Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 30 (1904)
Heft: 7

Artikel: La nouvelle gare de Montreux
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-24120

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.12.2025

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

30me Année. 10 avril 1904. No 7.

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: M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.
Secrétaire de la Rédaction : M. F. GILLIARD, ingénieur.

SOMMAIRE : *La nouvelle gare de Montreux.* — *Villa de M. F. Poncet, aux Allières (Genève).* Planche 9. — **Divers :** Tunnel du Ricken. Bulletin mensuel des travaux. Février 1904. — Tunnel du Simplon. Etat des travaux au mois de mars 1904. — La traction électrique sur voie normale. — Compteurs à gaz à paiement préalable. — Nouveaux abattoirs, à Orbe. — *Bibliographie.* — *Sociétés.* — *Concours.*

La nouvelle gare de Montreux.

Le 1er mai 1903, jour de la reprise du réseau Jura-Simplon par la Confédération, s'ouvrait à la gare de Montreux un nouveau bâtiment à voyageurs, construit par la compagnie défunte.

Ce bâtiment, situé vis-à-vis de l'ancien, est adossé au grand mur de soutènement de 8m,60 de hauteur qui sépare l'avenue des Alpes du palier des voies, ce qui a nécessité des dispositions spéciales que nous allons essayer de décrire, en donnant quelques renseignements sur les détails de construction.

* * *

L'ancien bâtiment, construit en 1860 et agrandi en 1871, serait sans doute devenu sous peu insuffisant pour le trafic toujours croissant de la grande station d'étrangers de la Suisse romande, auquel l'ouverture de la ligne Montreux-Oberland bernois devait donner un nouvel essor. L'idée de construire un nouveau bâtiment, du côté opposé des voies, surgit cependant assez subitement en 1896, à un moment où il semblait que les terrains situés entre l'avenue des Alpes et le chemin de fer allaient être bientôt tous occupés par des maisons particulières. Sans perdre de temps, la Municipalité du Châtelard (Montreux), qui avait à cœur la construction d'une gare plus spacieuse et surtout plus en rapport avec le trafic un peu spécial de la localité, s'assura la propriété de ces terrains, fit même arrêter une bâtisse commencée et engagea avec la Compagnie Jura-Simplon des tractations qui aboutirent à une convention en date du 4/5 juin 1896, par laquelle la Commune mettait la Compagnie au bénéfice des promesses de vente qu'elle avait conclues et s'engageait à verser, à titre de subvention pour la nouvelle gare, une somme de Fr. 90 000. La Compagnie, de son côté, prenait l'engagement de construire cette gare dans un délai de 5 ans dès le 1er janvier 1897.

La convention stipulait en outre que, pour faciliter l'ac-

Fig. 1. — Bâtiment aux voyageurs de la gare de Montreux. — Façade côté lac.
Architecte : M. EUG. JOST, à Lausanne.

