

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.

# Concours à Montreux (II) <sup>1</sup>

## La gare

La Commune de Montreux et la compagnie du chemin de fer du Montreux-Oberland-Bernois ont ouvert un concours de projet pour la réalisation d'un ensemble de constructions et aménagements comprenant un complexe de places de parc avec ses accès, un réseau piétonnier franchissant le domaine ferroviaire, ainsi que des bâtiments, installations et aménagements nécessaires au fonctionnement et à l'animation du tout. Les concurrents devaient aussi faire des propositions pour la création d'un nouveau paysage urbain de qualité, en remodelant l'arrière du domaine ferroviaire, ses territoires alentour, le tout en maintenant le bâtiment de la gare CFF existant. Le jury était présidé par M. F. Jaccard, municipal des Travaux et de l'Urbanisme de Montreux; il réunissait MM. B. Matthey, ingénieur aux CFF; F. P. Vindayer, architecte au MOB; Ph. Blanc, ingénieur du trafic; A. Delaloye, C. Lietz, J.-P. Ortis, J.-D. Urech, architectes et urbanistes; P. Prader-vand, ingénieur communal. MM. M. Talon, municipal, et P. Devanthéry, architecte, étaient suppléants, et M. P. Joly, architecte communal, expert.

Le concours était ouvert à tous les architectes vaudois. 44 inscriptions ont été enregistrées. 20 projets (soit les 45%) ont été rendus dans les délais. Deux projets sont retirés du jugement, l'un ayant contrevenu au programme, et l'autre étant incomplet.

De plus, et à l'unanimité, le jury décide d'exclure cinq projets de la distribution des prix, généralement pour des débordements de périmètre. Donc, sur les 18 projets restant en lice, près du tiers est exclu de l'attribution des prix. Au premier tour, le jury écarte 10 projets (55%) qui n'offrent pas des qualités évidentes par rapport aux critères d'appréciation qu'il a définis.

Au deuxième tour, il élimine deux projets (11%) qui n'atteignent pas un degré d'aboutissement suffisant pour être retenus.

Il classe alors les six projets restants et l'ouverture des enveloppes révèle l'identité des auteurs:

**1<sup>er</sup> prix:** José-Luis Truan, arch. SIA, Lausanne.

**2<sup>e</sup> prix:** Claude Paillard, arch. FAS/SIA, et Robert Bass, arch. SIA, Zurich.

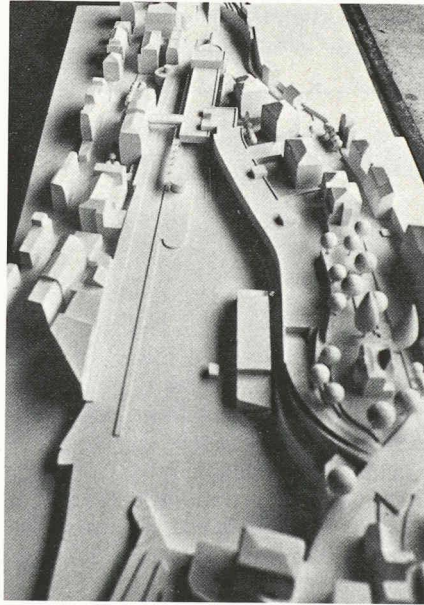
**3<sup>e</sup> prix:** Ulrich Doepper, arch. EPFL, Lausanne.

**4<sup>e</sup> prix:** Groupe 3 - J. Mottier, arch. SIA, et R. Roduner, arch. SIA, Montreux.

**5<sup>e</sup> prix:** Frédy Pfister, arch. SIA, Lausanne.

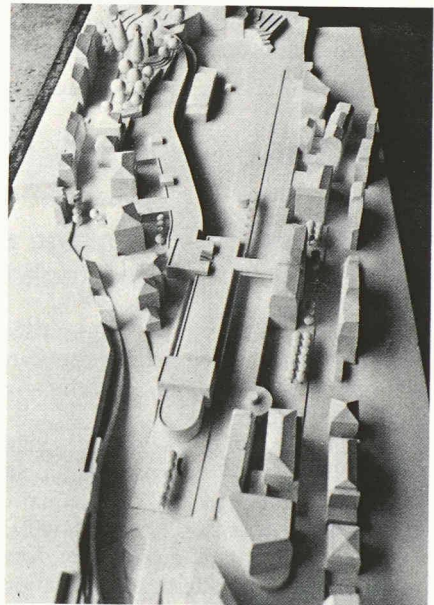
**6<sup>e</sup> prix:** Jean-Yves Giovannoni, arch. ETS, La Tour-de-Peilz.

