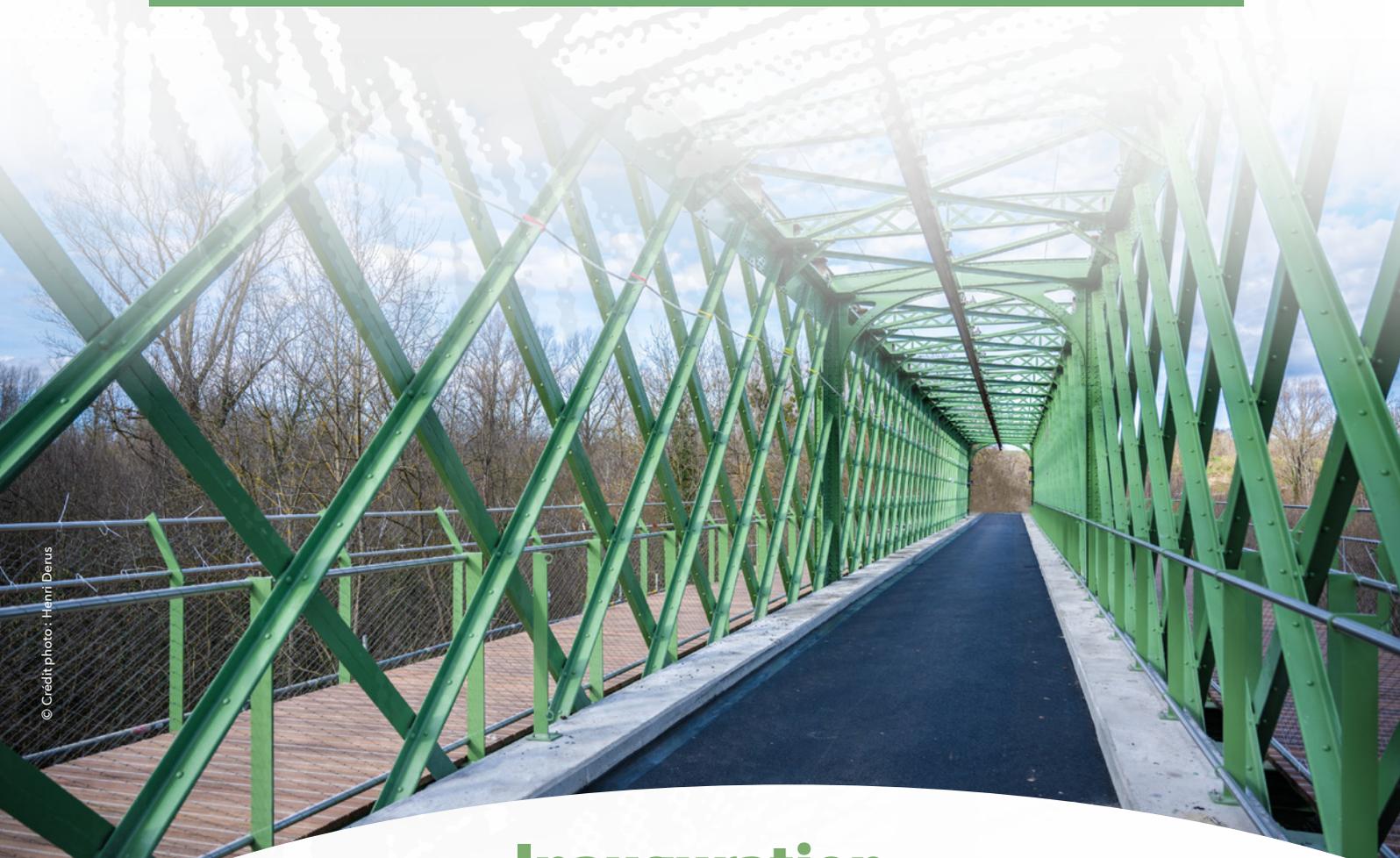




# Réhabilitation du pont métallique de Dallet

Janvier 2023 – mars 2024



© Crédit photo : Henri Denis

## Inauguration

**Samedi 23 mars 2024**



Contact presse : Pierre-Yves Mallet-Perrier

04 73 42 12 20 - 07 61 64 39 76 - PierreYves.MALLETERRIER@puy-de-dome.fr

# LE PONT DE DALLET entre dans le XXI<sup>e</sup> siècle

---

Débutée en janvier 2023, la réhabilitation du pont métallique de Dallet vient de s'achever. Plus d'un an de travaux a été nécessaire pour réparer cet ouvrage d'art vieux de plus d'un siècle. Le pont accueille désormais en toute sécurité le passage de la Via Allier grâce à la création de cheminements dédiés aux modes de transport doux.

Inauguré en 1899, le pont présentait de nombreux désordres liés à son âge : voutains dégradés, corrosion évolutive de la structure porteuse, problèmes d'étanchéité de la chaussée, rivets sectionnés ou manquants... Le programme de travaux prévoyait la démolition complète du tablier et sa reconstruction, ainsi que le renforcement, le décapage et la remise en peinture de la structure métallique. La destruction du tablier a laissé apparaître une situation plus dégradée que prévue. De nombreuses réparations supplémentaires ont dû être réalisées, rallongeant le chantier de quatre mois.

Pour répondre aux nouveaux besoins liés à la Via Allier et aux modes de déplacements doux, deux encorbellements de deux mètres ont été créés de part et d'autre du pont, à l'extérieur des poutres treillis. Ils accueillent désormais cyclistes et piétons en toute sécurité.

La couleur verte de l'ouvrage a été conservée et le pont sera mis en lumière par la commune, en partenariat avec le syndicat Territoire d'Énergie 63.

Le budget total des travaux s'élève à 6 000 000 € TTC. L'opération a obtenu des subventions de l'Union européenne et de l'État.

