

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

**Artikel:** Les chemins de fer électriques veveysans  
**Autor:** Ryncki, V.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-26242>

### **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 pro- » blème 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 cons- » truirait 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 avoi- » nantes: 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 sta- » tion de St-Légier de la ligne Vevey-Chamby. L'emplace- » ment de cette station de bifurcation devrait être fixé » tout près du village à l'ouest. »

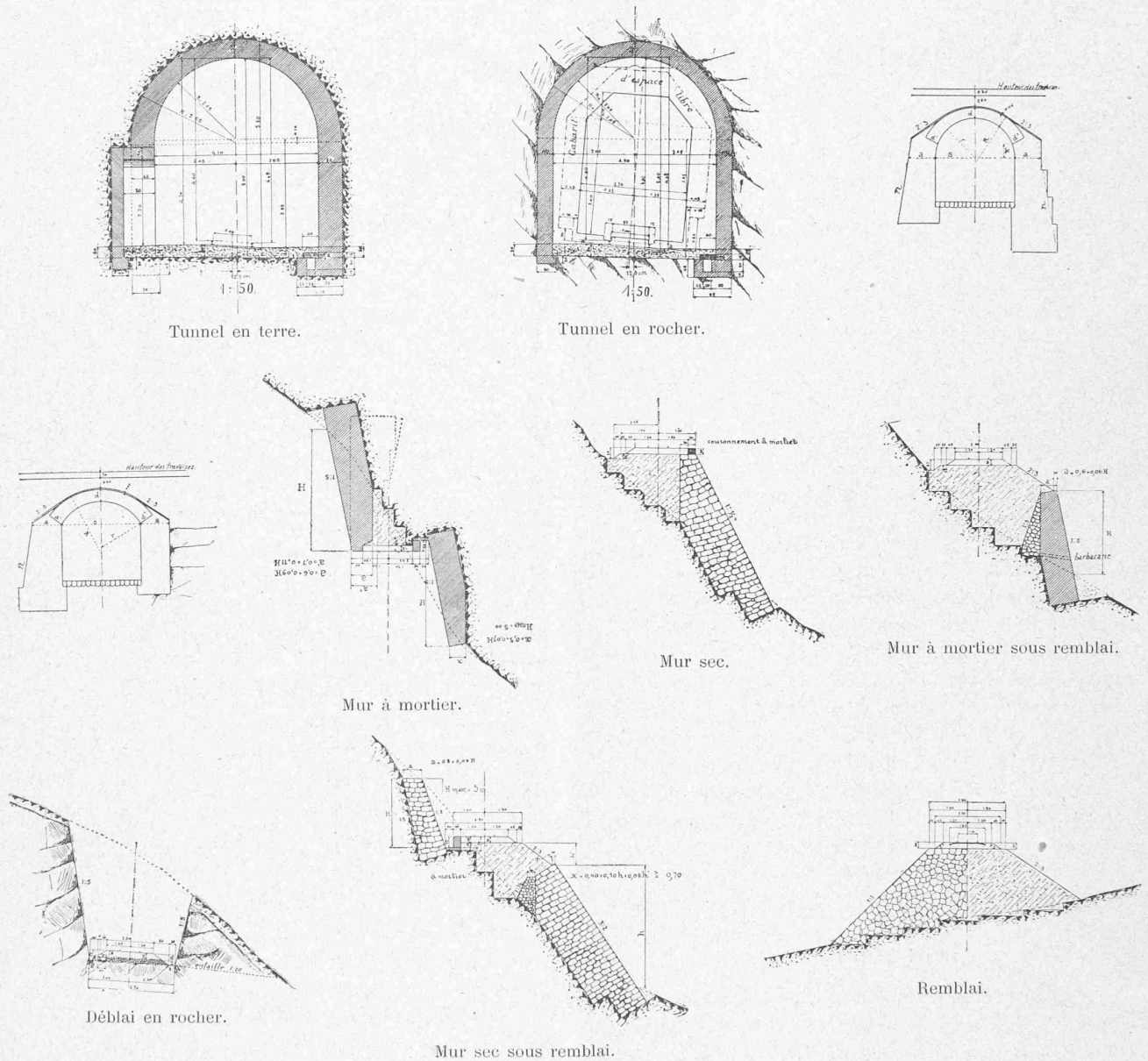


Fig. 3. — Profils-types.