**Achat:** Gilles Bellmann, arch. EPFZ, Clarens, et Jean Brugger, arch. SIA, Lausanne.



Le jury recommande aux organisateurs de mandater l'auteur du projet ayant obtenu le 1<sup>er</sup> prix pour la poursuite des études en vue d'une réalisation; ce projet a l'avantage de répondre au mieux à l'ensemble des problèmes posés.

Il faut relever que le jury s'est exprimé à l'unanimité, et que l'achat - projet d'ailleurs exclu de l'attribution des prix - reçoit un montant qui le placerait au 3<sup>e</sup> rang. F. N.

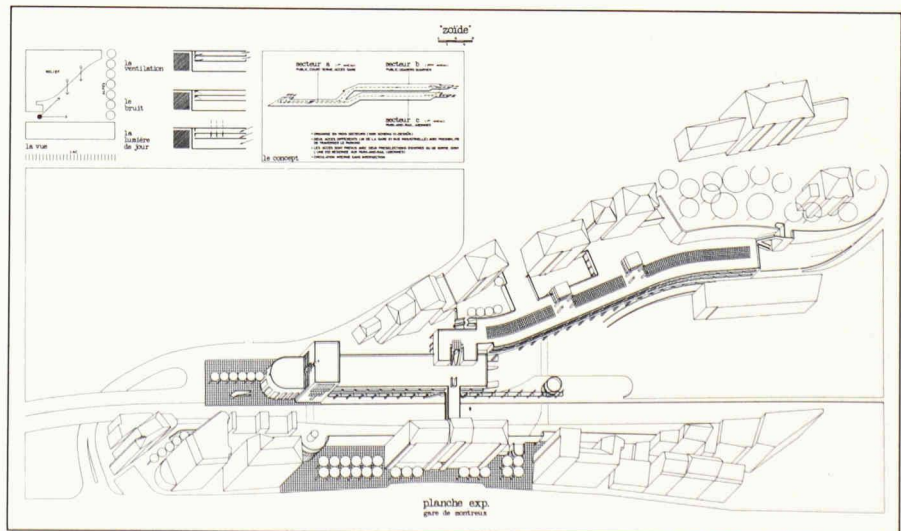


## 1<sup>er</sup> prix: José-Luis Truan

L'auteur développe un projet qui répond en tout point au problème posé, à savoir réaliser un garage-parc important sans hypothéquer le domaine ferroviaire; marquer les deux gares dans leur identité respective; bien relier les deux parties de la ville, et enfin modeler le paysage. Le parti est en fait de traiter le parking le long de la falaise pour les deux tiers (ayant pour conséquence un cheminement piétonnier un peu long), et le tiers restant au-dessus des quais du MOB. Cette disposition répond particulièrement bien aux critères d'exploitation recherchés

