

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 59 (1933)
Heft: 15

Artikel: Le nouvel immeuble de la Société romande d'électricité à Clarens-Montreux: architecte: M. Alphonse Schorp, à Montreux
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45664>

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: 26.01.2026

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

pas comporter pour le batelier l'obligation de quitter son bord ; en outre, la formalité du visa n'entraînera aucun retard pour la navigation. Par ailleurs, le batelier ne sera soumis, ni à la descente ni à la remonte, à aucun contrôle de la douane française, sauf le cas d'arrêt pour force majeure ou de tentative de fraude. Les déchargements, transbordements ou mises à terre de marchandises sont interdits. En outre, le règlement prévoit des dispositions que les bateliers doivent prendre en cas de force majeure.

Taxes sur les appareils radiophoniques à bord des bâtiments rhénans. — Le compte rendu précédent mentionnait qu'un échange de vues au sujet des taxes sur les appareils radiophoniques à bord des bâtiments rhénans s'était produit au cours de la deuxième session de 1931 et qu'il serait poursuivi dans la session suivante.

La Commission a discuté cette question, lors de ses deux sessions, et a estimé qu'il convient, dans l'intérêt de la navigation du Rhin, d'étendre le régime prévu par les accords passés entre l'Allemagne d'une part et les Pays-Bas et la Suisse d'autre part, aux bâtiments de tous les Etats intéressés, par la voie qui paraîtra être la plus opportune auxdits Etats, sans toutefois qu'il puisse, du fait de la voie choisie, être porté atteinte au principe de l'égalité de traitement.

Unification des statistiques de transport. — Le compte rendu précédent mentionnait qu'un avant-projet de convention avait été élaboré, en 1931, par un Comité de rédaction institué par le Comité de la Société des Nations pour l'unification des statistiques de transport et qu'il avait été soumis à l'examen des membres de ce Comité.

La Commission consultative et technique des communications et du transit, dans sa 17^e session qui s'est tenue en juin 1932 à Genève, a pris acte du rapport définitif du Comité et elle a décidé que ce rapport sera transmis aux Gouvernements intéressés en les priant de vouloir bien le soumettre à un examen ; elle se réserve d'examiner, au cours de sa prochaine session, les réponses reçues des Gouvernements et de décider de la suite à donner à cette question.

Questions sociales.

Comité d'experts pour l'étude des conditions du travail sur les principaux réseaux fluviaux d'Europe. — Le compte rendu précédent mentionnait que la deuxième session de ce Comité avait été remise en vue de permettre au B. I. T. de réunir la documentation nécessaire.

La nouvelle réunion du Comité n'a pas encore eu lieu, le Conseil d'administration du B. I. T. ayant accueilli une demande de remise faite par certains représentants des éléments patronaux.

En attendant la suite des travaux de ce Comité, l'examen de la plainte adressée à la Commission centrale au sujet de certaines questions sociales (assurances contre la maladie, les accidents, etc.), et mentionnée dans le compte rendu précédent, demeure réservé.

Questions juridiques.

Appels portés devant la Commission. — La Commission, en sa qualité de juridiction de seconde et dernière instance dans les affaires jugées par des tribunaux pour la navigation du Rhin, a été saisie, en 1932, de 7 appels en matière civile (ce nombre était, en 1931, de 9, également en matière civile). Toutes ces affaires ont été liquidées.

Droit fluvial. — Contrairement à ce qui avait été prévu, le Comité de droit fluvial ne s'est pas réuni en 1932. La Commission s'est renseignée, dans sa première et dans sa deuxième session de 1932, sur l'état des ratifications par les différents Etats des conventions adoptées par la Conférence de droit fluvial, de Genève, de 1930 (voir le compte rendu précédent).

En Allemagne, l'examen des conventions par les administrations intéressées n'est pas encore terminé.

En Belgique, les projets de lois portant ratification des conventions de Genève ont reçu l'approbation du Conseil des Ministres et sont prêts à être déposés ; l'administration étudie actuellement les mesures à prendre pour mettre la législation nationale en harmonie avec les conventions.

