

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 34 (1908)  
**Heft:** 13

## 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:** 18.03.2025

**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'École d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction: Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE: *Le Chemin de fer de Martigny au Châtelard*, par M. Brémont, ingénieur. — *Villa près Lausanne*. — **Divers**: Concours pour un bâtiment scolaire, à Monthey. — *Bibliographie*. — *Ouvrages reçus*. — Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

## Le chemin de fer de Martigny au Châtelard.

(Ligne du Valais à Chamonix.)

Par M. M. BRÉMONT, ingénieur civil.

Le chemin de fer Martigny-Châtelard comprend la ligne de Martigny-Gare C. F. F. au Châtelard (frontière) et la ligne de tramway de Martigny-Gare C. F. F. à Martigny-Bourg. La première a une longueur de 19,132 km., la seconde de 1,910 km.; les deux lignes ont un tronçon commun de 524 m.

### Historique.

Jusqu'à la mise en exploitation du chemin de fer Martigny-Châtelard, il fallait, pour se rendre du Valais dans la vallée de Chamonix, faire un long trajet à pied ou en voiture. On avait pour cela le choix entre deux routes également belles et intéressantes, suivies l'une et l'autre chaque année par des milliers de touristes.

Ces deux routes se rejoignent au Châtelard, à la frontière française. L'une s'élève au-dessus de Martigny et franchit le col de la Forclaz (1523 m.), d'où elle redescend au Châtelard par Trient et la Tête Noire. L'autre gravit les pentes qui dominent Vernayaz; elle suit le versant gauche de la vallée du Trient et de celle de l'Eau Noire et atteint le Châtelard en passant par Salvan et Finhaut. Au delà de la frontière, la route remonte la vallée de Vallorcine jusqu'au col des Montets (1445 m.), d'où elle descend dans la vallée de l'Arve, à Argentières et à Chamonix.

Ce fut en 1890 que le Département fédéral des chemins

de fer reçut la première demande de concession en vue de l'établissement d'une communication par voie ferrée entre le Valais et Chamonix. Il s'agissait d'un chemin de fer de Vernayaz au Châtelard par Salvan et Finhaut.

Deux autres concessions furent demandées la même année, l'une pour un chemin de fer de Martigny-Ville au Châtelard par Gueuroz et la vallée du Trient, avec un tracé suivant le fond de cette vallée sur la rive droite du torrent, et ne desservant aucune localité intermédiaire, l'autre pour un chemin de fer de Martigny au Châtelard par le col de la Forclaz. Ces trois lignes devaient être à voie d'un mètre et comportaient des tronçons à crémaillère.

Les Chambres fédérales portèrent leur choix sur le premier des tracés ci-dessus, modifié, et elles accordèrent en 1892 aux demandeurs, MM. Ludwig & Schopfer, une concession pour un chemin de fer de Martigny au Châtelard par Salvan, et de Martigny-Ville à Martigny-Bourg, puis, l'année suivante, celle d'un funiculaire de Vernayaz à Gueuroz. Des études sérieuses furent faites sur le terrain en 1894, mais les capitaux nécessaires à

l'établissement de la ligne ne purent être réunis en temps voulu.

En 1899 et 1900, trois nouvelles demandes de concession pour un chemin de fer électrique à voie d'un mètre, parvinrent au Département fédéral des Chemins de fer. Ces demandes émanaient de MM. C. Défayes, E. Strub, O. Amrein et F. Gilliéron, pour un chemin de fer de Martigny au Châtelard par Vernayaz et Salvan, avec tronçons à crémaillère (20 mai 1899), et de deux autres groupes pour un

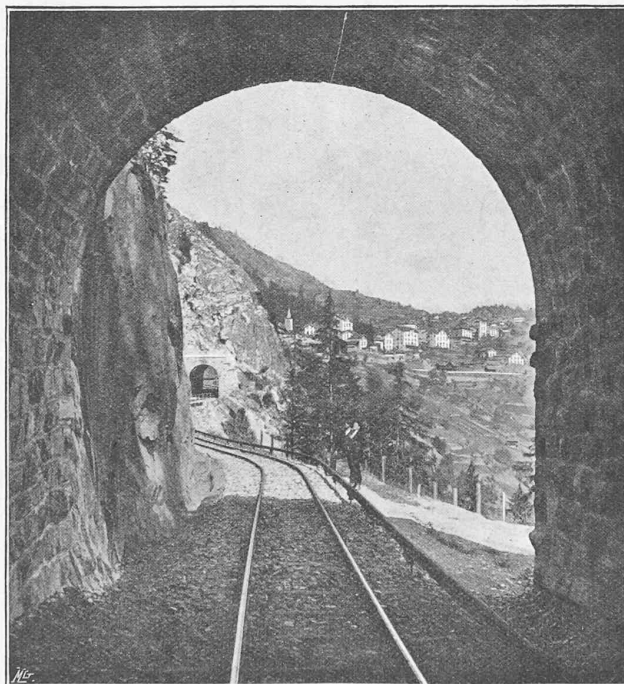


Fig. 1. — Vue prise sur la ligne de Martigny-Châtelard.