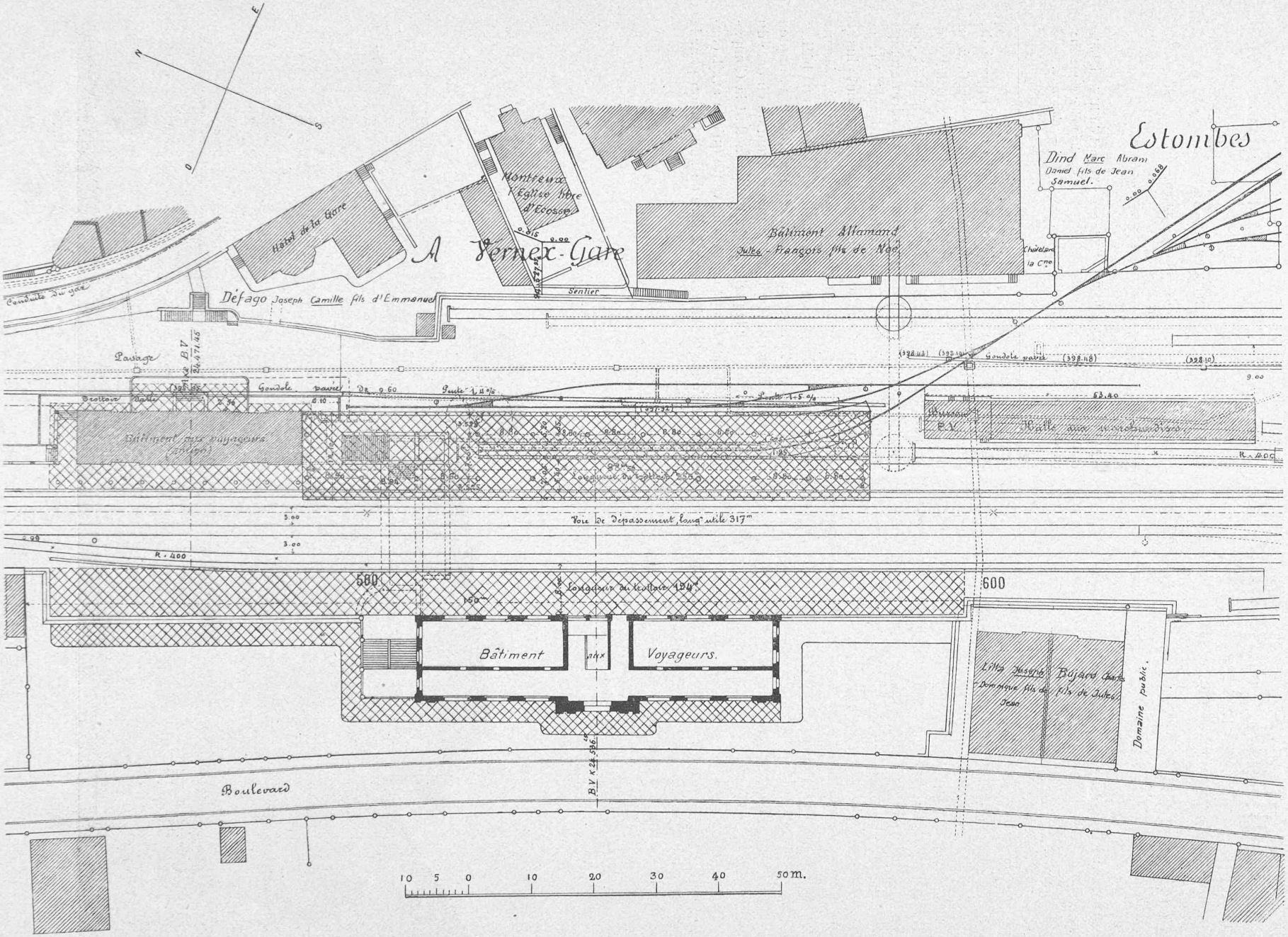


Fig. 2. — Bâtiment aux voyageurs de la gare de Montreux. — Plan de situation.

cès de la nouvelle gare à la population domiciliée au-dessus de la voie ferrée, il serait prévu, lors de l'élaboration des plans, un passage inférieur pour piétons, de quatre mètres d'ouverture, entre la cour de l'ancienne gare et celle de la nouvelle.

La distribution intérieure du bâtiment ayant été arrêtée par les soins de l'administration du Jura-Simplon, M. l'architecte Jost fut chargé de l'étude des façades, de l'élaboration des projets définitifs et de la direction générale des travaux.

Le bâtiment comprend : un sous-sol, un rez-de-chaussée au niveau de l'avenue des Alpes, un 1er étage à la hauteur des voies, un 2me étage et des combles.

Au sous-sol se trouvent : le local du chauffage central à vapeur à basse pression (système Sulzer frères, à Winterthour), un local pour le combustible, correspondant au niveau des voies par une cheminée de chargement, des locaux pour les machines et distributeurs de l'ascenseur et des monte charges, une buanderie et des caves.

