

# Le Pont Eiffel

## à la Porte de France de Grenoble

\* \*  
\*

### Historique



# Historique du pont Eiffel de la Porte de France

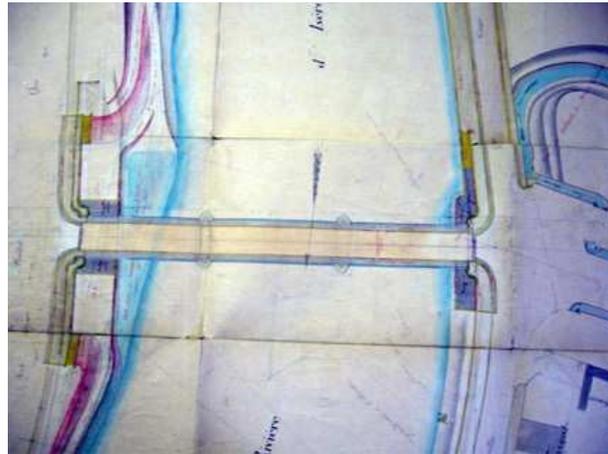
## Pourquoi un nouveau pont ?

En 1880 Grenoble possède trois ponts, celui de la Citadelle, le pont suspendu et le pont Marius Gontard. Le train est arrivé à Grenoble depuis 1858. Ainsi la nécessaire liaison de la route de Lyon à celle-ci et la desserte de l'ouest de la ville conduisent la municipalité à envisager un quatrième pont au niveau de la Porte de France, construite sous Lesdiguières, à la sortie de Grenoble vers Lyon. C'est la nationale 75 qui va de Chalon sur Saône à Sisteron par le pont Marius Gontard et le cours Saint-André, l'actuel cours Jean Jaurès. Plusieurs emplacements sont envisagés ainsi que diverses dispositions plus ou moins perpendiculaires à l'Isère, pour réduire l'angle de rotation des véhicules, nécessaire pour éviter le rocher de la Bastille.

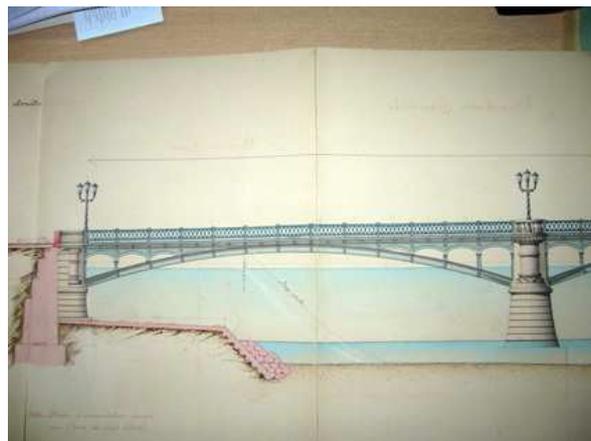


Les habitants de l'Ouest souhaitent que le pont soit construit près de l'emplacement du « bac à traïlle » qui relie les deux berges du bout de l'Esplanade au quai Claude Bernard, ce serait le Pont de l'Esplanade. La traïlle c'est le câble tendu entre les deux rives et auquel l'embarcation qui permet de traverser est reliée à une poulie qui roule sur lui. Ceux du centre-ville préféreraient un pont, qui serait situé en prolongement du boulevard Gambetta, projeté et aboutissant à la place de la Bastille devenue la place Hubert Dubedout. Ce serait le Pont de la Porte de France...

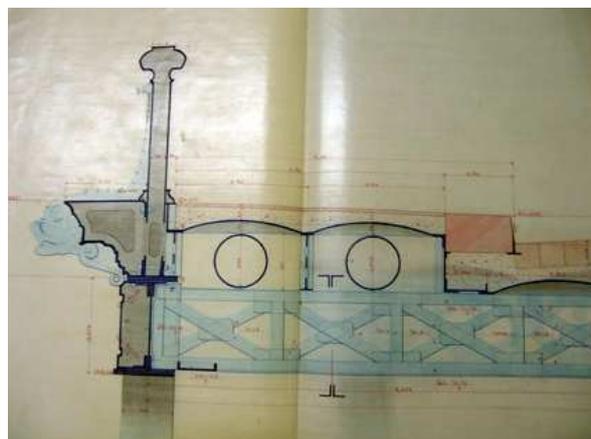
Des pétitions circulent de part et d'autre et finalement c'est un pont perpendiculaire aux rives et débouchant sur la place de la Bastille qui est retenu.



Faut-il le construire en pierres ou en métal ? Les constructions métalliques étant déjà très répandues on s'oriente vers un pont de cette nature qui présente bien des avantages. C'est la conclusion à laquelle arrive M. Rivoire, ingénieur du service des Ponts et Chaussées de Grenoble en 1882.