## **Un chantier de haute technicité**

Le chantier a exigé un savoir-faire particulier et des entreprises spécialisées pour remettre à neuf ce pont de type Eiffel caractéristique de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Pour respecter les méthodes de construction d'origine, le rivetage à chaud a été utilisé pour remplacer les rivets manquants ou abîmés. La pose d'un échafaudage suspendu a été nécessaire pour mener les opérations de démolition et de peinture au-dessus de l'Allier. Deux équipes ont travaillé en simultané sur deux sections différentes du pont pour permettre une avancée rapide du chantier.

La reconstruction du tablier a été réalisée en béton fibré ultra-hautes performances (BFUP), un produit innovant utilisé pour la première fois par le Département. Quatre fois plus solide que le béton conventionnel, ce nouveau matériau a rendu l'ouvrage plus léger et compensé le poids supplémentaire des encorbellements.

Attaché à la préservation du patrimoine, le Conseil départemental du Puy-de-Dôme a souhaité réhabiliter cet accès historique à Dallet, toujours très utilisé pour la desserte locale des habitants.

## LE FINANCEMENT

**Coût total de l'opération :  
6 000 000 € TTC**

Le projet a obtenu les financements extérieurs de :

l'Union européenne dans le cadre du plan de relance « FEDER React EU »  
**à hauteur de 2 100 000 € HT ;**

l'État à travers l'appel à projet « fonds mobilités actives – continuités cyclables »  
**à hauteur de 690 600 € HT**



L'Europe c'est ici.  
L'Europe c'est maintenant.



Cette opération est cofinancée par l'Union Européenne. L'Europe s'engage sur le bassin de la Loire avec le Fonds Européen de Développement Régional.

## DES ENTREPRISES SPÉCIALISÉES

La technicité du chantier et la valeur patrimoniale du pont ont nécessité l'intervention d'entreprises spécialisées.

Le marché de travaux a été notifié le 4 octobre 2022.

