 1780, date à laquelle le pont en bois est détruit. La prouesse technique de la construction rend célèbre l'édifice qui est également reconnu comme l'un des plus beaux ponts d'Europe. Grâce à cette réalisation, Perronet acquiert une forte notoriété. Il rédige un important ouvrage publié en 1782 dans lequel il décrit les projets dont il a été en charge en commençant par le pont de Neuilly. Celui-ci subit quelques transformations au XIX<sup>e</sup> siècle.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'apparition et l'essor rapide de l'automobile engendrent une augmentation de la circulation, également due au développement urbain des villes. En 1930, une reconstruction complète du pont est envisagée pour répondre aux besoins. Un an plus tard, un concours d'architectes est lancé. Lévy et Kienert le remportent et doivent s'associer à Bigot, l'architecte en chef du gouvernement.



Le pont d'acier en 1962  
5 Fi 3.14, A.M.N.S.S.

Construit entre 1935 et 1942, le nouveau pont est trois fois plus large que celui de Perronet et se compose de deux arcs métalliques entièrement soudés, reposant sur des culées en maçonnerie de pierre de taille.

Ce pont d'acier subit quelques transformations au début des années 1990 pour permettre le passage de la ligne 1 du métro au-dessus de la Seine.

**Page réalisée par le service Archives-Documentation de la Ville.**

***La vitrine des Archives : du 03 mars au 1<sup>er</sup> mai 2014 dans le Vestibule d'Honneur, 2<sup>ème</sup> étage de l'Hôtel de Ville, de 9h à 17h30.***

**Pour tous renseignements :**  
[archivdoc@ville-neuillysurseine.fr](mailto:archivdoc@ville-neuillysurseine.fr)