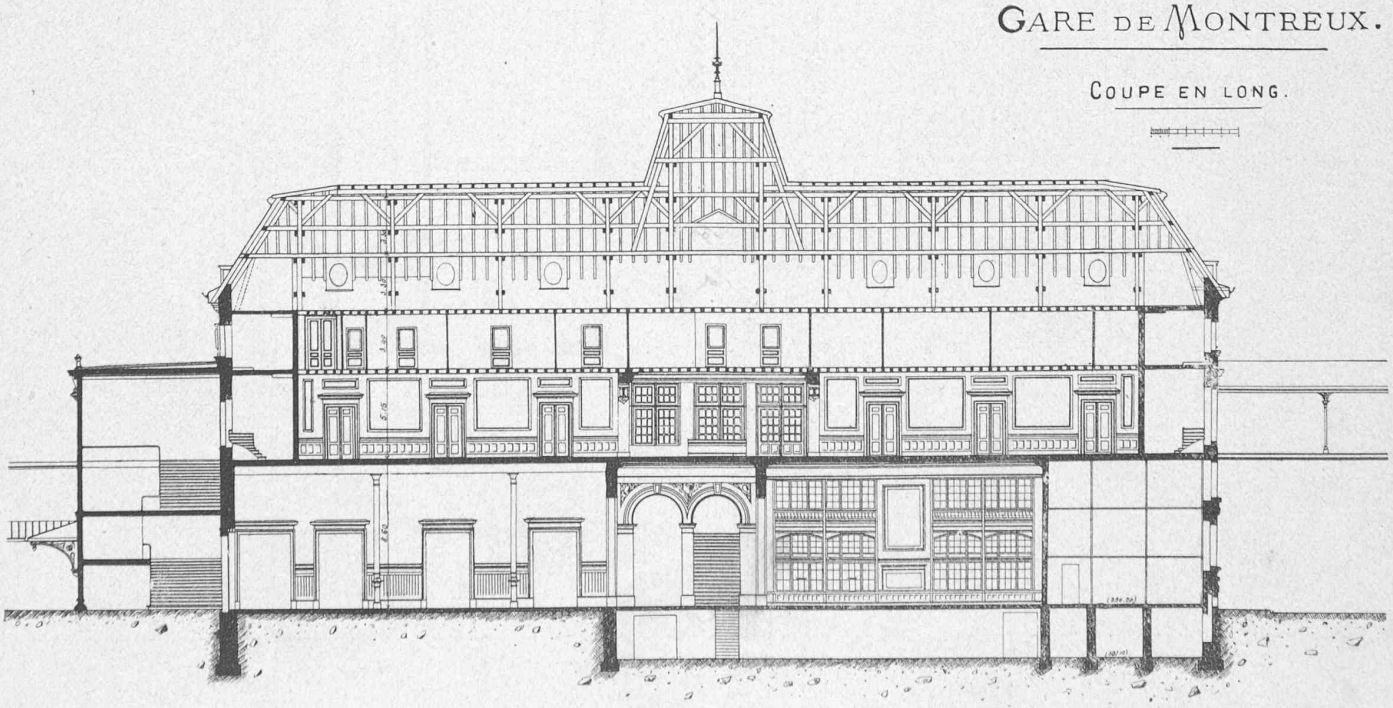
Au rez-de-chaussée, à gauche de l'escalier central, un grand hall de 22m,30 × 12 m. et 8m,30 de hauteur, dans lequel se font l'enregistrement des bagages au départ et la livraison des bagages à l'arrivée, est en communication avec l'étage supérieur au moyen de deux monte-charges, l'un dans le local même pour les colis expédiés ou arrivant par les trains de la direction St-Maurice-Lausanne, l'autre aboutissant sur le quai de la direction Lausanne-St-Maurice et relié à la salle des bagages par un tunnel sous voie. Ces deux monte-charges, fournis par la maison Duvillard, à Lausanne, ont une course de 8m,60 et une plateforme de 2,00 × 2,50 fixée sur un piston de 0m,175 de diamètre ; ils peuvent soulever une charge de 1000 kg. à une vitesse de 0m,50 par seconde. Un couloir mi-hélicoïdal, construit par M. Zwahlen,

Fig. 3. — Corps central.

Fig. 4.

GARE DE MONTREUX.

COUPE EN LONG.



