



INVENTAIRE PONTS et VIADUCS DETRUITS et/ou DISPARUS

N° INVENTAIRE : **82112.02U** NOM : Pont de Cacor

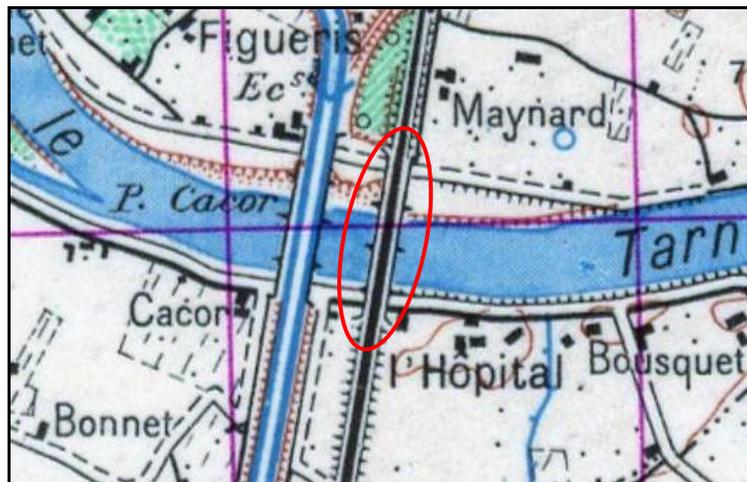
SECTION de LIGNE : **82112.01N** + (82112.02N)

COMMUNES : **Début Ouvrage : Moissac (82)** **Fin Ouvrage : Moissac (82)**
COORDONNEES GPS : 44.091362, 1.105061

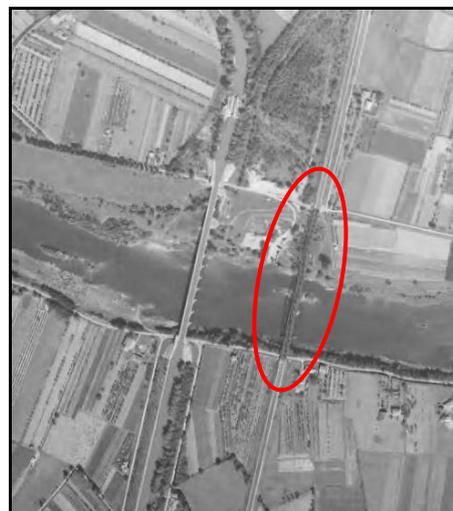
Ces coordonnées correspondent approximativement au centre de l'ouvrage

Éléments survolés
Chemin Communal de la Rhode
Cours d'eau Tarn
Route Départementale D 72

LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE et PHOTOGRAPHIQUE :



La flèche indique le début de l'ouvrage selon le sens de la ligne



DONNEES GENERALES :