A la suite de ce rapport et du choix définitif du tracé St-Légier-Châtel, il était de tout intérêt pour les deux Compagnies du Vevey-Blonay-Chamby et du Vevey-Châtel-St-Denis, tant au point de vue financier qu'au point de vue de la construction et de l'exploitation de ces chemins de fer régionaux, de fusionner.

Un traité de fusion fut donc conclu entre ces deux Compagnies le 22 avril 1901 et les Chambres fédérales accordèrent à la nouvelle Compagnie des chemins de fer électriques veveysans, sous date du 28 juin 1901, la concession pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer électriques de Vevey à Chamby (raccordement à la ligne Montreux-Montbovon) par Blonay et de Vevey à Châtel-St-Denis (frontière fribourgeoise).

Les études et la direction des constructions de ces lignes ont été confiées à M. l'ingénieur A. Palaz, qui a eu comme collaborateur l'auteur de cette notice.

#### Description du tracé.

Le point de départ du tracé est devant le bâtiment des voyageurs des C. F. F. en gare de Vevey (pl. 4).

Après avoir remonté la rive gauche de la Veveyse jusqu'en Gilamont, le tracé s'infléchit vers l'Est à l'entrée du tunnel du même nom pour traverser les vignobles de Clies et d'Hauteville et arriver à la station de bifurcation de St-Légier.

La ligne se dirige ensuite à travers de riantes prairies sur l'importante agglomération de Blonay. Elle passe à proximité du village de St-Légier-La Chiésaz, au pied du Château de Blonay, dont la masse imposante s'élève sur une éminence, et atteint l'importante localité de Blonay, comprenant les grandes agglomérations de Cojonnex, Bahyse et Tercier.





Reproduit avec l'autorisation du Service topographique fédéral.

