



Photographie Pierre Maurer - © URCAUE Lorraine / LHAC

## Historique

Le viaduc de Waville est un témoignage de la qualité des réalisations d'Albert Caquot (1881-1976). Ce diplômé de l'École polytechnique et de l'École des ponts et chaussées, passé par le bureau d'études Considère-Pelnaud, a consacré une grande partie de son travail à la construction d'ouvrages d'art en béton armé : ponts, barrages, écluses, etc. Il fut, entre autres, l'inventeur des ballons d'observation, mais également directeur général technique du ministère de l'aviation à sa création, en 1928.

Le viaduc fut construit en 1930 par l'entreprise Rangeard & Fils, pour le compte de la Compagnie de l'Est. Il s'implantait sur la ligne de chemin de fer Metz-Lérouville, inaugurée le 11 mai 1931 et mise en service quatre jours plus tard. Situé sur un raccordement stratégique, il fut en partie détruit durant la Seconde Guerre mondiale. Il fallut attendre 1962 pour qu'il soit reconstruit, quasiment à l'identique.

Il est toujours exploité à ce jour.

### Dates à retenir

**1930** : Début de la construction

**1931** : Fin de la construction

**1962** : Reconstruction

## Description

Le viaduc de Waville s'étend sur 488 mètres au dessus de la vallée du Rupt-de-Mad. Sa structure, adaptée au terrain argileux sur lequel il s'implante, compte pas moins de trente-quatre travées. Les piles qui le supportent prennent la forme de murs de la largeur du pont, dont les nervures prononcées accentuent leur verticalité. Des arcs de 27 mètres en béton armé viennent consolider quatre travées pour offrir une résistance optimale aux efforts dus au freinage des trains.

Suite à la reconstruction du pont, menée selon une écriture plus dépouillée, les arcs du viaduc sont restés ajourés, ce qui permet de rendre visible l'élégance de la structure.

## Documentation conseillée

MARREY Bernard, *Les ponts modernes, 20<sup>e</sup> siècle*, Paris : Picard Éditeur, 1995.

## Intérêt

Construit au début des années 1930, le viaduc ferroviaire de Waville est une œuvre d'Albert Caquot, un constructeur prolifique et talentueux. Son ample courbe de béton armé se déploie dans le paysage lorrain sur plus de 400 m de long pour soutenir les trains reliant Metz à Lérouville. L'impressionnant chantier fut l'occasion de mettre en application les potentialités du béton armé, un matériau encore contesté à l'époque. Endommagé pendant la guerre et reconstruit au début des années 1960, il se distingue encore aujourd'hui par ses arcs de soutien en forme de paraboles.

## Période(s)

Entre-Deux-Guerres (1918-1939)

## Maîtrise d'ouvrage

**Compagnie de l'Est**

## Maîtrise d'œuvre

**Albert CAQUOT** *Architecte*

## Autres intervenants

**Rangeard & Fils** (Entreprise de construction)

## Localisation



D28

D952

Waville (54890)

MONTENS Serge, *Les plus beaux ponts de France*, Paris : Bonneton, 2001.

COLL., *Le chemin de fer en Lorraine*, Metz : Éditions Serpenoise, 1999.

---



*Cette photographie prise lors d'un essai le 13 septembre 1932 témoigne de l'état originel du pont et de son impact dans le paysage.*

Source : <http://forum.e-train.fr/viewtopic.php?f=5&t=25964>

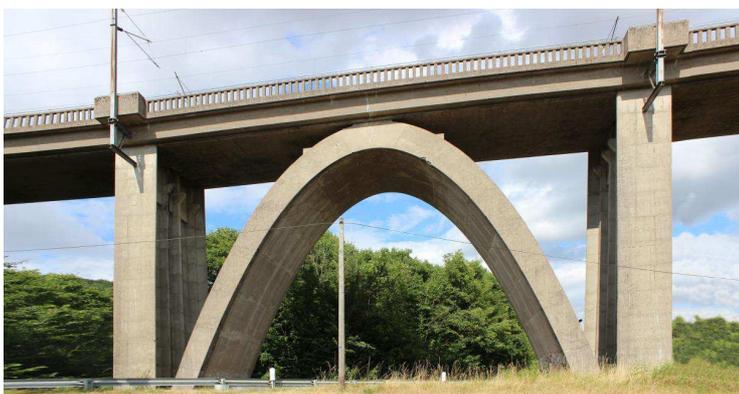
Droits : URCAUE Lorraine / LHAC



*La reconstruction de 1962 a repris le dessin des murs de soutien, rythmés par leurs rainure*

Source : Photographie Pierre Maurer

Droits : URCAUE Lorraine / LHAC



*Les arcades de béton donnent son caractère à l'ouvrage d'art qui, sans cela, paraîtrait bien plus commun.*

Source : Photographie Pierre Maurer

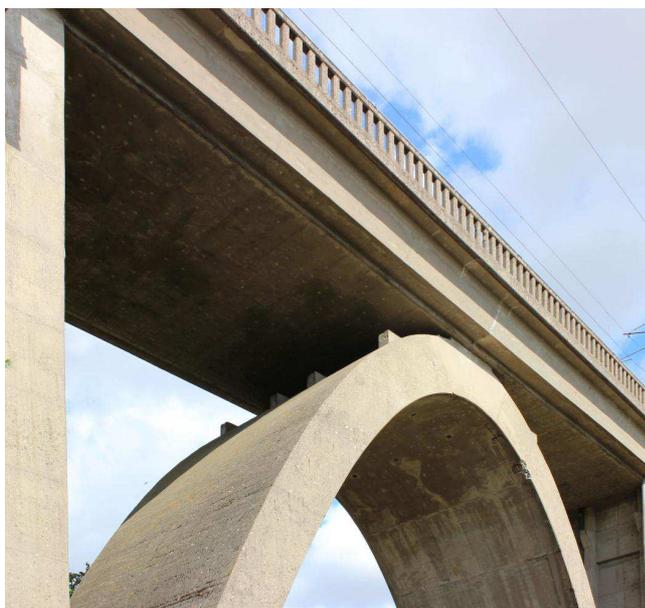
Droits : URCAUE Lorraine / LHAC



*Le dessin du viaduc s'adapte aux divers flux qui se croisent en ce lieu.*

Source : Photographie Pierre Maurer

Droits : URCAUE Lorraine / LHAC



*Le viaduc donne l'image d'un objet monolithique entièrement en béton armé.*

Source : Photographie Pierre Maurer

Droits : URCAUE Lorraine / LHAC