Le groupement retenu est constitué des entreprises suivantes :

**BOUYGUES TP** (mandataire)

**ROTH** (peinture anticorrosion)

**CAN OA** (réparation de la charpente métallique)

**ALTRAD** (pose de l'échafaudage suspendu)



# LE PONT EN QUELQUES CHIFFRES



**152 m**  
de long



**91**  
pièces de pont remplacées



**5 644**  
rivets



**8 600 kg**  
d'acier de renfort



**3 830 m<sup>2</sup>**  
de peinture



**1 015 ml**  
de garde-corps



# UN PONT entre deux époques

Avant la construction du pont, les habitants de Dallet traversaient l'Allier avec un bac appelé la Nau. Cette grande barque à fond plat de 17 mètres pouvait transporter jusqu'à quatre voitures attelées. Elle était guidée par une traille, grosse corde de chanvre tendue en travers de la rivière.



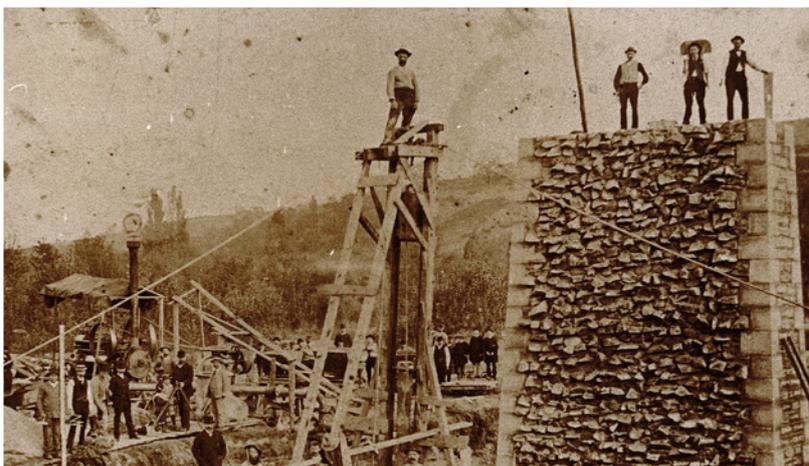
La traversée était souvent périlleuse, en particulier pendant les périodes de crues. Et l'attente pouvait être longue : lors des vendanges, on dénombreait jusqu'à 80 voitures lourdement chargées, patientant pour embarquer.

**Dès 1862**, une pétition est envoyée à l'Empereur pour obtenir la construction d'un pont. Après 30 ans de démarches et de négociations, les habitants et les habitantes de Dallet sont consultés en 1893 par voie de référendum. À l'exception d'une seule voix contre, tous votent en faveur du projet.

## De la tradition...

Les deux piles en pierre de Volvic du pont sont édifiées entre **juin 1897** et **septembre 1898**. Après la maçonnerie, le plus délicat reste à faire : le lancement de la structure métallique. Le tablier du pont est monté sur la rive puis ensuite mis en place. L'opération dure à peine une journée. La poutre de 150 mètres et de 230 tonnes est poussée dans le vide par seulement 16 hommes qui réussissent à la mettre en place grâce à un système de rouleaux et de leviers.

Le pont est inauguré le **30 juillet 1899** au cours d'une grande fête. Il devient très vite indispensable, rendant le bac inutile. Ses abords sont aménagés et deux escaliers sont construits à ses extrémités **en 1901** pour accéder aux propriétés riveraines.