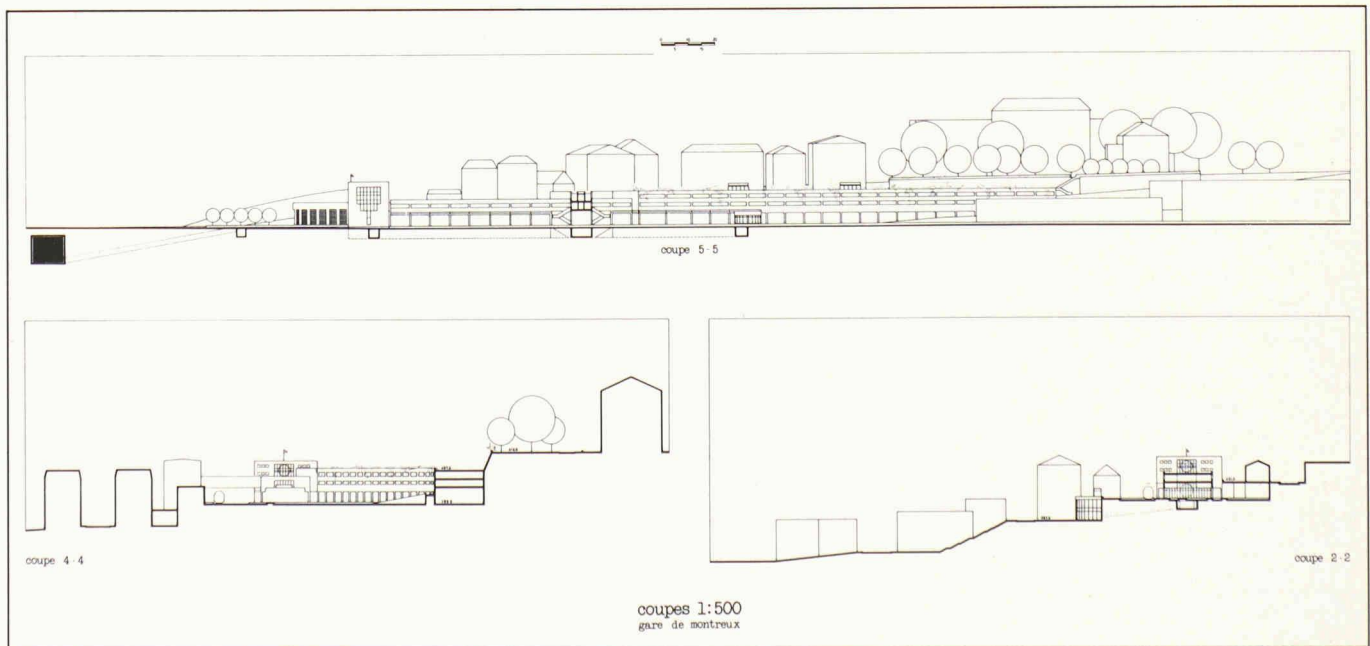
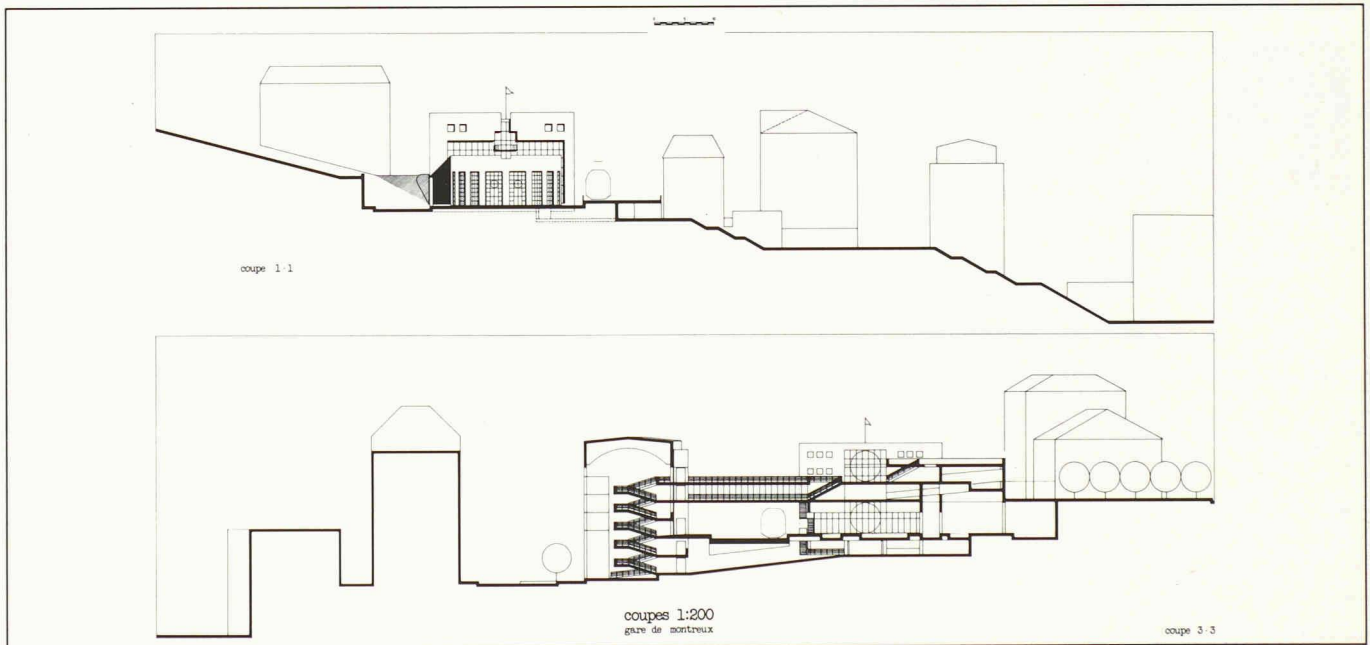
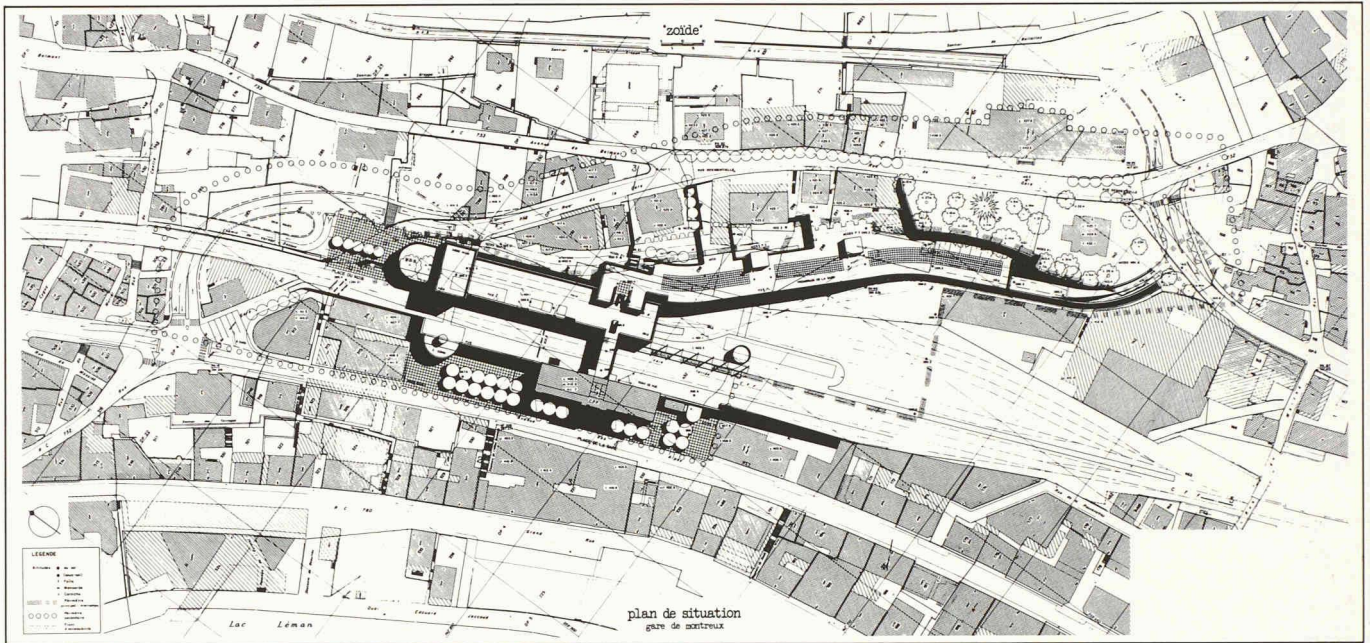
(«Park and Rail»). Les circulations sont donc réduites au minimum. Les liaisons piétons sont claires, même si le fait de faire aboutir une passerelle dans la gare CFF devait impliquer de profondes transformations de celle-ci.