En France, les administrations ont terminé l'étude des

conventions et ont préparé, en vue de leur ratification, des projets de lois à transmettre au Parlement, projets qui sont actuellement soumis à la signature des ministres intéressés.

Aux Pays-Bas, l'examen auquel procèdent les administrations n'est pas encore achevé.

En Suisse, les travaux préparatoires sont en cours, en vue de présenter un projet de loi aux Chambres fédérales.

Ressort des tribunaux de navigation. — La Commission a pris acte, dans sa première session, d'une communication de la Délégation allemande relative à la modification par le Gouvernement badois du nombre et des districts des tribunaux pour la navigation du Rhin. D'après l'ordonnance du 13 avril 1932, les tribunaux pour la navigation du Rhin de première instance sont désormais les seuls tribunaux de bailliage (Amtsgericht) de Lörrach, Kehl et Mannheim ; le tribunal régional de Mannheim (Landgericht) continuera à fonctionner comme tribunal supérieur pour les appels contre les jugements des tribunaux pour la navigation du Rhin.

Compte rendu de la session de juillet 1933.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin s'est réunie, à Strasbourg, en session extraordinaire du 5 au 8 juillet 1933, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

La Commission a délibéré sur les mesures qui pourraient être prises afin de parer à la crise de la navigation rhénane. Elle a été saisie, le 21 juin, d'un projet émanant de la Délégation allemande qui, s'inspirant des plans formés par un grand nombre d'armements et de bateliers particuliers, cherche une atténuation à la crise dans la réduction générale de la capacité de transport des bateaux rhénans ; au cours de la session, la Délégation néerlandaise lui a soumis des amendements, tendant au même but et partant des mêmes idées.

La Commission a étudié longuement ces textes, elle a abouti à la rédaction d'un projet de convention, qui sera soumis incessamment aux Gouvernements des Etats représentés à la Commission.

Au cours de ses études, la Commission a été amenée à prendre la résolution suivante :

La Commission

considérant que tout effort fait pour remédier à la crise de la batellerie rhénane serait vain si les chemins de fer maintenaient les mesures tarifaires qui détournent le trafic de la voie d'eau,

décide d'appeler la plus sérieuse attention des Gouvernements sur ce fait, estimant que les mesures de déjaugement sont de nature à aggraver encore la crise de la navigation si les réformes nécessaires en matière de tarifs ferroviaires ne sont pas réalisées en temps utile.

Le nouvel immeuble de la Société Romande d'Electricité, à Clarens-Montreux.