Type ouvrage : Pont Ferroviaire

Nature tablier : Métal

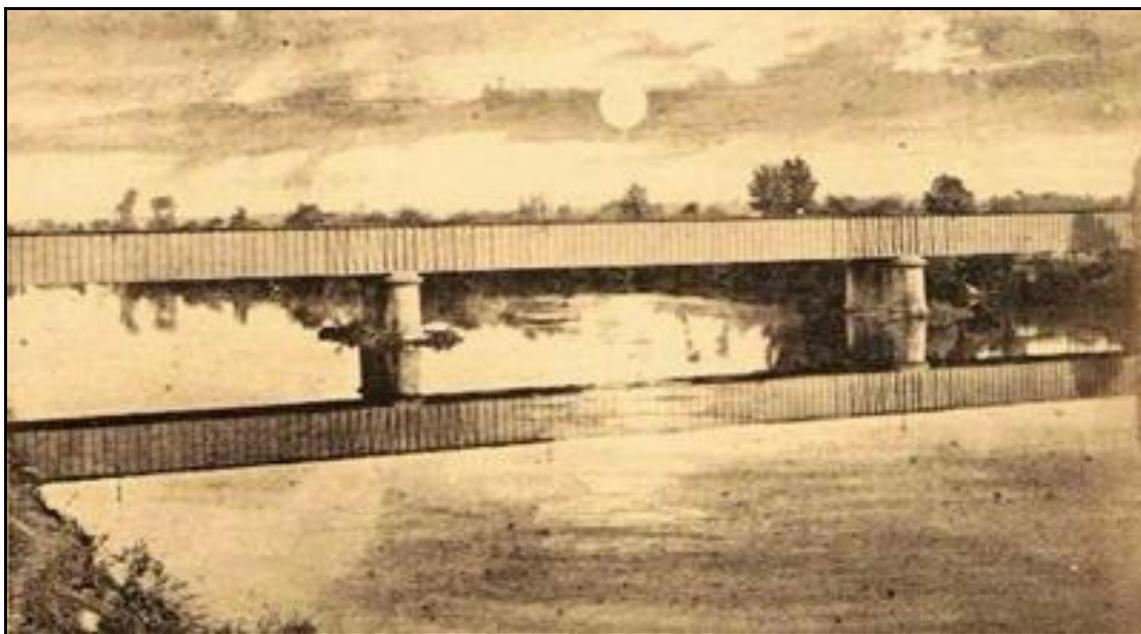
Nombre voies : 2

Classe R : Détruit et reconstruit différemment, mais toujours en service

Accès : Route

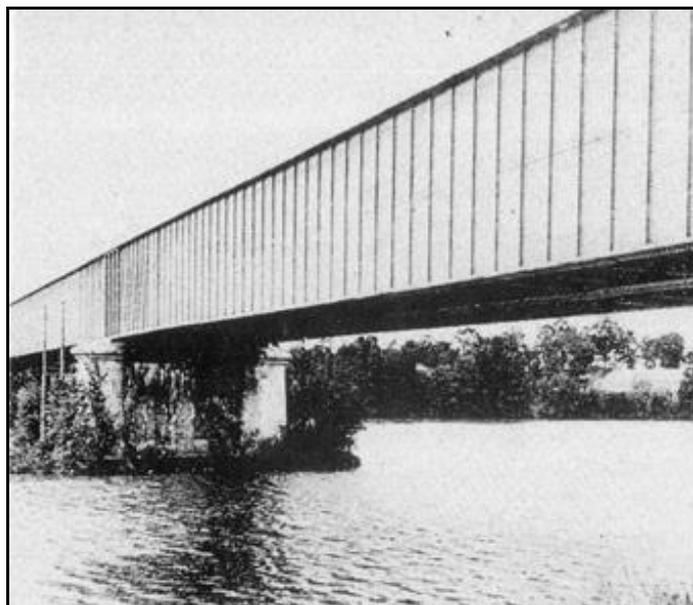
COMMENTAIRES et ICONOGRAPHIE :

Construit en 1857, le pont de Cacor, du nom du lieudit voisin, était initialement un ouvrage à tabliers accolés (un pour chaque voie) comportant chacun cinq travées en forme de poutre creuse à parois pleine non ajourées dans lesquelles passaient les trains.



Ci-dessus et ci-dessous, deux vues anciennes du Pont de Cacor





Gros plan sur une travée

L'hiver 1929 à 1930 était déjà très pluvieux quand survint début mars 1930 un épisode cévenol (fortes pluies régionales) qui fit démesurément grossir le Tarn et son affluent l'Agout. Ainsi, le 3 mars à 6 heures du matin, le Tarn est à 6,50 m, ce qui est le niveau des grandes crues ordinaires. Mais douze heures plus tard, à 18 heures, toutes les crues précédentes sont dépassées avec une cote à 8,10 m et un niveau qui ne cesse de monter. A 21 heures, le niveau est à 8,90 m. La voie ferrée en remblai qui barre la vallée en amont de Moissac et forme digue, n'y résiste plus. L'eau emporte des parties du remblai libérant une énorme masse d'eau qui va raser la ville alors que la moitié du pont est emportée par la crue.