LIGNES VEVEY-CHAMBY ET VEVEY-CHATEL



Seite / page

leer / vide /  
blank

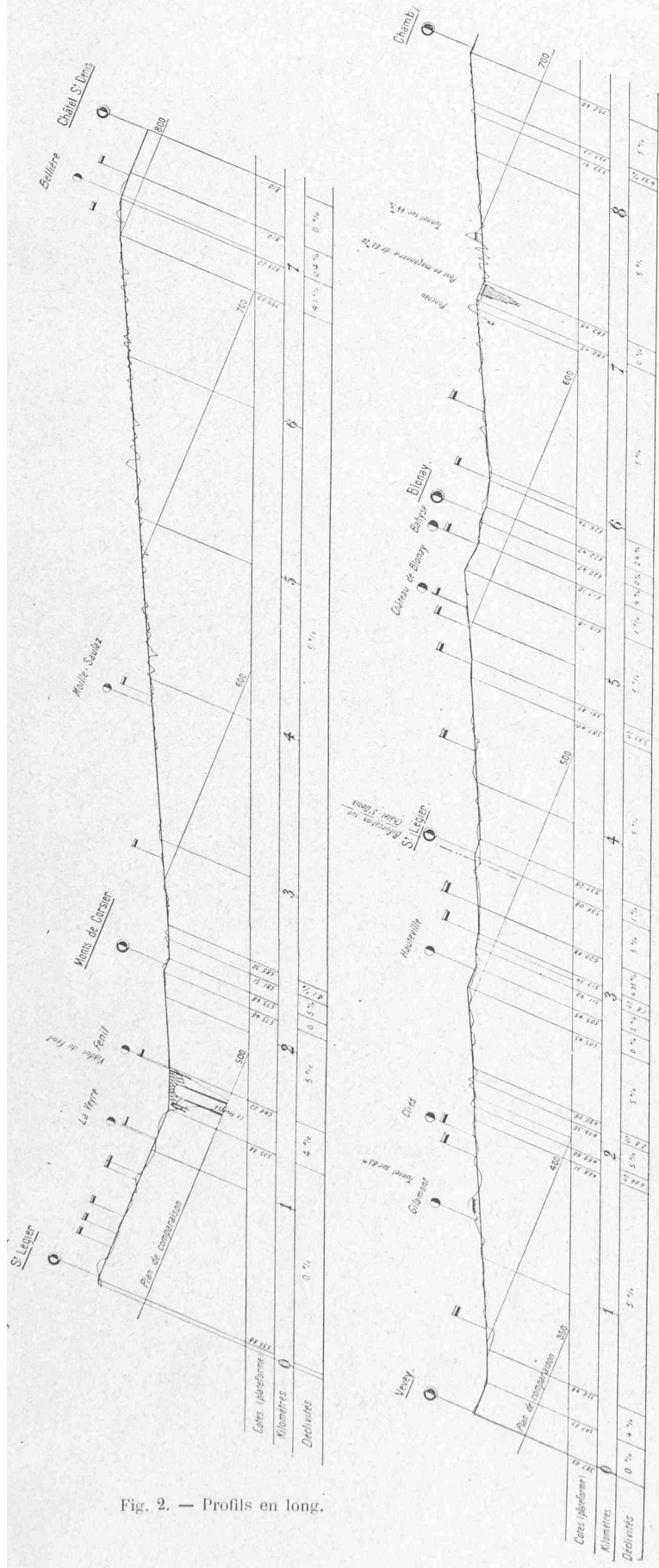


Fig. 2. — Profils en long.

Après avoir franchi la Baie de Clarens sur un pont en maçonnerie, la ligne, établie dans cette partie à flanc de coteau et soutenue par d'importants murs de soutènement et de revêtement, s'engage dans le petit souterrain de Cornaux pour apparaître bientôt après sur les pentes du Mont Cubly.

Elle s'élève peu à peu et atteint la station de Chamby, point de jonction avec la ligne Montreux-Oberland bernois.

La ligne de Châtel-St-Denis quitte St-Légier en obliquant vers l'Ouest, traverse le riche plateau de la Veyre et atteint les bords sauvages de la Veveysse, qu'elle franchit sur un viaduc métallique. Dès que la ligne a passé sur la rive droite, après la halte de Fenil, elle se dirige vers le Nord, dessert la station des Monts de Corsier et, dominant continuellement, depuis la halte de Moille-Saulaz, le cours pittoresque de la Veveysse, elle atteint la gare de Châtel-St-Denis, chef-lieu du district fribourgeois de la Veveysse et point terminus du réseau veveysan.

La ligne de Vevey-Chamby compte sur son parcours les stations et les haltes suivantes :

Indication des stations	Distance de l'origine. Axe du B.-V. de Vevey. Km.
Vevey, gare commune avec les C. F. F.	0.—
Gilamont, arrêt facultatif	1.21
Clies, »	1.77
Hauteville »	3.02
St-Légier, gare	3.60
La Chiésaz, halte	4.51
Chemin de Blonay, arrêt facultatif	5.11
Bahyse, arrêt facultatif	5.51
Blonay, gare	5.73
Chamby, gare commune avec le M.-O.B.	8.67

De St-Légier à Châtel-St-Denis, on rencontre :

Indication des stations	Distance de l'origine. Axe du B.-V. de Vevey. Km.
St-Légier, bifurcation	3.59
La Veyre, arrêt facultatif	4.58
Fenil, »	5.07
Monts de Corsier, station	5.74
Moille-Saulaz, halte	7.32
Bellièze, arrêt facultatif	10.34
Châtel-St-Denis, gare commune avec les chemins de fer électriques de la Gruyère	10.99

La situation topographique du réseau veveysan par ses raccordements avec les compagnies voisines a nécessité la jonction de ses lignes à Vevey avec les C. F. F., à Chamby avec le M.-O.-B., et à Châtel-St-Denis avec les chemins de fer électriques de la Gruyère et le Châtel-Palézieux.

Les normes admises pour le tracé ont été celles qui se rapprochaient le plus comme concordance et similitude de celles des chemins de fer voisins. La rampe maxima a

été fixée à 50 ‰ et les rayons des courbes à 80 mètres, exceptionnellement de 60 mètres (fig. 2).

## II. INFRASTRUCTURE

La voie est établie sur plateforme indépendante sur toute sa longueur. Elle est à l'écartement d'un mètre.

La construction de la ligne a nécessité de nombreux murs de soutènement et un mouvement de terres assez considérable.

Nous donnons sur la planche ci-contre les profils types qui ont servi pour la construction de ces lignes (fig. 3).

En plus de deux tunnels, l'un de 83 mètres, en Gilamont, en courbe de 70 mètres de rayon, et l'autre, au lieu dit En Cornaux, d'une longueur de 44 mètres, ainsi que de nombreux aqueducs, de dimensions secondaires, et un passage supérieur; deux ouvrages importants ont été construits, l'un sur la Baie de Clarens, ligne de Vevey à Chambly, et l'autre sur la Veveyse, ligne de St-Légier à Châtel-St-Denis.