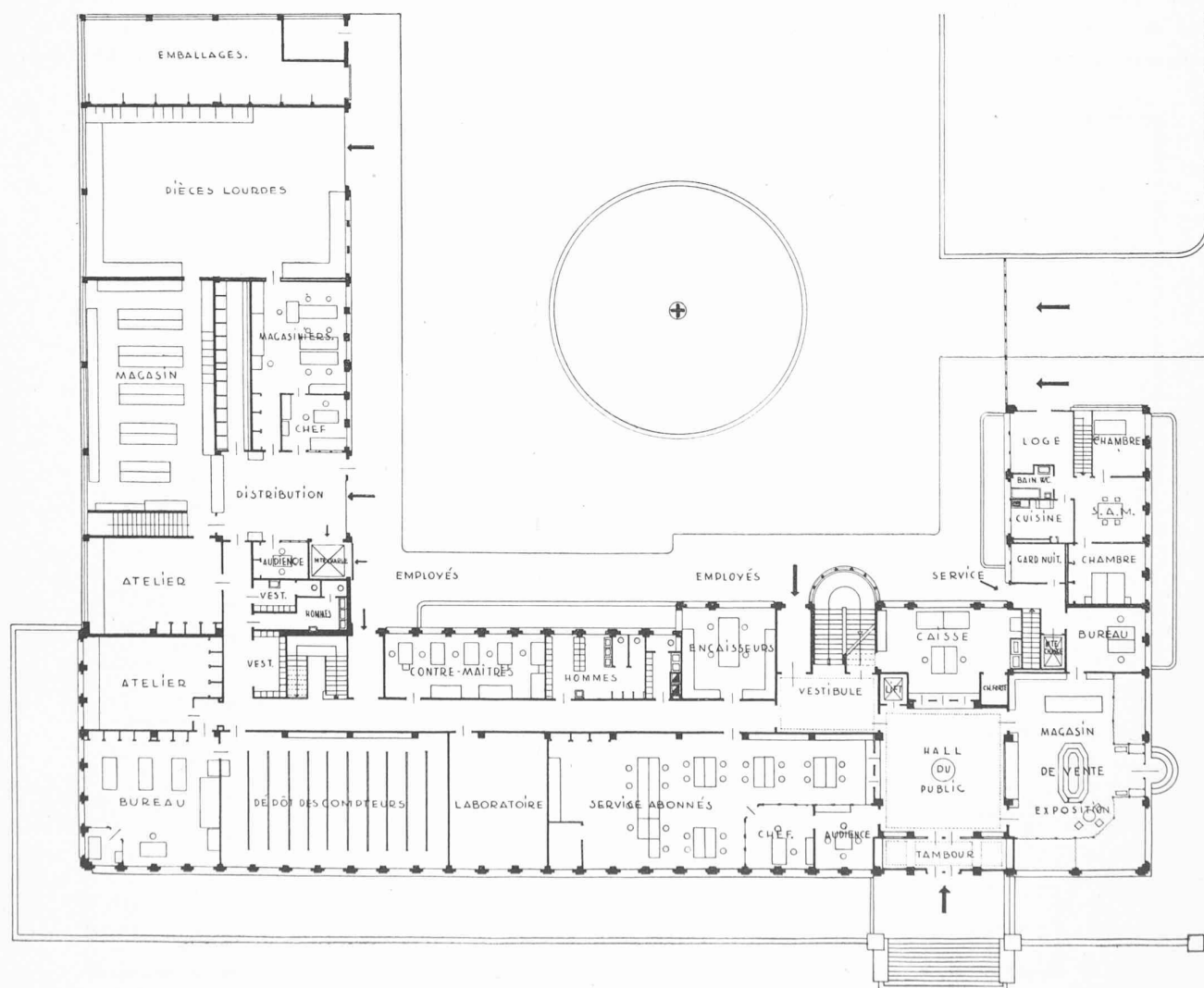
Architecte : M. Alphonse SCHORP, à Montreux.

L'emplacement destiné à recevoir ce bâtiment s'étend le long de la route cantonale Lausanne-Montreux. Cette route présente au droit du terrain une certaine pente dont le point haut se trouve à l'angle est du terrain et à proximité de la station du tramway (dépôts des tramways). L'auteur de cette construction, qui a placé l'entrée des services destinés au public à l'angle est du bâtiment à proximité de la station, a fait triompher sa thèse dans un concours à deux degrés ouvert entre les architectes. La construction comprend un corps principal, et du côté ouest, à l'ouest, une aile perpendiculaire, d'un étage,



abritant le dépôt du matériel. Au rez-de-chaussée et à l'est sont répartis les magasins de vente, les services d'abonnement et de caisse, le grand escalier et l'ascenseur, le tout groupé autour d'un hall carré. Ensuite, plus à l'ouest, les services de contrôle des compteurs électriques, laboratoires, ateliers, salle des contremaîtres en liaison

et à la vérification des ampoules. Au centre, en liaison avec le hall public du rez-de-chaussée la salle de démonstration où l'on peut projeter des films de propagande, plus à l'ouest des locaux de classement des archives, chambre incombustible, chauffage central et des dépôts de matériel d'illuminations, fêtes, éclairage