Photo montrant le pont partiellement emporté et sa section en forme de double poutre creuse



Ci-dessus et ci-dessous, diverses vues des dégâts



La ligne Bordeaux > Toulouse étant particulièrement importante, il ne peut être question d'attendre la reconstruction complète d'un nouveau pont. C'est pourquoi la Compagnie du Midi qui est aussi la gestionnaire du canal latéral à la Garonne, prend la décision immédiate d'aménager une déviation ferroviaire temporaire sur le pont canal voisin qui, par chance, a résisté aux flots déchaînés. Cela permettra de reconstruire le pont de Cacor de façon mieux adaptée avec un tablier à trois travées cantilever à parois ajourées en treillis.



Cette photo aérienne montre la proximité des deux ponts
 Au premier plan, le pont du canal latéral à la Garonne qui servira de pont temporaire pendant les travaux
 Au second plan, le pont de Cacor reconstruit et actuel

Pour ce faire, dès avril 1930, une gare temporaire pour recevoir les trains de travaux, est construite entre la voie ferrée abîmée et le canal.

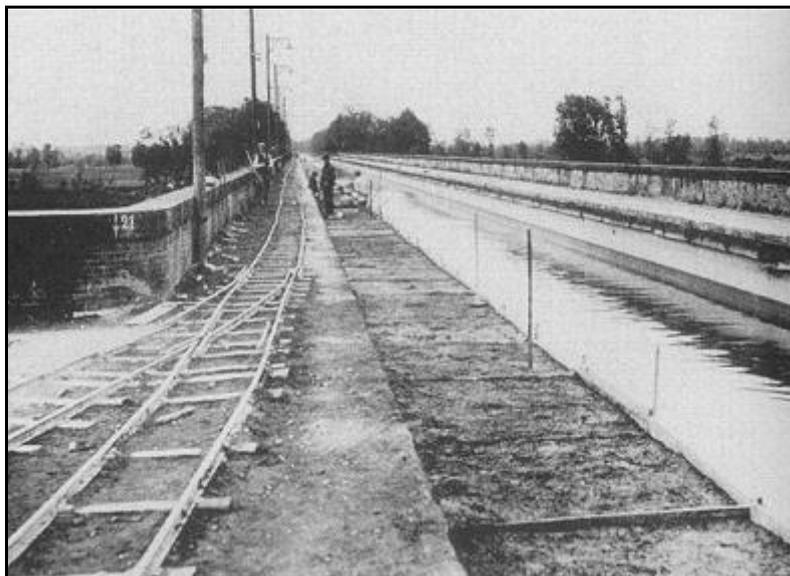


Vue aérienne datant du printemps 1930 et montrant l'état d'avancement des travaux
Avec, de gauche à droite : le canal, la gare temporaire
et la ligne initiale dans le remblai de laquelle la crue a percé un énorme cratère

