

PONT PAKOWSKI

Nonette | Puy-de-Dôme



conseil
architecture
urbanisme
environnement
P U Y - D E - D Ô M E

Collection Patrimoine

IDENTITÉ

LOCALISATION

Commune : Nonette
Canton : Saint-Germain-Lembron
Implantation : Au pied du piton rocheux d'origine volcanique
Hydrographie : L'Allier
Coordonnées : Latitude 45°28'07.10"
Longitude 3°16'49.44"



DESCRIPTION

Matériaux : Béton armé, pierres de taille.
Dimension : L 138m / l 4,8m.
Typologie : Pont suspendu.
Technique : Ouvrage réalisé en béton armé selon un système de la société Hennebique, type bow-string. Constitué de poutres latérales en arc au-dessus et de chaque côté d'un tablier, reliées à ce dernier par des suspentes. A l'extérieur des arcs, le tablier était muni de garde-corps moulé en béton. Les deux piles sont différentes, l'une en enrochement (rive droite), l'autre en palplanches (rive gauche). Ce procédé est présent en de nombreux lieux d'Europe et notamment en Auvergne au pont des Goules au pied de Corent.

ÉLÉMENTS HISTORIQUES

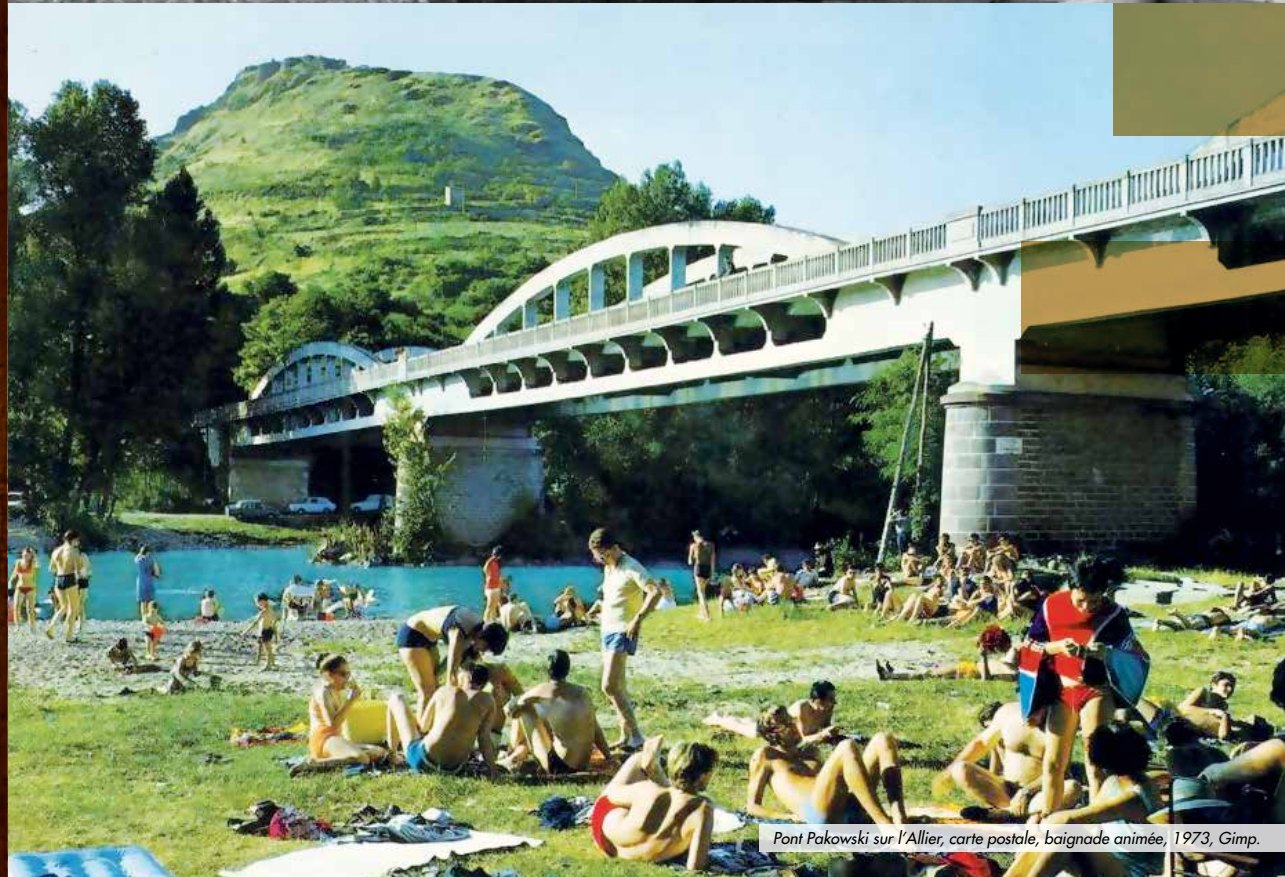
Datation : Première tranche de 1913 à 1915.
Seconde tranche de 1924 à 1926.
Auteurs : M. Blazin, ingénieur,
M. Mansot, chef de chantier,
M. Defretin, ingénieur de la société Hennebique,
M. Vaur, agent voyer du Puy-de-Dôme,
M. Collay, agent voyer du canton