## L'architecture moderne en Allemagne.

Par M. A. LAMBERT, architecte.

(Suite)<sup>1</sup>.

Nous citerons comme plus rationnelle sous ce rapport, et construite dans des conditions infiniment plus modestes (l'église de Ludwigsbourg ayant coûté 715,000 marks, tandis que celle qui va nous occuper a été élevée pour 72,000 marks), la petite église évangélique de Dellbrück, œuvre de Otto March, architecte à Charlottenbourg. Ici, la

<sup>1</sup> Voir N° du 10 juillet, page 153.

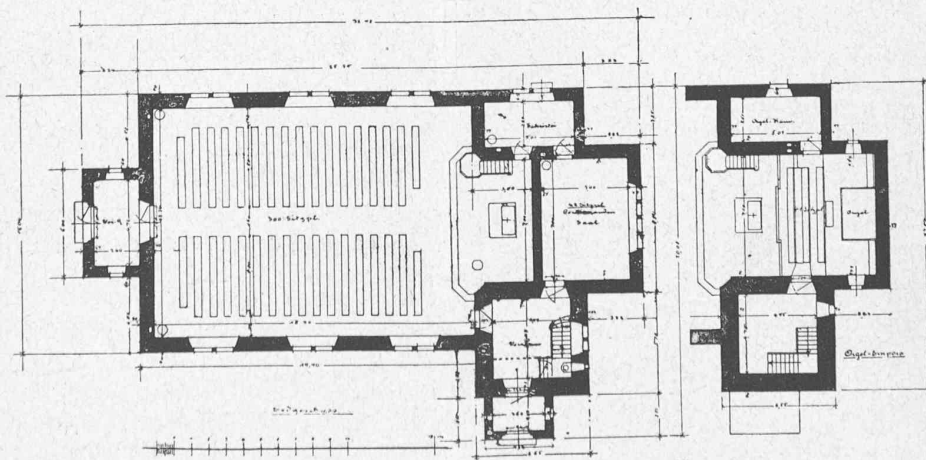
nef ne forme positivement qu'une salle de réunions dont toutes les places sont égales devant la chaire; cette dernière est adossée à un des angles de la niche dans laquelle se trouvent l'orgue et la tribune du chœur; de cette façon, les fidèles ont en face d'eux le prédicateur, l'autel et l'orgue. Le temple ne se compose à part cette salle que d'un porche bas à l'entrée principale, une tour placée à droite du chœur et une sacristie à gauche. L'architecture rappelle celle de quelques édifices religieux de la contrée en style baroque (fig. 64 et 65).

Un monument traité dans le même esprit et dans le même style, mais destiné au culte catholique, est la nouvelle église de Saint-Joseph, à Munich, construite par l'architecte Hans Schurr de 1898 à 1902.

La grande nef d'une largeur de 20 mètres est couverte d'une voûte en berceau dont la poussée est contrebutée par les piliers des douze chapelles latérales; cette disposition et ce système de construction sont ceux de l'ancienne église de Saint-Michel, à Munich, bâtie de 1582 à 1597, une des plus belles de cette ville. L'église de Saint-Joseph reçoit son jour par de grandes fenêtres s'ouvrant au-dessus des chapelles. Un presbytère est accolé à l'Est du chœur, la tour est séparée du corps du temple (fig. 66 et 67). L'ensemble de la composition est d'une grande clarté; le porche vaste, les sept portes permettent une rapide évacuation; le chœur est motivé par les besoins du rite catholique, tandis que dans les églises protestantes il semble toujours devoir son existence à un malentendu.

L'église de Saint-Joseph s'accorde parfaitement avec le caractère de Munich dont l'architecture ainsi que celle de toute la Bavière est fortement influencée par des constructions du XVIII<sup>e</sup> siècle, de style décoratif, en briques, crépies au mortier de chaux et décorées de stucs.

Il pourra paraître étrange à quelques-uns, que traitant dans ce chapitre des édifices religieux de style baroque, nous n'ayons pas débuté par le plus important, le fameux



Cliché de «*l'Architektonische Rundschau*».

Fig. 64. — Plan de l'Eglise évangélique de Dellbrück.