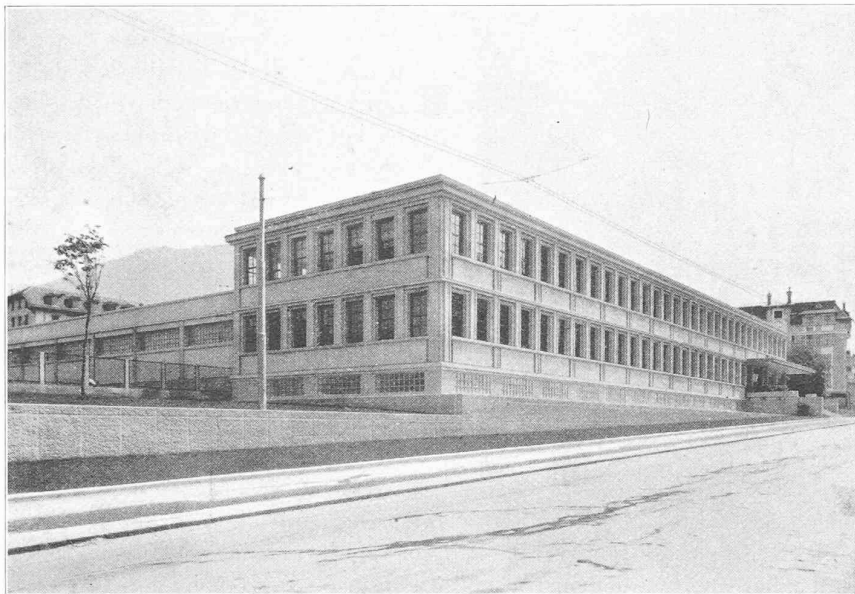


Fig. 2. — Le nouvel immeuble de la Société romande d'électricité, à Clarens.
Angle sud-ouest.

public, en liaison avec le grand dépôt. Toute cette variété de services a demandé une étude sérieuse pour condenser le plan, éviter ainsi toute perte de temps,

aussi des monte-charges, ascenseurs, monte-lettres servent à la liaison verticale de ces différents services.

Construction : Ossature en béton armé, façade revêtue d'un parement d'éléments de béton louchardé, les piliers sont équidistants de 4 m en façade et 8 m en profondeur. Les fenêtres, dont le meneau sert au passage de la tuyauterie (cette subdivision facilite également la distribution intérieure) présentent le minimum de retombée assurant ainsi un large éclairage du plafond, le contre-cœur, par contre, est assez haut pour permettre d'y disposer des meubles. Toutes les baies sont équipées du même modèle de fenêtre à guillotine et d'un store à projection logé à l'intérieur sous une tôle. La suppression des volets à rouleaux, de leur

entretien, est compensée par une assurance contre le vol.

Les dalles, y compris celles de la toiture, sont construites en béton armé et corps creux. L'isolation du toit