La gare du MOB, enfin, est exprimée et crée un lieu nouveau au nord des voies. Certains inconvénients cependant: le parking des cars, bien localisé, est peu ou pas traité; la vue depuis les quais du MOB est «hypothétique», la voie pour véhicules de service un peu insuffisante; la géométrie et la pente des accès devront être améliorées.

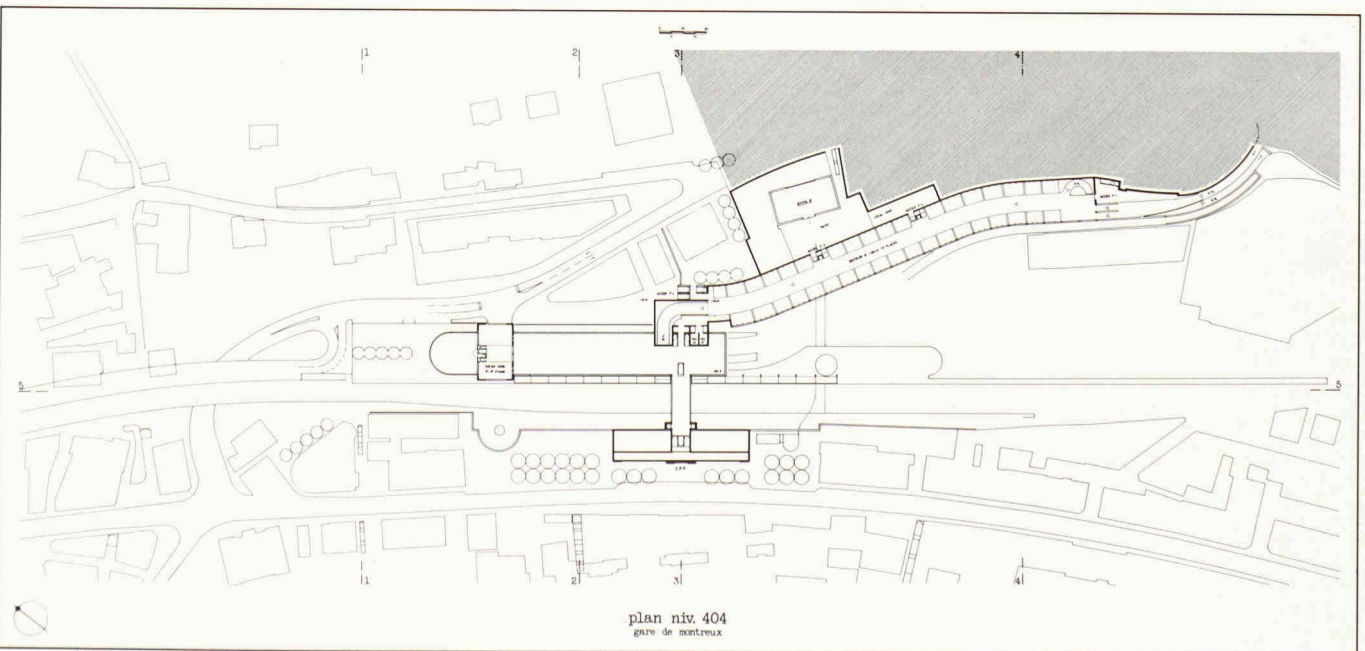
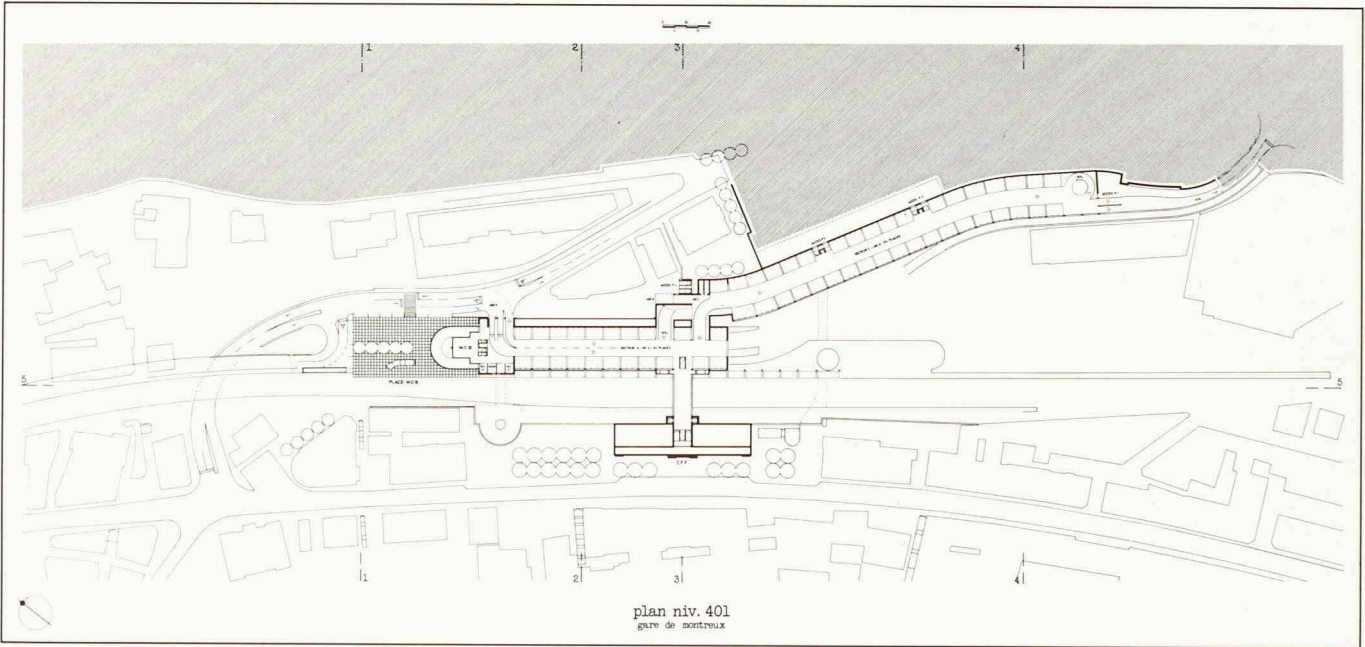
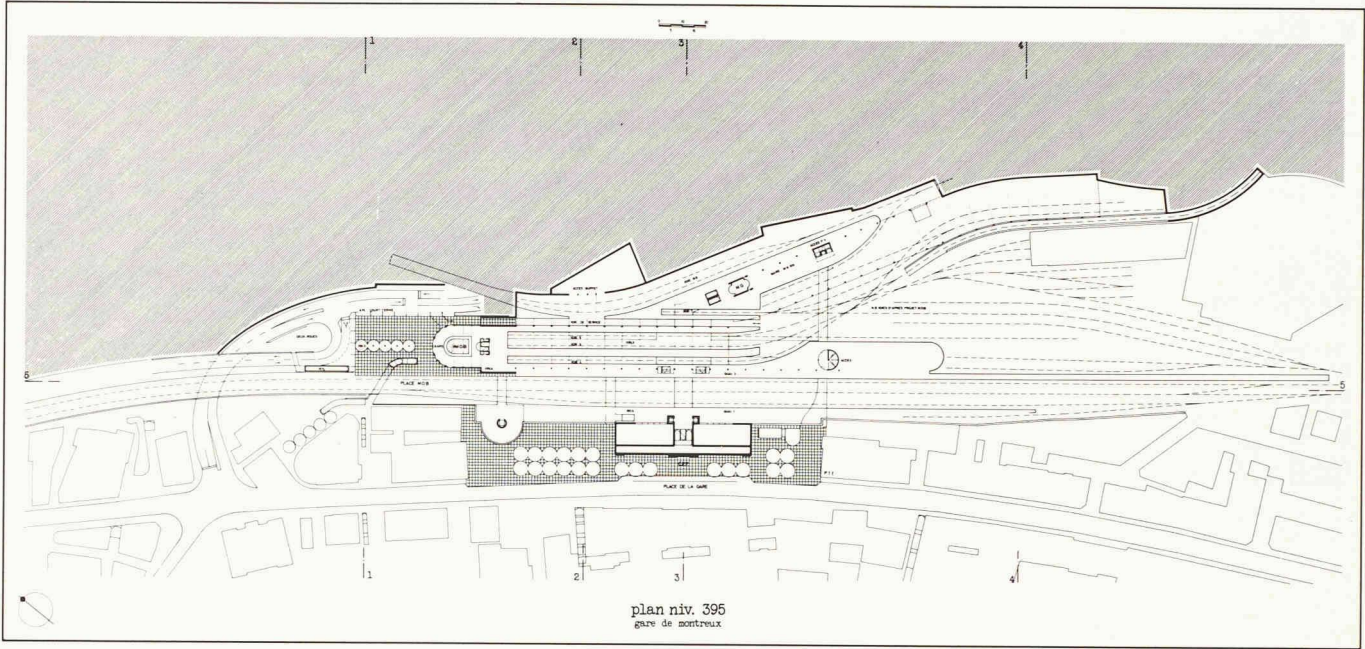