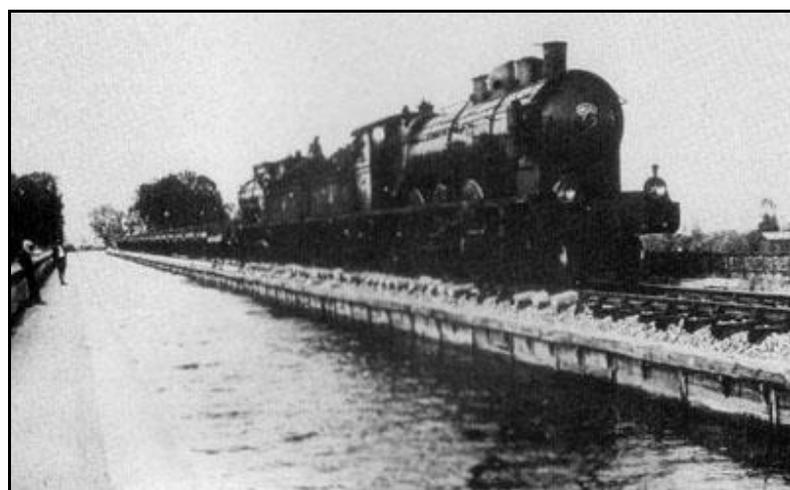
Deux remblais de raccordement au pont canal sont ensuite réalisés de part et d'autre du pont détruit. Pendant ce temps, le canal est asséché sur toute la longueur de son pont. Puis une voie de chantier Decauville est installée sur son trottoir gauche (côté pont détruit) et un coffrage est mis en place pour élargir ce trottoir et lui permettre de recevoir une voie unique qui sera mise en service courant mai.



Vu en regardant vers le sud,
le canal a été vidé et va recevoir sur sa berge gauche la voie ferrée de contournement temporaire



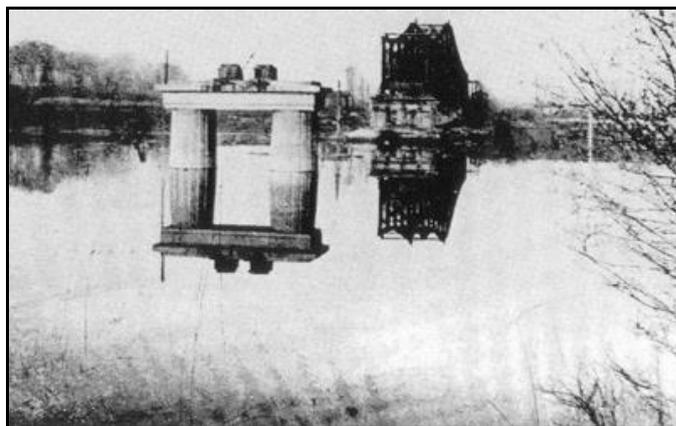
La plateforme ferroviaire en cours de préparation sur le pont canal
Les rails que l'on voit là correspondent à la petite ligne de chantier Decauville



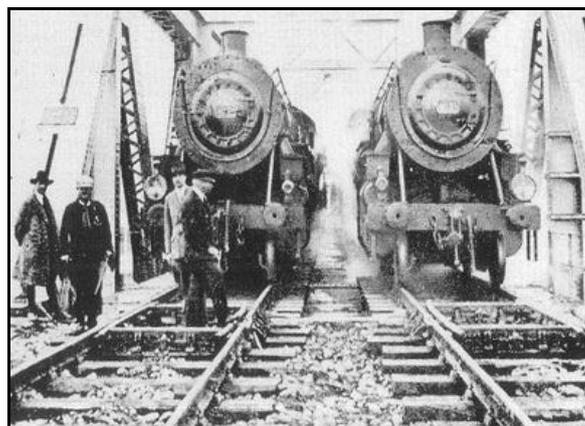
Le pont canal vu le jour de l'inauguration de la ligne de contournement du pont détruit



Autre photo d'époque intéressante qui montre le pont de Cacor détruit
alors qu'un train passe sur la déviation du pont canal



Puis la construction des piles du nouveau pont



Le lancement du tablier et les locomotives de test de charge le jour de sa réception technique

La mise en service du pont de Cacor reconstruit (pont actuel) aura lieu le 22 mai 1932. Dès lors, la voie temporaire sera démontée, les remblais évacués et le pont canal remis dans son état primitif.