STATUT

Propriétaire : Conseil général du Puy-de-Dôme.
Protection : Edifice non protégé.
Fonction : Permet à la route départementale (RD123) de franchir l'Allier.
Etat : Bon état.
Appellation : Pont Pakowski ou Pont de Nonette.



Construction de l'ouvrage - Système de la société Hennebique, Archives départementales du Puy-de-Dôme



Pont Pakowski sur l'Allier, carte postale, baignade animée, 1973, Gimp.

HISTORIQUE

FRANCHIR L'ALLIER / UNE NÉCESSITÉ

Au XIII^e siècle, Nonette est le chef-lieu d'une circonscription allant des montagnes du Cantal aux rives de la Dore, véritable forteresse commandant, depuis son pic, le cours de l'Allier et un chemin très fréquenté menant à Lyon.

En 1299, une mention est faite d'un pont en pierres situé sur la commune. Alors qu'il permettait de traverser l'Allier, le pont fût endommagé par une crue en 1348 et fit l'objet d'une lettre royale ordonnant « que toutes les ressources disponibles de la baillie d'Auvergne soient affectées à sa reconstruction, ... ».



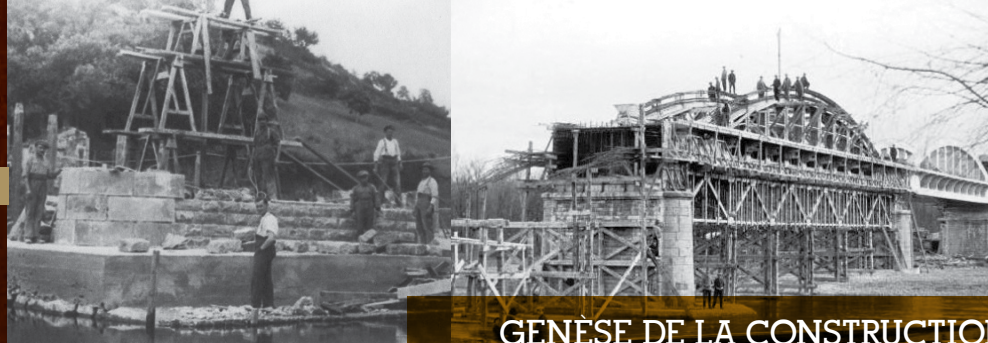
Par la suite, de nombreuses mentions sont faites sur les bateaux débarquant à Nonette, mais pas à propos d'un pont.

En 1871, le nom du bac de Nonette apparaît pour la première fois, sous les termes « A Nonette, la charrière est en assez mauvais état », dans un rapport du Service des Ponts et Chaussées.



La traversée s'effectue en bac, bateau à fond plat, accompagné d'un câble. Les appontements sont sommaires.

La construction du pont rendra la communication entre les deux rives plus aisée.



