

CES PROJETS QUI HANTENT LA VILLE - GRENOBLE

AVANT LE PONT FERROVIAIRE, " LA PASSERELLE " - DE 1905 À NOS JOURS

Gwendoline Coué et Constant Yang

La Passerelle est l'ancêtre du pont ferroviaire, à l'époque où il n'existe que des passages à niveau. Elle permettait aux piétons de traverser au-dessus des rails.

DOCUMENTATION ET CONTEXTE

Nous avons travaillé en lien avec les Archives municipales métropolitaines de Grenoble (AMMG) sur les objets de La Passerelle et du pont ferroviaire car il s'agit d'un héritage datant de plus d'un siècle. La documentation n'étant pas exhaustive, nous avons également consulté des cartes postales en ligne.

Le projet de pont ferroviaire s'ancre dans une opération d'aménagement en prévision des Jeux Olympiques d'hiver de 1968. Si la première esquisse de dessin d'un pont ferroviaire date de 1938, le projet ne sera réalisé qu'à l'annonce de la tenue de cet événement à Grenoble.

Nous avons découvert l'objet de la passerelle par hasard : lors d'une balade le long du Cours Berriat, nous apercevons en levant la tête, l'inscription "À LA PASSERELLE" sur un bâtiment rue Joseph Rey, dont nous devinons l'ancienneté à son style. S'ensuit une discussion avec un ami qui avait vécu non loin de ce lieu. Celui-ci nous affirme qu'il y avait ici auparavant une passerelle passant au-dessus des rails de train. Nous avons décidé de partir de cette curiosité pour notre sujet.

Chronologie

- avant 1905 : passerelle métallique et passage à niveau
- 1938 : premiers dessins de projet de pont ferroviaire
- 1962 : début du chantier du pont ferroviaire
- 1964 : inauguration du pont ferroviaire
- 1968 : Jeux Olympiques d'hiver à Grenoble
- 2007 : début du projet de fresques par Nessé (Jérôme Favre)



Figure 1. Grenoble, A La Passerelle, carte postale, 1905
 Figure 2. Grenoble, A La Passerelle, photographie, 2015

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DU PROJET

Nous pouvons remarquer qu'antérieurement à 1900, à l'époque du passage à niveau de la gare, dans la rue Joseph Rey qui longe les rails de la gare (figure 3), les perspectives sont bien ouvertes sur le pic du Néron. Sur l'image du Cours St André et de l'Avenue de Vizille (figure 4), datant de la même époque, on observe que les rues ouvrent également leurs perspectives en direction du massif de la Chartreuse, d'un côté sur le pic du Néron et de l'autre sur la Bastille.

Sur les images d'archives des années 60 (figures 5 et 6), lorsque la passerelle existait encore et peu de temps avant les travaux du pont ferroviaire, nous pouvons constater que ce passage à niveau était un point de tension dense et mouvementé, un endroit où l'on pouvait croiser à la fois piétons, cyclistes, automobilistes et wagons.

La photographie de droite est prise en hauteur au-dessus du passage à niveau ; nous pouvons imaginer qu'elle a été réalisée depuis la passerelle. Elle constitue ainsi un témoignage de cette passerelle.

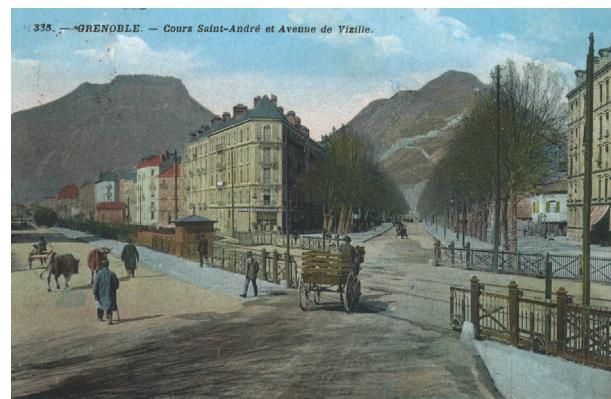
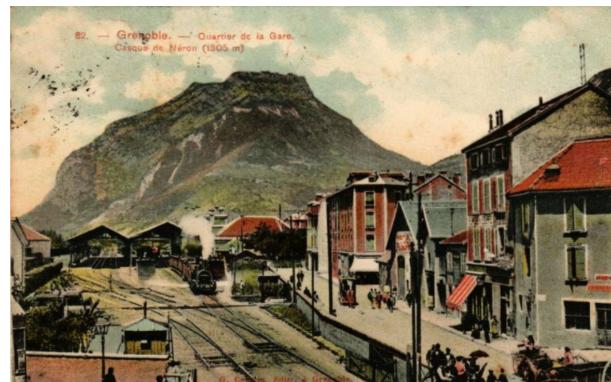