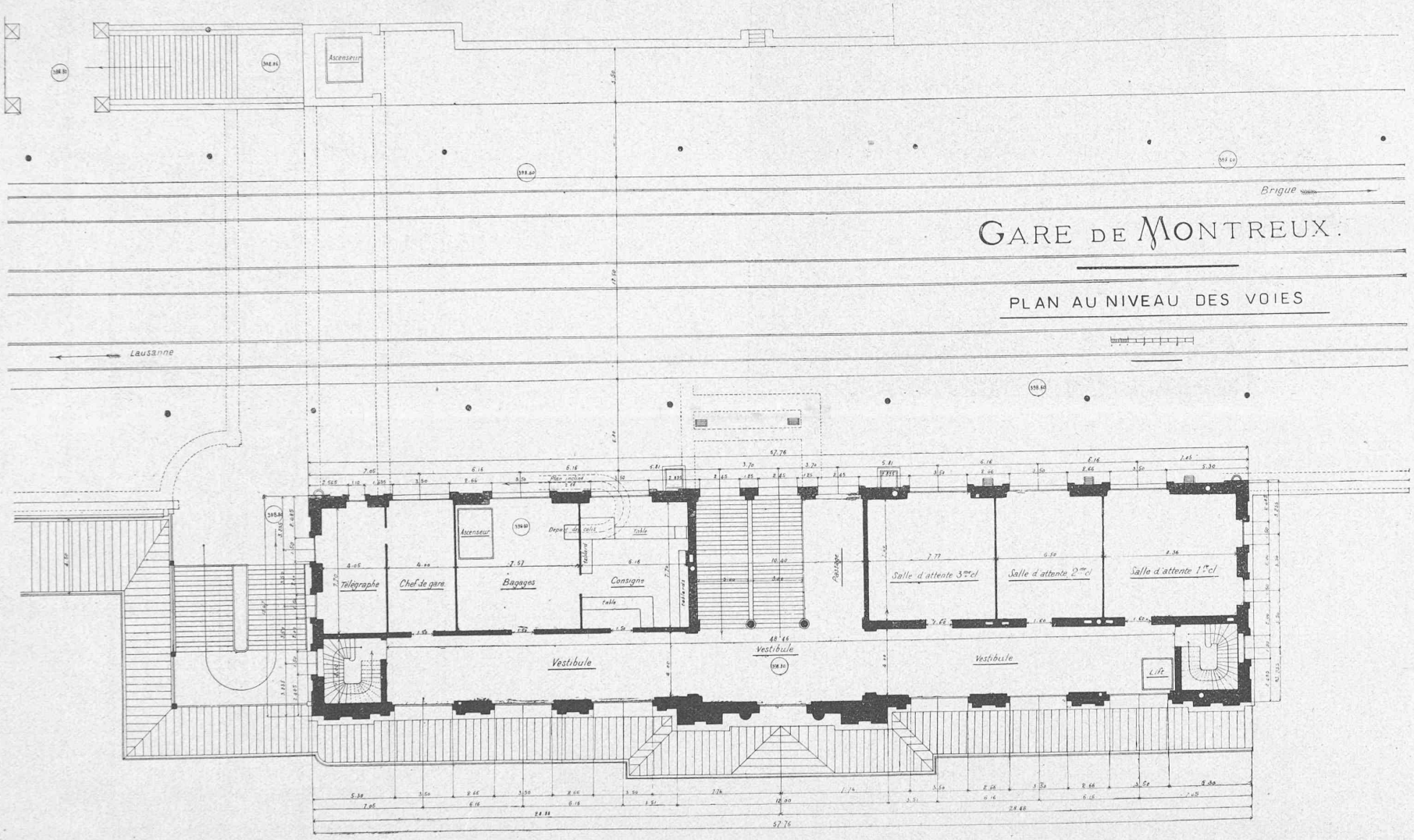

GARE DE MONTREUX.
PLAN AU NIVEAU DES VOIES
Brigue
Lausanne
Ascenseur
Télégraphe
Chef de gare
Bagages
Consigne
Vestibule
Salle d'attente 3me cl
Salle d'attente 2me cl
Salle d'attente 1re cl
Passage
Lift

Fig. 5.