GENÈSE DE LA CONSTRUCTION

« *Un bel exemple de solidarité* » J. Pakowski

◆ **En août 1899**, le projet de construction d'un pont est présenté pour la première fois à l'Assemblée Départementale par M. de Chalembel (Conseiller d'arrondissement). Huit communes sont concernées. Elles sont interrogées sur le montant qu'elles souhaitent souscrire pour ces travaux. Seule la commune de Nonette répond pour la somme de 10 000F. Le Conseil décide d'étendre la souscription à 17 000F, somme qui ne sera jamais atteinte, le projet subit un échec qui ressemble alors à un abandon.

◆ **Le 29 avril 1908**, le Dr Jules Pakowski récemment élu du canton de Saint-Germain-Lembron remet au goût du jour le projet qui était en première ligne de son programme. Il dépose un vœu au Conseil général, défendant les intérêts du projet (fixer le lit de la rivière et faciliter la communication entre les deux rives). Ce vœu, signé de plusieurs conseillers généraux, propose de faire une première étude ainsi qu'un devis, ce qui permettrait aux communes de mieux mesurer l'effort à consentir.

La première étude fait état d'un devis de 170 000F, pour trois travées, formant au total un ouvrage de 120m sur une voie. Se lance alors une campagne de souscriptions auprès des communes mais aussi des privés, pour des sommes même très modestes, à partir des listes électorales et menée par les conseils municipaux.

◆ **En avril 1909**, le nombre de communes concernées est porté à 35, elles sont amenées à faire connaître le montant de leur souscription.

◆ **En mai 1909**, le montant total des souscriptions s'élève à 27 417F, ce qui est jugé insuffisant au regard du Conseil général. Là encore seule la commune de Nonette s'est investie, les autres communes comptant sur M. Pakowski pour obtenir les crédits nécessaires.

En août 1909, le Dr Sabaterie Sénateur et Président de la quatrième commission du Conseil général (chargée des infrastructures et des déplacements) constate que malgré l'effort des 12 communes qui ont participé à hauteur de 26 000F et d'une souscription particulière de 4 897F, la somme est encore insuffisante. Il élève le montant de la souscription à 35 000F. Même si cela leur paraît impossible, les maires de Nonette, du Breuil-sur-Couze et d'Orsonnette se remettent alors en campagne pour recueillir de nouvelles souscriptions.

◆ **Durant l'année 1910**, alors que le Conseil général supprime quasiment la moitié du budget du Service Vicinal, les maires partis en campagne firent encore augmenter le montant de la souscription. La somme de 35 000F ne sera pas atteinte, mais la bonne volonté des communes et des habitants prouvée, le Conseil général autorise alors le Service de la Vicinalité à effectuer les sondages.

◆ **En avril 1911**, après le résultat des sondages qui révèlent que le sol est argileux sur une profondeur de 15m et indiquent la nécessité de l'utilisation de pilotis, le montant total de la construction s'élève à 215 000F dont 193 000F pour l'ouvrage et 22 000F pour les chemins aux abords. En août de la même année, le Service Hydraulique fait savoir qu'il n'émet aucune réserve sur le projet. Un ouvrage définitif, alors prévu en acier, est dessiné.

◆ **En avril 1913**, le projet est adopté et les crédits nécessaires accordés, en mai, le Dr Marcombes Président de la quatrième commission fait le point sur la demande faite par l'autorité supérieure du Service de la Vicinalité, d'une double voie au vue des circulations débouchant sur le pont. Le

montant augmente encore et atteint 300 000F, la souscription doit elle aussi encore augmenter, les communes et les habitants doivent renouveler leurs efforts, cependant la construction du pont commence.

Mais les crues de l'été 1913 arrêtent le chantier jusqu'au printemps 1914.

◆ **Le 15 janvier 1915**, alors que la culée et la pile de la rive gauche sont terminées, le manque de main-d'œuvre dû à la mobilisation arrête à nouveau le chantier.