Figure 3. Grenoble - Quartier de la Gare - Casque de Néron (1305 m), carte postale, N.O ;
Figure 4. Fonds AMMG, 19 Fl 7, Cours Saint-André et Avenue de Vizille, carte postale, N.D.
avant 1900



VILLE DE GRENOBLE
Passage à niveau
du Cours-Berriat



VILLE DE GRENOBLE
Passage à niveau
du Cours-Berriat

Figures 5 et 6. Fonds AMMG, 3 Fl 296, Cours Berriat, le passage à niveau, photographies, 1961

En 1938, l'étude d'un aménagement autour du passage à niveau du Cours Berriat est lancée. On perçoit déjà l'intention de séparer les voies tout en conservant le passage à niveau et en créant un passage souterrain pour la voirie destinée aux automobilistes.

Sur la maquette de la proposition de pont-rail retenue avant les travaux, puis montrée lors de l'inauguration de ce pont en 1964, nous comprenons bien cette idée de séparer chaque voie, afin que piétons, automobilistes et trains disposent chacun de leur propre espace, changeant complètement l'état initial de ces voiries. Dans le cadre des Jeux Olympiques d'hiver de 1968, la ville s'est préparée à accueillir, et surtout à transporter, les visiteurs ainsi que les habitants. Les projets d'aménagement se sont orientés vers le contournement ferroviaire de la ville par le sud, en cohérence avec la localisation des Jeux.

La construction de ce pont-rail constitue la première étape, démarrée en 1962. C'est donc le remplacement du passage à niveau n° 1 du Cours Berriat et de sa passerelle piéton par un pont-rail à la sortie sud de la gare, la construction d'une estacade en béton armé à deux voies devant permettre d'éliminer les passages à niveau 1 bis (rue Nicolas-Chorier), 2 (cours Jean-Jaurès) et 3 (quartier de l'Aigle). Le pont-rail devient donc un lien pour les 3 quartiers.

En outre, la gare de Grenoble que nous connaissons aujourd'hui est en grande partie celle inaugurée en février 1968 à la place de l'ancienne gare de 1858, ce qui est également une conséquence des travaux liés aux JO.