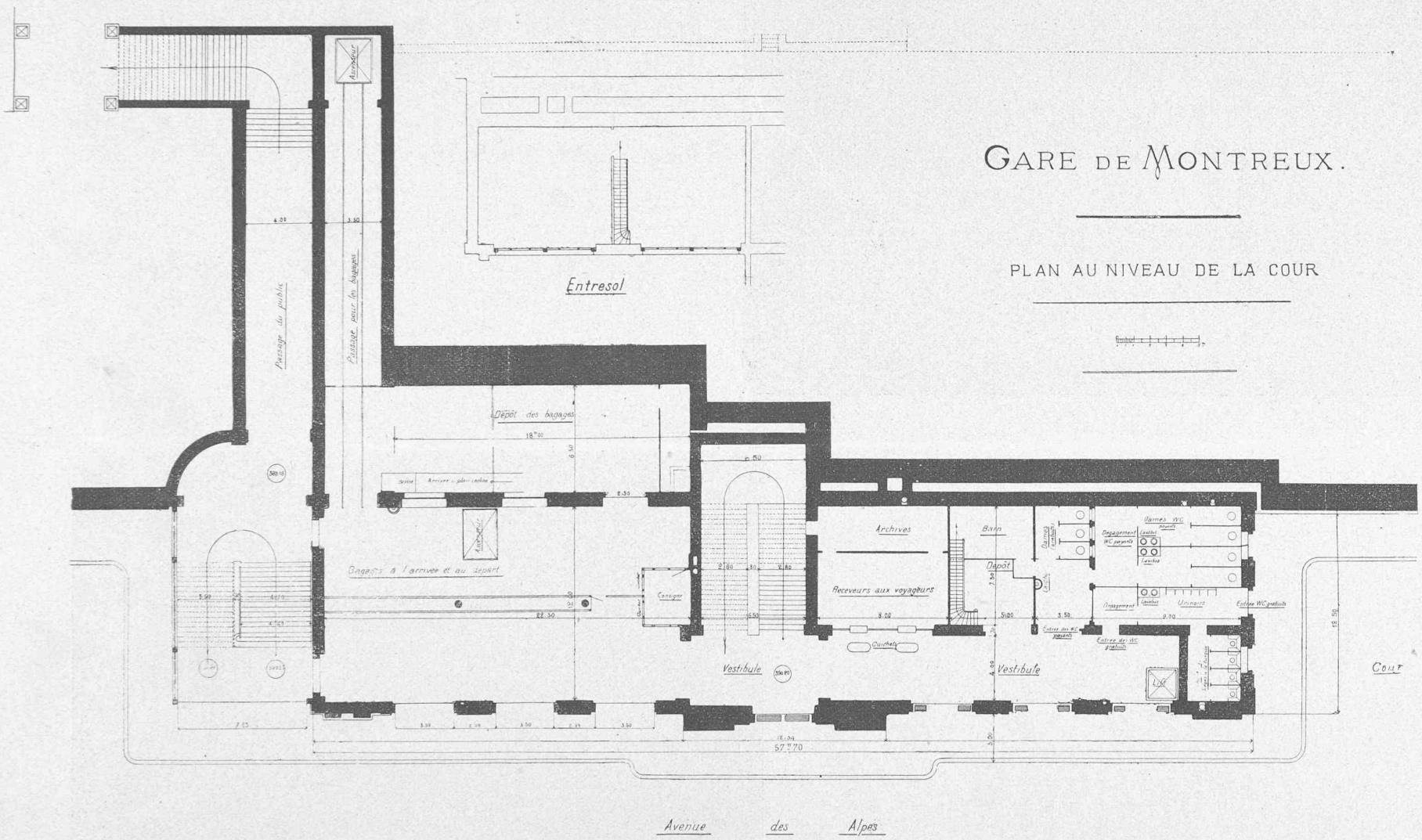

GARE DE MONTREUX.
PLAN AU NIVEAU DE LA COUR
Entresol
Passage du public
Passage pour les bagages
Ascenseur
Dépôt des bagages
Bagages à l'arrivée et au départ
Consigne
Vestibule
Archives
Bain
Dépôt
Receveurs aux voyageurs
Guichets
Dames WC
Dames lavabos
Dégagement WC payants
Lavabos
Dégagement
Urinoirs
Entrée WC gratuits
Entrée des WC payants
Entrée des WC gratuits
Cour
Avenue des Alpes

Fig. 6.

à Lausanne, permet en outre de faire descendre les bagages par la gravité, en cas de non fonctionnement ou d'insuffisance des monte-charges ; il n'a pas encore été utilisé.

De l'autre côté de l'escalier central se trouvent le bureau du receveur aux voyageurs, avec archives, les W.-C. publics et gratuits, une salle de bains réservée au personnel de la gare et un ascenseur pour voyageurs.