Un projet de pont est élaboré. On voit déjà apparaître les dauphins en fonte qui doivent décorer les montants des garde-corps du pont.



## Choix du constructeur : Gustave Eiffel

En 1887, le conseil municipal de Grenoble vote pour la réalisation de ce pont et l'Etat s'engage pour apporter 100 000 F sur les 480 000 F du projet. L'adjudication des travaux est faite en 1891.



12 entreprises soumissionnent et c'est l'entreprise Eiffel qui est retenue.

## Gustave Eiffel (1832-1923)

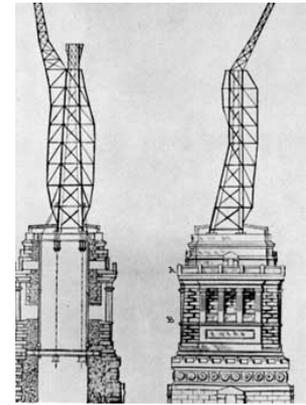
Né à Dijon, Gustave Bönickhausen n'est devenu Eiffel qu'en 1880. En effet ce nom de Eiffel fut ajouté par un de ses ancêtres, suisse de Rhénanie, qui s'installa à Paris au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, car les français avaient des difficultés prononcer ce nom. Cet ancêtre choisit ce nom car son lieu de naissance était dans la région allemande de l'Eifel, à Marmagen. Gustave Bönickhausen dit Eiffel substitua à son patronyme le nom d'Eiffel par un jugement du 15 décembre 1880. Il effectue ses études d'ingénieur à l'Ecole centrale des Arts et Manufactures de Paris et, à 26 ans on lui confie la direction des travaux du pont ferroviaire métallique de Bordeaux, long de 500 mètres.



### - **Il fait construire dans le monde entier**

Après ses premières expériences, il crée, en 1866, des Ateliers de Constructions Métalliques installés à Levallois-Perret. En 1867, il fait réaliser les viaducs de Rouzat et Neuval dans le centre de la France, puis un grand nombre d'ouvrages tant en France qu'à l'étranger.

On lui doit, entre autres, la gare de Budapest (1875), le viaduc Maria-Pia au Portugal (1876), le viaduc de Garabit dans le Cantal (1880), d'autres ouvrages en Espagne, en Hongrie, au Vietnam, en Bolivie, au Mexique... En 1881 il fait construire l'ossature de la statue de la Liberté placée à l'entrée de la rade de New York. La France, voulant célébrer avec fastes le centième anniversaire de la Révolution, une exposition universelle est prévue avec la construction d'une tour.



## - **La tour Eiffel et Eiffage**

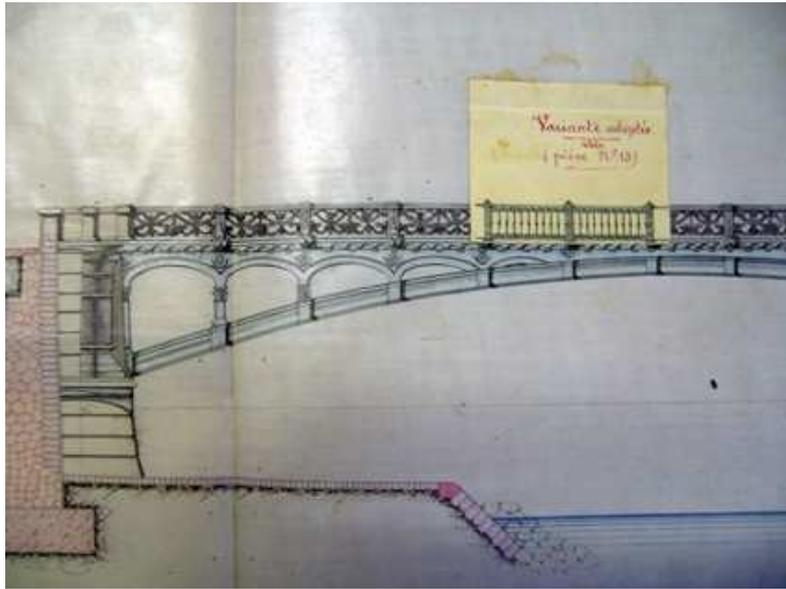
Avec ses deux collaborateurs, Emile Nouguier et Maurice Koechlin, il fait un projet de tour métallique qui est agréé. La tour Eiffel est inaugurée en 1889. Avec ses 300 mètres de hauteur elle restera le plus haut bâtiment du monde jusqu'en 1930. Mis en cause dans l'affaire de la construction du canal de Panama, il est condamné puis réhabilité. La tour connaît un immense succès qui se prolonge jusqu'à nos jours. Elle est aussi utilisée pour installer des émetteurs d'ondes radioélectriques. A Grenoble la halle industrielle construite par les Ateliers Eiffel pour abriter les machines présentées à l'Exposition Universelle de 1900 à Paris, sera démontée et réinstallée près du Drac pour servir de locaux à l'entreprise Bouchayer et Viallet qui fabrique des conduites forcées pour les équipements hydro électriques des barrages. Elle a été conservée et elle est devenue un lieu d'expositions appelé « Le Magasin » dans la zone d'activité dénommée « Les reflets de Drac » où se trouve une nouvelle rue dénommée Eiffel.