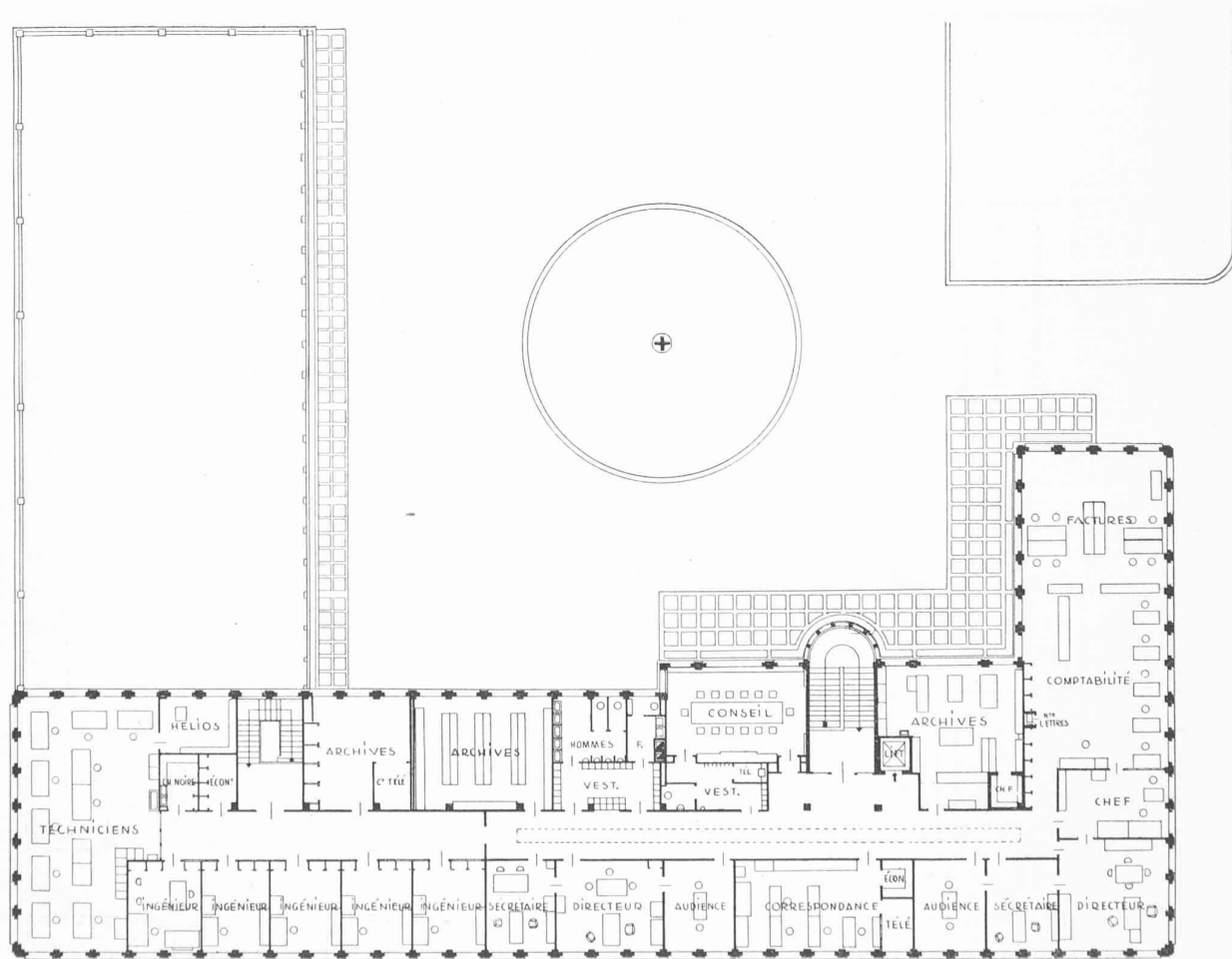


Fig. 4. — Immeuble de la Société romande d'électricité, à Clarens.
Plan du 1^{er} étage. — Echelle 1 : 800. — Architecte : M. A. Schorp, à Montreux.