Les W.-C. sont pourvus d'appareils de chasse fournis par M. Isoz, à Lausanne ; les parois sont revêtues en carreaux Civer sur une hauteur de $2^m,20$. L'ascenseur, construit par la maison Stigler, à Milan, soulève une charge de 800 kg. à la vitesse de $0^m,80$ par seconde. Sa cabine, en bois d'acajou, a une surface de $1^m,80 \times 2$ m. ; la course est de $8^m,60$, comme pour les monte-charges.

Un *entresol* situé sur les locaux du receveur aux voyageurs, comprend deux pièces pour bureaux.

L'escalier central, conduisant au niveau des voies, avec ses piliers et colonnes en Villebois, est d'aspect monumental. Les parois du palier intermédiaire sont revêtues en carreaux-faïence de Choisy-le-Roi. Ce type de revêtement, employé au Métropolitain de Paris, est certainement ce qu'il y a de mieux dans ce genre, tant au point de vue de l'apparence que de la solidité.

A l'arrivée au *1er étage* se trouve un vestibule de $48^m,50 \times 4^m,00$, avec sept grandes fenêtres cintrées, d'où l'on a un coup d'œil superbe sur le lac et les Alpes de Savoie.

Fig. 7. — Vestibule au niveau de l'avenue des Alpes.

Fig. 8. — Escalier central.

Aux extrémités de ce vestibule deux escaliers conduisent aux appartements du 2me étage. Donnant accès d'un côté sur le vestibule et de l'autre sur les voies, nous avons trois salles d'attente, luxueusement meublées, puis la consigne des bagages à main, un autre local à bagages dans lequel aboutissent le monte-charges côté lac et le couloir mentionné plus haut, enfin le bureau du chef de gare, attenant à celui du télégraphe.

Le *2me étage* est occupé par quatre appartements qu'habitent les principaux employés de la gare.

Au rez-de-chaussée et à l'étage les vestibules sont dallés en carreaux de grès cérame, ainsi que les salles d'attente de IIe et de IIIe classe. Les marches d'escalier sont en granit.

Le béton armé, système Hennebique, a été employé pour les poutraisons et planchers sous le rez-de-chaussée et sous le 1er étage ; ceux du 2me étage et des combles sont entièrement en bois.

Les menuiseries, chêne et sapin, ont été exécutées avec beaucoup de soin et font honneur à leur fournisseur, M. Held, à Montreux.

Extérieur. La façade principale est au Sud-Ouest et donne sur l'avenue des Alpes, plus conue sous le nom de Boulevard. Elle présente un parti de grandes baies cintrées entre pilastres, bien approprié à la destination de l'édifice. Quoique sa décoration soit discrète, elle a de l'allure, qu'elle

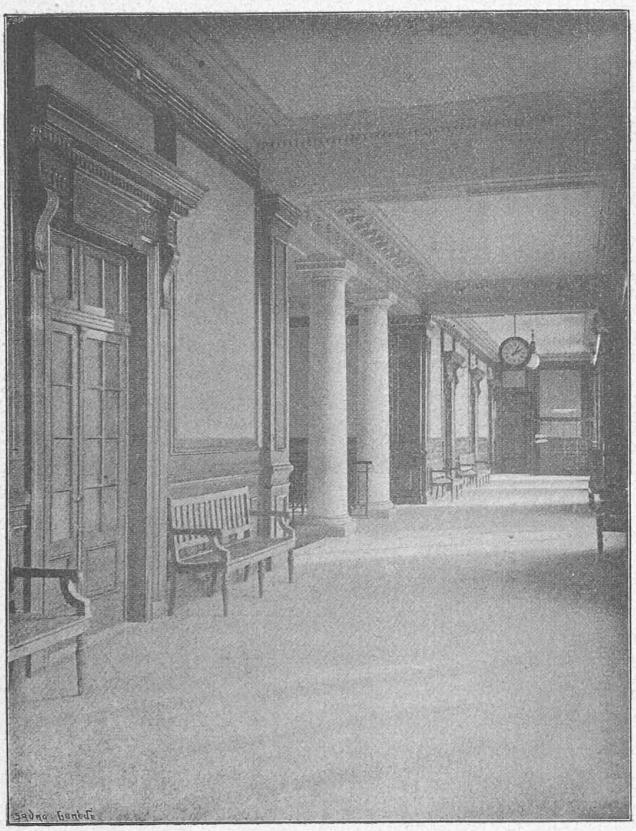


Fig. 9. — Vestibule au niveau des voies.

doit à ses grandes lignes. La partie centrale se détachant en avant-corps est couronnée par le motif de l'horloge.