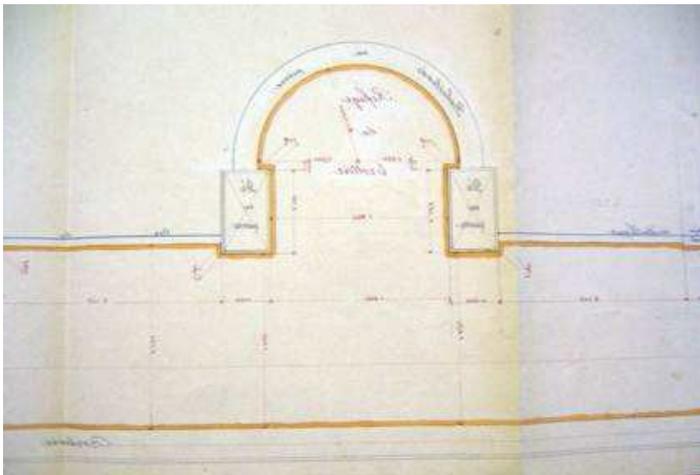
Agé de 91 ans, ce personnage extraordinaire meurt à Paris en 1923. De nombreuses réalisations qui sont sorties de ses ateliers sont toujours en service dans le monde entier. De nos jours la société Eiffel est devenue Eiffage, très importante entreprise du bâtiment et des travaux publics qui comprend la division Eiffage Constructions Métalliques qui a réalisé notamment les pyramides du Louvre et le tablier du pont de Millau.

## Description du pont Eiffel adopté à Grenoble

Un modèle de garde-corps plus simple est finalement adopté.



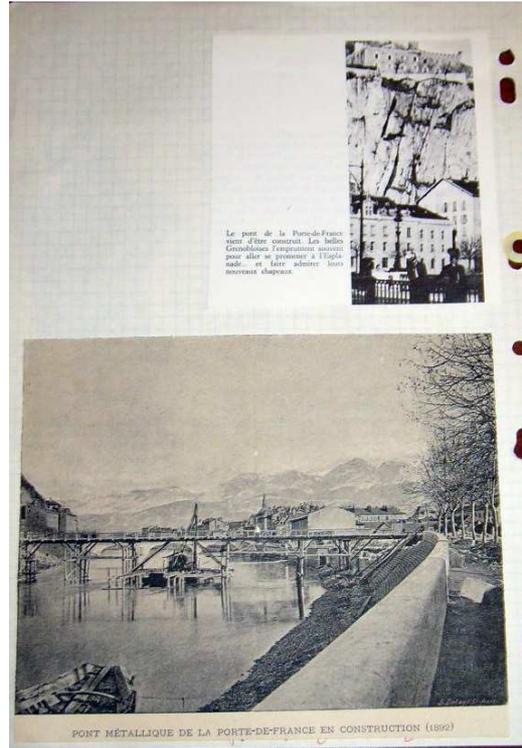
Le blason de la ville, avec ses trois roses, est placé sur des sortes de chapiteaux placés sur les jambes métalliques qui relient les arcs au tablier.



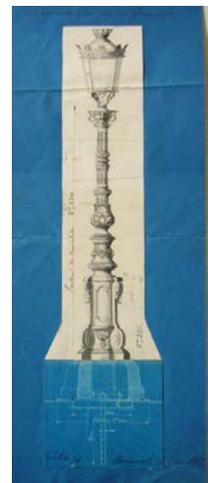
Quatre balustrades en pierre, de forme semi-circulaire sont retenues pour surmonter les deux piles situées dans l'Isère. Elles sont sculptées avec comme motif celui qui a été abandonné pour les garde-corps. Ainsi le pont sera formé de trois arcs métalliques de taille égale, chacun étant garni de 24 dauphins, donc un total de 72. La longueur du pont est de 100 mètres et la largeur de la chaussée (hors trottoirs) est de 7 mètres. Sur la chaussée sont prévues des voies de tramway pour desservir Saint-Martin le Vinoux et Saint-Egrève.