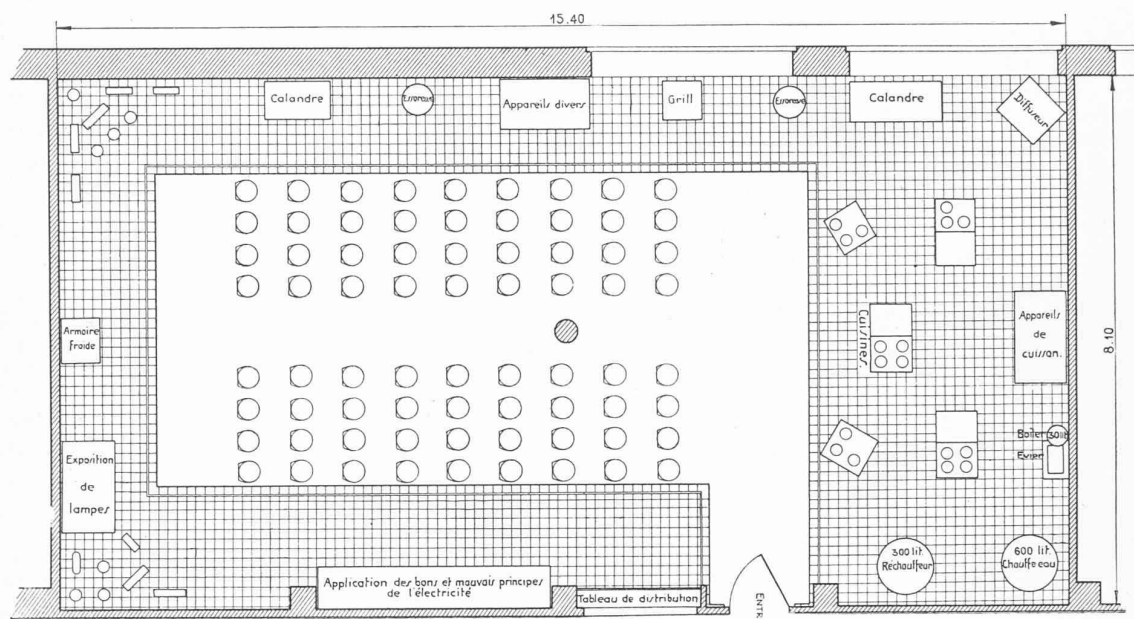


Fig. 5. — Plan de la salle de démonstration.

plat a été obtenue au moyen de matériaux pour ainsi dire posés à sec sur la dalle, permettant la surélévation éventuelle du bâtiment. Sur la dalle (béton et corps creux) ont été posés, en lignes parallèles, des bandes de liège, sur ce lattis de liège, en travers, reposent des hourdis plats en terre cuite ; une légère chape de ciment agglomère le tout et la pente est constituée par du béton de scorie recouvert de la chape d'asphalte.

Dans le bâtiment, les sols ont été « insonorisés » par une couverture de plaques de liège et recouverts de linoléum. Le hall du public et le magasin de vente, pour éviter le bruit des pas, sont munis de caoutchouc. Dans les bureaux des directeurs, secrétaires, et dans la salle du Conseil, les sols en carreaux de liège « Expanko » s'harmonisent avec les boiseries des parois.

Les parois des bureaux, vestibules, escalier, etc. ont été entièrement recouvertes d'une toile collée sur l'enduit au plâtre et peinte à l'huile dans différents coloris.

Eclairage intérieur : Bureaux, vestibules, éclairage au moyen de diffuseurs de plafond donnant un éclairage semi-indirect. Dans le hall du public, l'éclairage est indirect ; un projecteur central disposé dans une vasque sur un banc circulaire, ainsi que des projecteurs appliqués aux piliers projetant au plafond une lumière assez vive. Des rampes de tubes « Philinea », ainsi que des lustres combinés par des jeux de ces mêmes tubes, éclairent le grand escalier. Au premier étage, le vestibule de la direction qui de jour est éclairé

par un étroit lanterneau sur toute sa longueur, reçoit sa lumière la nuit de la même source, au moyen d'ampoules tubulaires disposées derrière le verre opalin.

Eclairage extérieur : La façade sur la route cantonale peut être illuminée au moyen d'une batterie de projecteurs dissimulés le long du muret et sur la dalle de la marquise. La porte d'entrée est encadrée d'un motif en verre moulé (*Sabino*) se retournant sous le plafond de la marquise.

L'éclairage de la cour est obtenu au moyen d'un diffuseur en béton monté en candélabre, placé au centre, qui s'est révélé suffisant pour assurer une lumière bien répartie.

Au sous-sol se trouve une salle de conférences créée



Fig. 6. — Salle de démonstration. Au premier plan : Stand pour l'explication des méthodes d'éclairage rationnel. Au fond : podium de démonstration.



Fig. 7. — Salle de démonstration. Podium avec chauffe-eau au-dessus de l'évier, grils d'hôtel et mur nu pour projections lumineuses.

spécialement pour les démonstrations d'appareils ménagers, et de cuisine électrique plus particulièrement. Au lieu d'aller dans les villages démontrer les avantages de la cuisine électrique au moyen d'une installation de fortune — ce qui d'ailleurs constitue un mode de propagande excellent — la Société romande d'électricité invite les

dames et messieurs d'un village ou d'un quartier à assister à une démonstration dans sa nouvelle salle. La transport aller et retour en tram ou en autocar est gratuit, naturellement.

