Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **13 (1887)**

Heft 8

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

13e ANNÉE DÉCEMBRE 1887 N° 8

BULLETIN

DE LA SOCIÉTÉ VAUDOISE

DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

PARAISSANT 8 FOIS PAR AN

Sommaire : Note sur la construction de la ligne du Bouveret à Saint-Gingolph (1re partie), par A. Perey, ingénieur. — Endiguement de la Gérine. — Ascenseur hydraulique, système Gonin. (Planche N° 9.) — Air comprimé, jetées et brise-lames, par J. Gaudard, professeur. (Planche N° 10.) — Exposition universelle.

NOTE
SUR LA
CONSTRUCTION DE LA LIGNE DU BOUVERET
A SAINT-GINGOLPH

par A. Perey, ingénieur.

Aperçu historique. Le chemin de fer du Bouveret à Saint-Gingolph et à Evian, ouvert à l'exploitation le 1er juin 1886, forme le complément d'une ligne par la rive gauche du Rhône et du Léman entre Saint-Maurice et Bellegarde, une sixième soudure du réseau suisse avec le réseau français et une nouvelle voie d'accès au Simplon. A ce triple point de vue il offre un grand intérêt, malgré le peu d'importance du trafic local qu'il est appelé à desservir.

Les points effectifs de soudure avec les lignes de la rive droite sont, d'une part, Massongex près de Saint-Maurice, et Longeray (Collonges) à la sortie du grand tunnel du Crédo d'autre part.

La longueur totale de cette ligne est de 122 km., et sauf un tronçon de 27 km. entre Saint-Maurice et Saint-Gingolph, elle est entièrement sur territoire français. Elle avait déjà été concédée en 1854 à l'ancienne compagnie d'Italie et faisait partie de la grande ligne de Bellegarde à Arona par le Chablais, le Valais, le Simplon et la rive droite du lac Majeur ; les travaux furent entrepris sur territoire suisse entre Saint-Gingolph et Sion et ébauchés sur territoire savoyard entre Collonges et Thonon et un peu plus tard en Italie de Domo d'Ossola à Ornavasso, mais la section Bouveret-Sion fut seule achevée, mise en exploitation en 1859 et prolongée de Sion à Sierre en 1868[1].

Après la guerre de 1870, la France reprend la question et construit successivement les tronçons de Collonges à Thonon et de Thonon à Evian, mais ne montre que peu d'empressement à répondre aux sollicitations de la compagnie du Simplon qui désirait presser le raccordement. A la fin de 1881, peu après la fusion de cette compagnie avec celle de la Suisse-Occidentale, les négociations furent reprises, cette fois à la demande de la France, et un traité international fut signé le 27 février 1882.

[1] Les divers tronçons ont été ouverts à l'exploitation le 14 juillet 1859 du Bouveret à Saint-Maurice et Martigny ; le 1er novembre 1880 de Bellegarde à Thonon ; le 1er juin 1882 de Thonon à Evian ; le 1er juin 1886 d'Evian à Saint-Gingolph et au Bouveret.

Ligne Bellegarde (Collonges)-Saint-Gingolph.

Cette ligne emprunte la plate-forme de la ligne de Lyon à Genève entre Bellegarde et la sortie du grand tunnel du Credo où elle se bifurque pour franchir le Rhône par un superbe viaduc métallique de 240 m. de longueur totale (4 travées de 45 à 66 m. de portée en poutre continue), complété sur la rive gauche par 5 arches en maçonnerie de 15 m. d'ouverture. Elle se développe ensuite au pied de la chaîne du Salève, en longeant la route nationale et la frontière suisse par Valleiry, Viry, Saint-Julien, Archamp et Veyrier pour franchir l'Arve à Etrembières, et arriver à Annemasse, gare principale de cette ligne. C'est d'Annemasse que se détache la ligne d'Annecy et l'embranchement sur Genève-Volande. La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a concentré dans cette gare des installations considérables pour le service de ses machines, notamment un immense dépôt en rotonde pour 48 locomotives, avec ateliers de réparation et de montage, ce qui serait dicté, paraît-il, par des considérations politiques ou stratégiques tout comme le tracé général qui évite Genève, principal centre d'affaires de toute la contrée et doit être aussi onéreux pour les intérêts de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et des populations du Chablais et du Faucigny que pour ceux de Genève.

L'embranchemement en construction entre Annemasse et Volande ne desservira que les intérêts locaux de Genève, n'étant pas rattaché à la gare internationale et au réseau Suisse-Occidentale-Simplon. D'autres raccordements sont projetés entre Annemasse ou Veyrier et la gare de Genève, de manière à rattacher directement et complètement cette ville avec le réseau savoisien.

A partir d'Annemasse la ligne se rapproche de la route d'Annecy à Thonon, par la vallée du Foron en longeant la frontière jusqu'à Machilly, passe à Saint-Cergues, atteint à Bons-Saint-Didier son point culminant (550 m., soit 100 m. au-dessus de la gare de Lausanne, point culminant du tracé par la rive droite du Léman) et redescend sur Thonon par Perrignier, puis sur Evian, en traversant la Dranse par un viaduc métallique à trois travées de 20 m. environ.

Le tronçon d'*Evian à Saint-Gingolph* exécuté de 1883 à 1886 traverse des terrains difficiles, spécialement entre Meillerie et la frontière. La ligne côtoie le lac, et a nécessité des travaux importants, notamment deux tunnels (de 200 et 800 m.) quelques viaducs, un grand nombre de ponceaux et passages