# Construction du pont

Les travaux sont réalisés entre janvier 1892 et mai 1893. Une passerelle en bois est d'abord édiflée pour permettre la construction des deux piles qui plongent dans l'Isère. Puis des échafaudages, toujours en bois, sont installés pour permettre la construction des trois arcs métalliques. Gustave Eiffel vient lui-même surveiller les travaux. Compte tenu de la dilatation prévisible du métal en fonction de la température ambiante les trottoirs sont garnis de carreaux de céramiques non jointifs qui seront installés, en 1893, par la Société des produits céramiques de Boulogne. Pour éclairer le pont huit candélabres garnis de lanternes Schulke sont prévus aux entrées du pont et sur les piles dont les balustrades sont réalisées d'une seule pièce conformément à l'adjudication faite pour leur réalisation le 22 mars 1892 par le maire Auguste Gaché. Le choix d'une alimentation par le gaz ou par l'électricité n'est pas encore effectué. Les candélabres seront fournis par la Société des Hauts Fourneaux et Fonderies de Brousseval (Haute Marne).

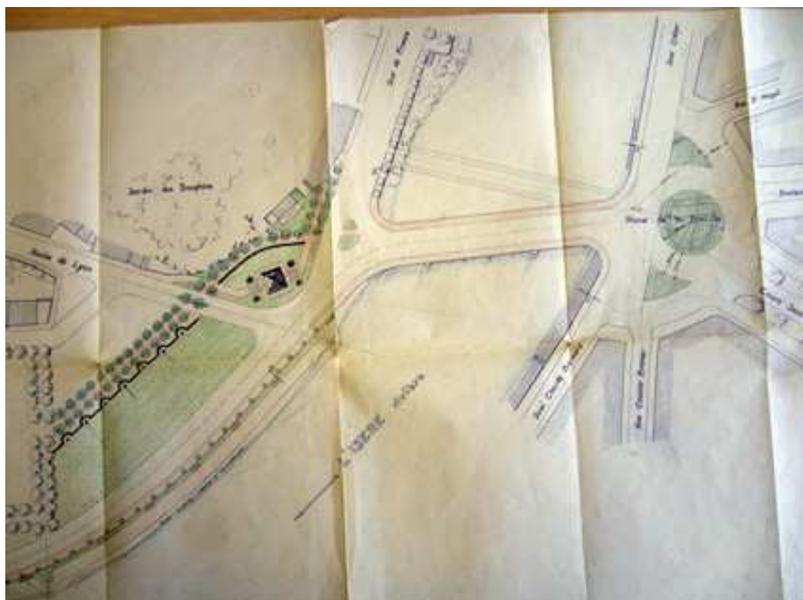


La réalisation des montants des garde-corps avec leurs dauphins ne se passe pas facilement avec la Compagnie Eiffel qui, en 1893, est devenue la « Société de Constructions de Levallois-Perret ». Dans une lettre, datée du 20 mars 1893, l'ingénieur des ponts et chaussées de la Brosse met en demeure la société d'effectuer la mise en place de ces montants qui ne sont arrivés qu'au nombre de deux et constatant qu' « une différence notable existant dans le profil des dauphins entre l'exécution et les dessins approuvés et avoir du inviter l'entreprise à corriger ce défaut, en ajoutant sous chaque montant une console dont nous avons eu soin d'ailleurs, pour gagner du temps, de faire établir ici-même non seulement le dessin mais encore le modèle en plâtre en vraie grandeur. Le tout a été remis à l'entreprise le 12 janvier 1893 avec invitation d'exécuter d'urgence ». Finalement l'ouverture à la circulation du pont a lieu le 28 mai 1893.



## Démolition du pont Eiffel : que deviennent les dauphins ?

L'état du pont s'étant dégradé, la construction d'un nouveau est envisagée. Il sera en béton armé et situé à côté de l'ancien, vers l'aval. Il ne sera plus perpendiculaire aux rives de l'Isère ce qui nécessitait alors un tournant de 90° à la sortie du côté du Jardin des Dauphins.



L'affiche d'adjudication des travaux de construction du nouveau et de la démolition de l'ancien est datée du 4 avril 1955.



Le pont Eiffel est démoli au cours des années 1958 et 1959. Que vont devenir les dauphins ? Ils sont dispersés dans la région et on connaît l'emplacement d'une trentaine d'entre eux.

A l'occasion de la construction d'un nouveau pont pour le passage du tram E, de l'aménagement des quais en cours de réalisation, de la construction d'un nouveau quartier à l'Esplanade et de l'aménagement de la presqu'île du confluent de l'Isère et du Drac, l'association « Patrimoine et développement du Grand Grenoble » propose qu'une sorte de monument ou de fontaine qui pourrait rappeler la présence du pont Eiffel avec l'utilisation de dauphins donnés à l'association et, peut-être, d'une balustrade en pierre.(projet ? ) L'emplacement exact est à étudier, soit entre les culées de l'ancien pont toujours présentes sur la berge du quai de France, soit sur l'ancien octroi, l'entrée du jardin Guy Pape ou le parc qui doit être aménagé à l'Esplanade.

Michel Mercier