Les matériaux employés sont : pour le socle, le marbre de St-Triphon ; au-dessus, jusqu'au cordon, le Villebois et enfin la pierre blanche de St-Paul-trois-châteaux. Du côté des voies, le soubassement et les encadrements des portes sont en marbre de Colombey.

A la hauteur du cordon, une marquise couverte en zinc règne tout le long de la façade côté lac et de la cour de stationnement des omnibus d'hôtels, aménagée à l'Ouest du bâtiment ; elle permet de descendre des omnibus ou d'y monter à l'abri des intempéries. Cette cour, entièrement dallée en carreaux d'asphalte de 4 cm. d'épaisseur, posés sur un bétonnage de 20 cm., est raccordée à l'avenue des Alpes par une double gondole en pavés d'Attalens.

La toiture est couverte en ardoises de Belgique posées à crochet.

Du côté des voies, une marquise de 150 m. de longueur, également couverte en zinc, abrite le quai d'embarquement pour la direction St-Maurice-Lausanne. Une 3me marquise en construction abritera en même temps le quai d'embarquement pour la direction Lausanne-St-Maurice et deux voies du Montreux-Oberland bernois.

Dans une annexe vitrée, accolée à la façade Nord-Ouest, se trouve un 2me escalier à 3 volées, mettant en communication la cour au niveau de l'avenue des Alpes avec la plateforme des voies. Le premier palier de cet escalier correspond au passage inférieur pour piétons, réservé par la Commune du Châtelard, qui aboutit sous la marquise commune aux quais d'embarquement pour la direction de St-Maurice et pour la ligne Montreux-Oberland bernois. Les parois du passage inférieur et de l'escalier d'accès côté Nord-Est sont aussi revêtues en carreaux-faïence de Choisy-le-Roi.

Les monte-charges et l'ascenseur sont actionnés par l'eau des Avants, sous une pression de 12 atmosphères ; cette eau est amenée par une conduite spéciale de 150 mm. de diamètre et de 825 m. de longueur, à partir d'un réservoir situé à Pertit, à la cote 510 m. environ. La conduite pénètre dans le bâtiment par le tunnel à bagages ; elle est placée dans un aqueduc voûté relié à l'égout collecteur de l'avenue des Alpes, qui permet de la visiter et parerait aux inondations en cas de rupture d'un tuyau. Le réservoir de Pertit est muni d'un flotteur réglant l'admission de l'eau et dont le fonctionnement est contrôlé par une petite conduite aboutissant à la gare.

Si nous ajoutons à ce qui précède que la gare est éclairée au moyen de lampes à arc, on sera convaincu que le Jura-Simplon n'a rien négligé pour doter Montreux d'une gare digne de cette localité.

Outre les entrepreneurs déjà indiqués, nous mentionnerons encore comme ayant coopéré à la construction :

MM. Vago et Champion, à Montreux, pour les terrassement et les maçonneries ;

Les Ateliers de charpente et menuiserie, à Montreux, pour la charpente ;

M. Sartorio, à Genève, pour la sculpture ;

M. Stornoni, à Lausanne, pour la couverture et la ferblanterie ;

M. Jaccoud, à Montreux, pour la gypserie et la peinture ;

Les Ateliers de constructions mécaniques, à Vevey, pour la marquise sur le quai d'embarquement côté lac ;

M. Fatio, à Lausanne, pour l'annexe vitrée Nord-Ouest et la marquise sur la cour côté lac. C'est ce même entrepreneur qui construit actuellement la marquise commune aux voies Montreux-Oberland bernois et au quai d'embarquement pour St-Maurice ;

M. Rapin, à Montreux, pour la serrurerie d'art

et la Société d'ameublement, à Lausanne, pour le mobilier des salles d'attente et des bureaux.

Fig. 10. — Façade côté voies.