

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 33 (1907)  
**Heft:** 14

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef: P. MANUEL, ingénieur, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction: D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE: *Les Chemins de fer électriques veveysans*, planche 4, par M. Ryncki, ingénieur. — *L'Architecture moderne en Allemagne* (suite), par M. A. Lambert, architecte. — **Divers**: Travaux de correction de rivières et de torrents exécutés en Suisse pendant l'année 1906, par M. de Morlot, inspecteur fédéral en chef des Travaux publics. — Tunnel du Ricken. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne: Offre d'emploi.

## Les Chemins de fer électriques veveysans.

Par V. RYNCKI, directeur de la Compagnie.

Le réseau des chemins de fer électriques veveysans comprend deux lignes qui ont pour but, l'une de relier la gare centrale de Vevey d'un côté à la station de Chamby du Chemin de fer électrique Montreux-Oberland bernois, et d'un autre côté à Châtel-St-Denis, point terminus des chemins de fer électriques de la Gruyère. La ligne Vevey-Blonay-Chamby a une longueur de 8,667 km. et celle de Vevey-Châtel-St-Denis 10,992 km., avec un tronçon commun de Vevey à St-Légier de 3,493 km.

Ce réseau étant relié avec les Chemins de fer fédéraux d'une part, et les Chemins de fer électriques du Montreux-Oberland bernois et de la Gruyère d'autre part, présente à la fois le caractère d'une ligne secondaire d'intérêt local, d'une ligne de touristes et d'une ligne de tramways.

### I. HISTORIQUE

Le 20 mars 1899, un comité d'initiative, à Vevey, présidé par M. E. Gaudard, avocat et Conseiller National, demandait aux Chambres fédérales la concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer électrique de Vevey à Blonay avec raccordement à la ligne Montreux-Montbovon.

A la suite de cette demande, le Conseil d'Etat du canton de Vaud recevait deux requêtes émanant l'une du Conseil communal du Châtelard (Montreux), l'autre du Comité du Chemin de fer Montreux-Montbovon pour s'opposer au point de raccordement projeté à Chamby et demander que le raccordement ait lieu à Fontanivent, bien au-dessous de Chamby.

Sans se prononcer pour le moment à ce sujet, l'Autorité fédérale accordait néanmoins, le 19 octobre 1899, la concession.

La Compagnie s'étant constituée, des négociations commencèrent aussitôt pour arrêter le point où devait se faire le raccordement.

Après de longues démarches, le 16 mars 1900, à la suite d'une inspection locale à Chamby, le Conseil d'Etat trancha la question de raccordement, conformément à la

demande de la Compagnie, et, par la suite, le Conseil fédéral ratifia ce point de vue.

\* \* \*

Deux concessions avaient été accordées par les Chambres fédérales pour relier par un chemin de fer le Littoral du Léman avec le bourg de Châtel-St-Denis. Une ligne suivait la rive droite de la Veveyse pour aboutir à Vevey, l'autre la rive gauche pour se joindre à Fontanivent, station du Chemin de fer Montreux-Montbovon.

Le Conseil d'Etat du canton de Vaud ne pouvant subventionner à la fois ces deux lignes demanda à la sous-commission chargée d'établir la carte des chemins de fer vaudois d'étudier cette question.

Celle-ci, après s'être consciencieusement documentée et après avoir entendu les intéressés, qui se sont réunis au Collège de St-Légier-La Chiésaz, préconisa la solution suivante :

« Au point de vue topographique et géologique, le meilleur point de passage de la Veveyse (qui, comme cela est facile à comprendre, constitue la clef du problème à résoudre) est celui qui se trouve en aval, au débouché de la gorge, à l'endroit où la vallée s'ouvre largement à l'Est et à l'Ouest. Le pont qu'on construirait à ce point, près de Fenil, serait à la même altitude que les villages de Chardonne et de St-Légier. Cette traversée, qui devrait pouvoir être utilisée aussi pour la circulation du public, aurait l'avantage de joindre directement ces deux gros villages et les localités avoisinantes: Jongny, Corseaux, etc., sur la rive droite, et Blonay, Bahyse, Brent, etc., sur la rive gauche, qui ne sont actuellement en relation que par le bord du lac, en descendant à Vevey.

» De ce point, la ligne monte directement sur la rive droite de la Veveyse jusqu'à Châtel, sans développement artificiel, par une rampe continue ne dépassant pas la déclivité de 5 ‰.

» Du pont de Fenil, la ligne va se raccorder à la station de St-Légier de la ligne Vevey-Chamby. L'emplacement de cette station de bifurcation devrait être fixé tout près du village à l'ouest. »