Au lendemain de la guerre, face à l'augmentation du prix de l'acier et de la construction et malgré les différents projets proposés, on décide que tous les efforts seraient faits pour terminer l'ouvrage en béton. Mais les coûts toujours trop élevés ne permettent pas la reprise du chantier.

◆ **Le 28 avril 1923**, après consultation de différentes entreprises et de leur technique, c'est la Maison Cochet d'Oullins qui est choisie, associée au procédé de bow-string de la maison Hennebique, pour un coût prévisionnel de 780 000F.

◆ **Durant l'été 1926** le chantier s'achève, les chemins aux abords sont livrés à la circulation le 22 août pour un coût total de 805 000F dont 31 000F de souscriptions publiques et privées.

Le Dr Jules Pakowski, porteur du projet, meurt avant la fin des travaux et offre son nom à l'ouvrage. Le pont Pakowski devient ainsi un point nouveau de traversée de la rivière Allier.

L'inauguration du 9 octobre 1926, vit une procession de nombreuses personnalités, du Breuil-sur-Couze jusqu'à la rive de Nonette, où à l'entrée et à la sortie du pont, un bandeau tricolore est officiellement coupé, avec son lot de discours. La cérémonie a été accompagnée d'un banquet et d'une fête patronale illustrant l'investissement de la population pour donner naissance au pont Pakowski.

LE PONT PAKOWSKI...

... AUJOURD'HUI

UN OUVRAGE HISTORIQUE AU QUOTIDIEN

Le pont devenu élément du quotidien a subi quelques interventions jusqu'à nos jours.

Tout d'abord en 1949, des combats entre l'armée allemande et la résistance vont endommager le pont. Le garde-corps, rive gauche, sera reconstruit.



En 1979, un rapport d'expertise, met à jour un certain nombre de défauts des bétons, aciers apparents, fissures, décollements ou éclatements. Mais des défauts sont aussi repérés sur les piles. Ainsi entre 1980 et 1981, différents travaux vont être mis en œuvre pour préserver les bétons, reprises en sous-œuvre et peinture.

En 1982, c'est au tour des piles de recevoir un certain nombre de réparations, notamment rive gauche. Le lit de l'Allier s'étant abaissé, l'enrochement joue moins son rôle protecteur sur la pile rive gauche, un caisson métallique cintré de béton, va être ajouté. Des palplanches modifiant alors les avant-becs et les arrière-becs, passant d'une forme arrondie à une forme triangulaire.



UN MONUMENT DU PATRIMOINE REPÈRE DANS LE PAYSAGE

Entré dans le quotidien des habitants, le pont Pakowski était autrefois un haut lieu de baignade, aujourd'hui quasiment oublié. Ce patrimoine représentatif de la création du XX^e siècle est devenu un élément identitaire de ce territoire, un repère ancré dans le paysage pouvant prétendre au label du Patrimoine du XX^{ème} siècle.

PONT PAKOWSKI

Nonette | Puy-de-Dôme



Sources

Pakowski J., *Mon mandat*, Éditions O. Douset, 1913 - Delaveau J.M., *Franchir l'Allier*, Éditions de Montmarie, 2009 - Mondanel P., *L'ancienne batellerie de l'Allier et de la Dore*, Éditions Gérard Tisserand, 2000 - Imberdis F., *Bacs et ponts sur le cours auvergnat de l'Allier au XVIII^e siècle* - Revue de géographie alpine, 1929 - Archives Départementales du Puy-de-Dôme.

Illustrations et crédits photos

Archives Départementales du Puy-de-Dôme, Mairie de Nonette, Collection Louis Saugues, Maurice Bernard, Michel Astier, Christophe Camus, CAUE 63.

N°ISBN 979-10-90834-05-7 - Conception : www.quiplusest.com - Impression : All Numéric

conseil
architecture
urbanisme
environnement
P U Y - D E - D Ô M E

Collection Patrimoine



CAUE Puy-de-Dôme

129 avenue de la République | 63100 Clermont-Ferrand
Tél. 04 73 42 21 20 | www.caue63.com | contact@caue63.com