Le nouveau pont



Le tablier du pont terminé vu depuis la rive nord du Tarn, en regardant vers le pont canal en arrière-plan
Remarquer qu'à cette époque la ligne Bordeaux > Toulouse n'est pas encore électrifiée

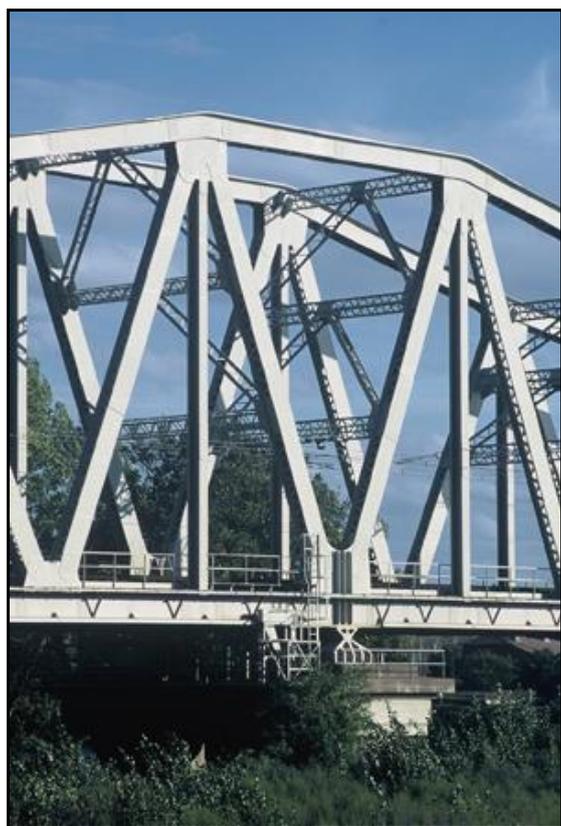
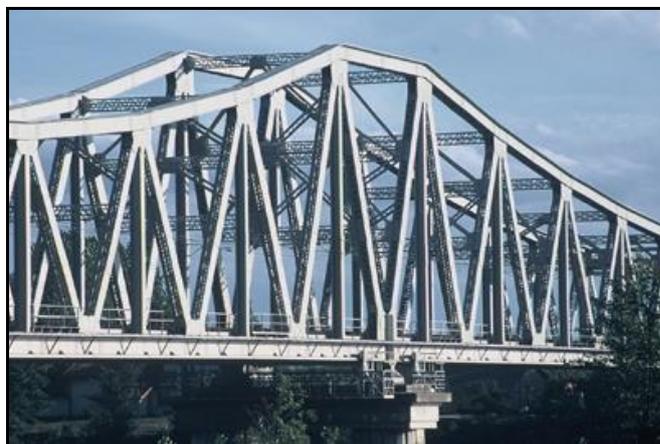


Ci-dessus et ci-dessous, divers aspects du pont actuel

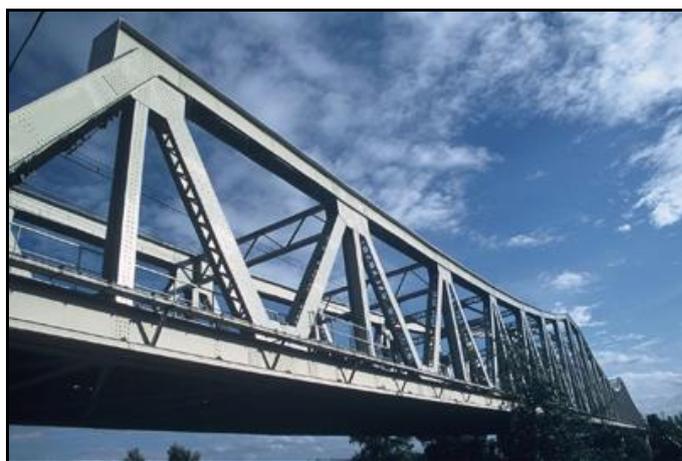




Détail d'une des culées et de l'ancrage du tablier



Ci-dessus, ci-contre et ci-dessous, détails du tablier





Le dessous de l'ouvrage



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.

★ ★ ★