Les expériences faites jusqu'à ce jour ont été excellentes. Les clients et clientes sont enchantés de faire ce voyage et arrivent dans les locaux de conférences en excellente disposition d'esprit. La conférence est organisée de façon à maintenir sur un ton enjoué et souriant les différentes étapes de la démonstration. Les exposés de l'ingénieur spécialiste et de la cuisinière sont entrecoupés de dégustations, de tirages au sort de biscuits et de bricelets, de projections, de films ou de clichés, etc.

Les possibilités de cette salle sont multiples. D'autres appareils sont en fonction : chauffe-eau électrique à accumulation sur l'évier, chauffe-eau de 600 litres avec réchauffeur, armoires froides, essoreuses, calandres, machines à laver, etc. Des statistiques, une petite exposition rétrospective des progrès de la lampe à incandescence, de 1900 à nos jours (réalisée par *Osram S. A.*), un stand pour la démonstration des méthodes d'éclairage rationnel (création de l'*Office d'éclairagisme*) et de nombreuses photographies complètent ce local. De plus on apprécie la valeur d'une salle de démonstration permanente, ouverte continuellement au public. C'est faciliter énormément la tâche des vendeurs et des acquéreurs.

Travaux de dragage avec pompe centrifuge à amorçage automatique.

par U. R. RUEGGER, D^r ès sc. tech.

Les travaux de dragage effectués il y a quelque temps au barrage d'une usine électrique ont donné lieu à une nouvelle application de l'extraction hydraulique. Il s'agissait, dans ce cas particulier, du dragage de sable et de limon par des moyens spéciaux qui présentent un certain intérêt.

Comme on le sait, les dragues hydrauliques ont trouvé un vaste champ d'application dans les ports de mer, dont l'entrée est exposée à être obstruée par la formation de bancs de sable. Des bateaux-dragues, de dimensions souvent considérables, sont utilisés pour ces travaux. La solution technique adoptée pour l'aménagement de ces bateaux est toutefois relativement simple. La pompe centrifuge de la drague, d'une construction surdimensionnée et particulièrement robuste, aspire, sans aucune difficulté, une colonne

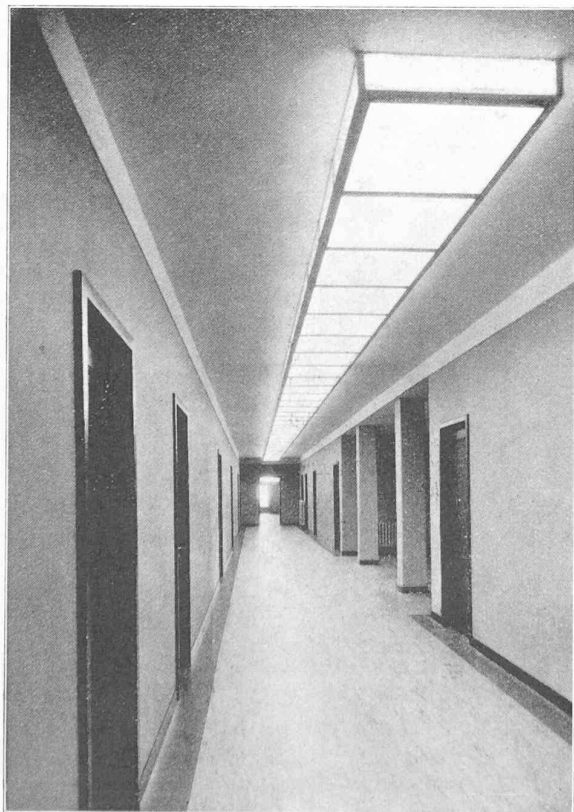


Fig. 8. — Eclairage d'un couloir par caissons lumineux.