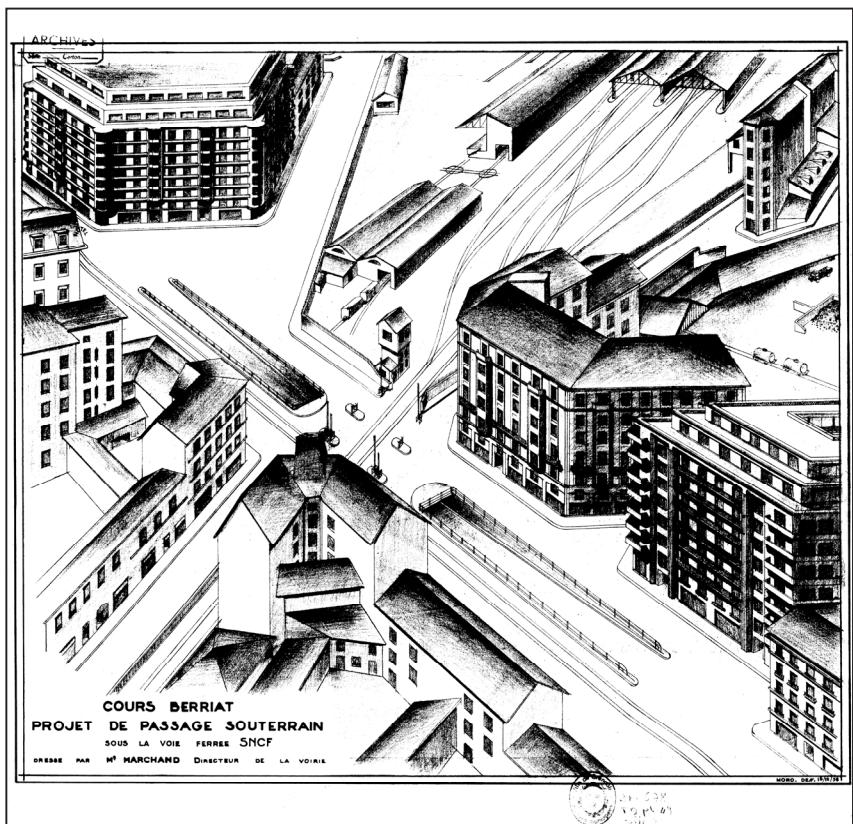


Figure 7. Fonds AMMG, 2 Fl 678, Cours Berriat, Projet de passage souterrain, dessin, 1938



Figures 8 et 9. : Fonds AMMG, 3 Fl 126, Estacade Cours Berriat, maquette du pont, photographies, 1964

ET MAINTENANT ?

L'actualité de ce projet n'est pas dans sa forme mais dans sa vie.

Le projet de fresques (figure 10) sur toute la longueur du pont-rail a été initié par Jérôme Favre, de son nom d'artiste Nessé, associé à l'Atelier Rocade Sud, en partenariat avec la Ville de Grenoble, la SNCF et en collaboration avec des fournisseurs de peinture. De multiples scènes de la vie locale et cheminote ont été signées du nom d'artistes venus d'horizons différents : région grenobloise, Colmar, Marseille, Amsterdam, São Paulo, Séville, etc. couvrant plus de 4 000 m² de surface peinte. Initié en 2007, le projet dure toujours depuis, puisque la dimension des fresques est démesurée.

C'est aussi un lieu de commerce avec un grand marché qui s'installe en dessous du pont du mardi au dimanche : " le marché de l'Estacade " (figure 11). Les fresques y font également référence.

L'unique changement opéré depuis sa construction est la requalification d'une des voies automobilistes en voie cycles, devenue partie intégrante du réseau de voies cyclables " Chronovélo " de la Métropole de Grenoble, plus exactement la Chronovélo 2.

Enfin, nous parlions au début des perspectives bloquées par le pont-rail, mais qu'en est-il des vues que ce surélévément offre ? Nous sommes partis filmer le passage de l'Estacade dans le TER direction Chambéry.

Nous nous retrouvons avec quelques percées sur le Cours Jean Jaurès, une vision qui s'aligne non plus au sol, aux voitures et au tronc des arbres, mais à leurs feuilles, ainsi qu'une meilleure vue sur les toits des immeubles. Le reste du temps, nous sommes bloqués devant les façades des bâtiments qui s'enfilent devant nos yeux, avec comme principal trait leur couleur.

Ce pont ferroviaire est donc une avancée de la ville, encouragée par l'accueil des Jeux Olympiques de 1968. Il permet aujourd'hui le passage de trains



Figures 10 et 11. Nessé, fresques réalisées sur le Pont de l'Estacade, photographies, 2007-2012



Figure 12. Gwendoline Coué et Constant Yang, transect du TER sur le Pont de l'Estacade, extrait de la vidéo, 2025

vers Chambéry et Gap. Nous pouvons cependant être un peu nostalgiques des passages à niveau et de la passerelle métallique, qui nous permettaient de voir loin et de rester à ciel ouvert.

L'étude de cet objet de passerelle et pont ferroviaire est le résultat de l'attention fine à ce qui nous entoure, d'une curiosité qu'il faut conserver et encourager pour être en capacité de remarquer les moindres détails et comprendre ce qui compose nos paysages du quotidien ou exceptionnels.