## ... à la modernité.

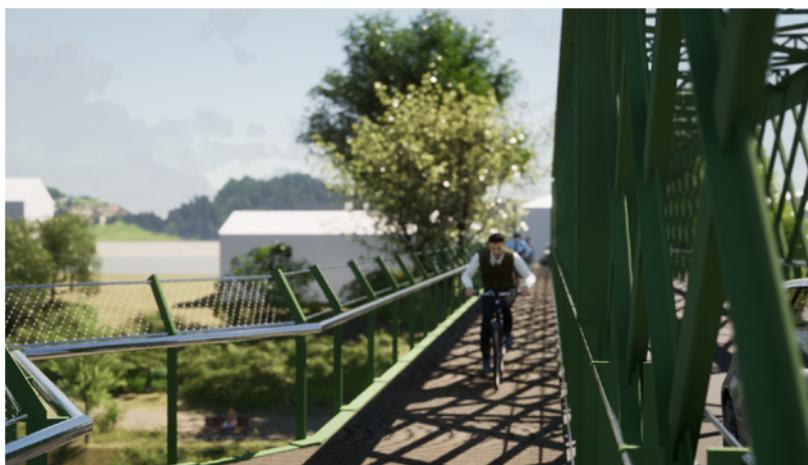
Solide, le pont de fer a su résister aux aléas climatiques et aux crues, en particulier celle **de 1943**. Il s'est également adapté à la circulation automobile. Trop étroit, il ne permet la circulation que sur une seule voie et la hauteur des véhicules est limitée, à cause de son contreventement supérieur. Avec l'accroissement du trafic, un nouveau pont est construit en aval **en 1972** afin d'assurer la liaison routière entre Thiers et Clermont-Ferrand sans traverser Pont-du-Château. Ce nouveau pont a restitué au pont métallique sa fonction de desserte locale.

Une première restauration du pont a été réalisée **en 1997** par le Conseil général du Puy-de-Dôme pour remettre en état la maçonnerie, décaper et refaire la peinture.

Un projet d'éclairage, instauré **en 1998**, a permis de rendre plus agréables les balades nocturnes des bords de l'Allier.



**L'historique  
pont de Dallet  
se découvre  
désormais  
une vocation  
moderne avec son  
adaptation aux  
mobilités douces.**



# LE DÉPARTEMENT INVESTIT pour préserver son patrimoine routier

Le patrimoine des ouvrages d'art du Département est composé de 1 600 murs de soutènement et de 1 488 ponts et représente une valeur de reconstruction à neuf estimée à 1,2 milliard d'euros.

À travers son Plan stratégique départemental, la collectivité s'est engagée dans une politique volontariste d'entretien et de préservation de ce patrimoine. Sur la période 2023-2029, un investissement de 18,5 millions d'euros est prévu pour réaliser entre 30 et 40 opérations par an de réparation d'ouvrages «courants».

En plus de cette politique d'entretien patrimonial, le Département investit dans la réhabilitation de ses ouvrages d'art majeurs comme le viaduc de Tauves en 2022 ou les ponts de Cournon et Dallet en 2023.

## Une gestion rigoureuse des ouvrages d'art

Pour garantir la sécurité des usagers, les plus de 3 000 ouvrages d'art du réseau départemental font l'objet d'une surveillance et d'un entretien minutieux. Passage répété des véhicules, intempéries, infiltrations, usure des matériaux : les ponts et murs de soutènement sont exposés à de nombreuses contraintes.

Chaque année, environ 650 inspections approfondies sont programmées par les services des routes du Conseil départemental. La fréquence de ces contrôles peut varier d'une fois tous les six ans pour les ouvrages en bon état, à plusieurs fois par an pour ceux présentant des désordres. En complément de ces visites périodiques, une surveillance constante est exercée par les agents des 57 centres d'intervention du Département pour identifier et traiter le moindre dysfonctionnement.

## Une politique volontariste en faveur des mobilités douces

Ce projet de réhabilitation et celui du pont de Cournon s'inscrivent dans une politique d'aménagement cyclable globale (le 4e schéma départemental des itinéraires cyclables est en cours d'élaboration). Tous deux lauréats de l'appel à projets de l'État « fonds mobilités actives – continuités cyclables », ils témoignent de la volonté du Conseil départemental d'adapter son réseau routier aux besoins actuels de mobilités douces et au développement touristique.

Grâce à ses deux voies dédiées et séparées de la chaussée, le pont de Dallet permet un passage sécurisé de la Via Allier. Il prolonge également le réseau cyclable départemental et le relie à celui de Clermont Auvergne Métropole.





**PUY-de-DÔME**  
MON DÉPARTEMENT

