

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **35 (1909)**

Heft 17

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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>

Bulletin technique de la Suisse romande

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

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin, P. MANUEL, ingénieur, et D^r H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le Chemin de fer de Chamonix au Montenvers*, par G. Chappuis, ingénieur. — Concours pour les bâtiments de la Maternité, à Lausanne : rapport du jury (suite et fin). — Concessions de chemins de fer. — Société suisse des ingénieurs et architectes : XLIII^e Assemblée générale. Circulaire du Comité central aux sections. Rapport du Comité central pour les années 1907-09. — *Nécrologie* : René Masset.

Le chemin de fer à crémaillère de Chamonix au Montenvers (Mer de glace).

Par GUSTAVE CHAPPUIS, ingénieur.

Introduction.

Les avant-projets pour l'enquête d'utilité publique du chemin de fer Chamonix au Montenvers ont été déposés le 25 juillet 1892.

Le 6 août 1897, a été promulguée une loi déclarant d'utilité publique à titre d'intérêt local, le chemin de fer de *Chamonix au Montenvers* et approuvant la convention passée avec les concessionnaires : MM. *Perrody, Burtin, Monfort et Julien Chappuis*, pour la concession définitive de la ligne.

Ces concessionnaires n'ont pas jugé opportun de mettre sur pied cette entreprise avant d'avoir pu se rendre compte de l'avenir de Chamonix, par l'ouverture des diverses voies d'accès alors projetées.

A cette époque, le chemin de fer à voie normale s'arrêtait à *Cluses* et de là, la course se continuait en voiture jusqu'à Chamonix.

La ligne de Cluses au Fayet-St-Gervais a été ouverte en 1898. A cette date il était déjà question de la prolonger jusqu'à Chamonix. Le tronçon le *Fayet-Chamonix* a été inauguré le 25 juillet 1901.

Le mouvement imposant de touristes qui visitent actuellement Chamonix, classe maintenant cette station alpestre au premier rang. Son développement a encore été accentué par l'achèvement du tronçon *Argentière-Vallorcine-frontière suisse*, dont l'ouverture à l'exploitation a eu lieu le 1^{er} juillet 1908, et qui, par la ligne Martigny-Châtelard, complète le raccordement des vallées de l'*Arve* et du *Rhône*.

Un des principaux objectifs des voyageurs se rendant à Chamonix est de faire l'excursion du *Montenvers* et de la *Mer de Glace*.

Cette course classique se faisait jusqu'à maintenant soit à pied, soit à mulet, soit encore par chaise à porteur par un chemin raboteux et pénible. A mulet avec un guide, elle revient à près de 20 francs avec les pourboires et demande une journée.

Par chemin de fer, la dépense n'est que de 12 francs aller et retour, pour un trajet de 50 minutes à la montée ; la course pourra s'effectuer même par le mauvais temps qui n'empêchera pas de jouir de la vue de la *Mer de Glace* depuis la gare ou de l'*Hôtel du Montenvers*.

Description de la ligne.

C'est au sud-est de la gare de Chamonix de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée que fut choisi l'emplacement de la gare de départ du chemin de fer de Chamonix au Montenvers à la cote (1042). De la cour des voyageurs P. L. M., on y accède par une passerelle métallique de 72 m. de longueur et 3 m. de largeur, traversant au-dessus des voies P. L. M.

Cette gare comprend le bâtiment à voyageurs, la remise aux voitures, la remise aux locomotives et ateliers avec logement du chef du dépôt, le bâtiment pour les agents des trains, ainsi que toutes les installations pour le service de l'exploitation.

De la gare de Chamonix, la ligne part dans la direction du Col de Balme, d'abord en palier et à simple adhérence. Au point hectométrique 1 la rampe de 80 mm. nécessite l'emploi de la crémaillère.

Puis la ligne traverse le torrent du Greppon, passe à niveau le chemin vicinal du Montenvers au piq. hect. 6 et gagne le petit plateau du Planard p. h. 14 par une rampe de 118 mm., se tenant constamment à flanc de coteau au-dessus du village de la Frasse, dans une forêt claire, laissant libre la vue sur Argentière, les Cols de Balme et des Montets, et toute la chaîne des Aiguilles Rouges.

Sur le plateau du Planard, la ligne se développe par un demi-cercle complet, passe sous une galerie couverte de 103 m. de longueur, traverse une deuxième fois le chemin du Montenvers, avec la rampe maximum de 219 mm. pour atteindre la première halte de croisement au p. h. 19 (cote moyenne 1283 m.). La rampe moyenne de cette halte, où se trouve un réservoir de secours pour l'alimentation des locomotives, est de 116 mm. (fig. 1 et 2).

De là, le coup d'œil embrasse le côté opposé de la vallée, l'arête du Mont-Blanc descendant sur l'Aiguille du Goûter et le col de Voza.

En quittant la halte de croisement, la ligne longe la rive droite du torrent du Greppon en reprenant la rampe de