<sup>1</sup> Voir *Ingénieurs et architectes suisses* N° 1-2/1989.









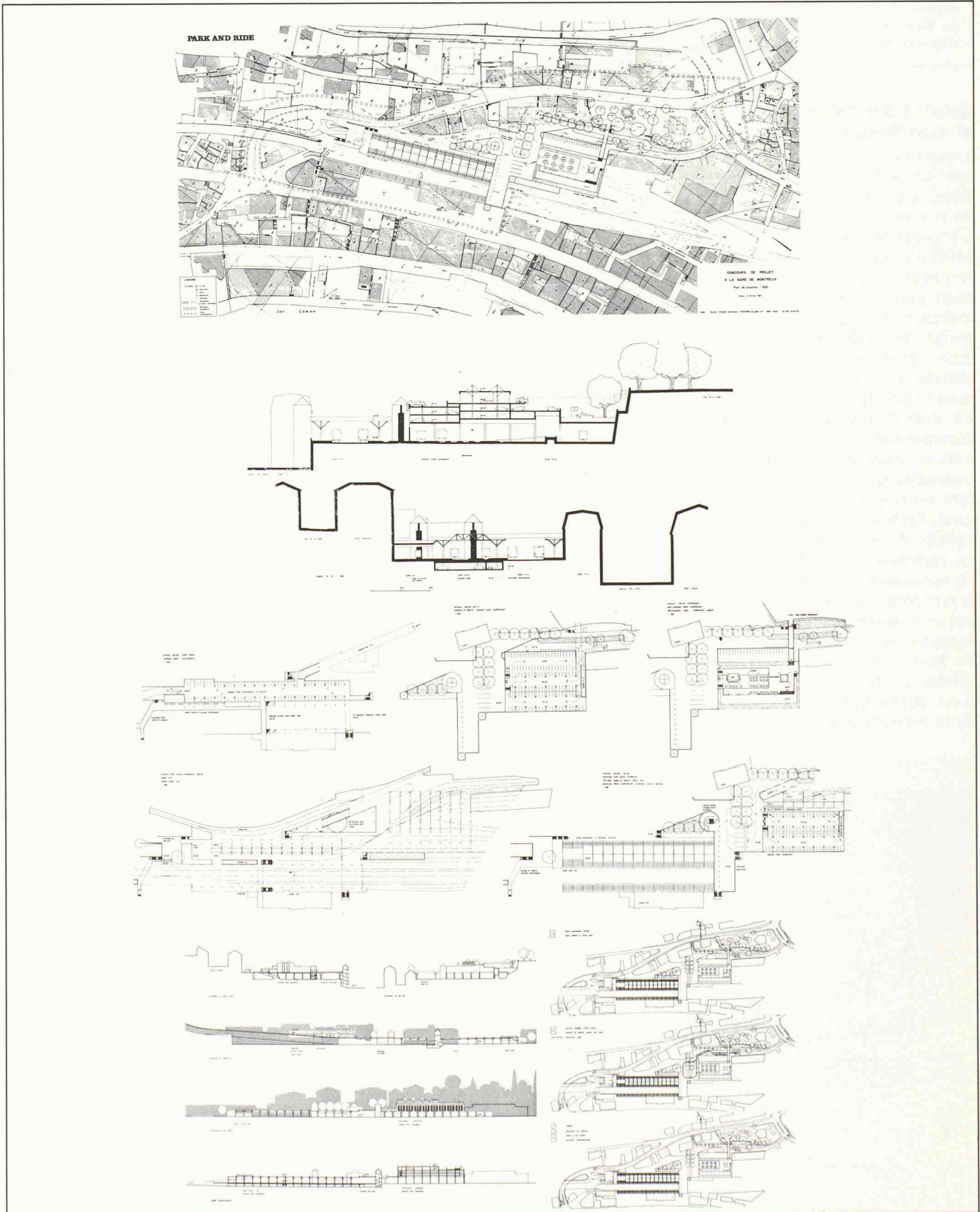


**2<sup>e</sup> prix : Claude Paillard  
et Robert Bass**

Ce projet respecte les éléments essentiels du programme, mais apparaît un peu compliqué dans sa conception. Cependant, les masses en présence sont modérées et bien équilibrées. Le garage-parc est conçu en deux éléments,

l'un en « galettes » et l'autre enterré sous le quai du MOB. Cette disposition en facilite l'exploitation « Park and Rail », à une distance relativement réduite de la gare. Le stationnement des cars est prévu sur une plate-forme supérieure, ce qui permet une bonne relation avec l'ensemble des éléments du programme. Les cheminements piétonniers sont

nombreux et variés, mais avec beaucoup d'escaliers. Le bâtiment de la gare, bien que préservé, est mis en concurrence avec celui du parking, cet inconvénient étant inhérent au parti choisi. Projet bien articulé et cohérent, mais dont la définition architecturale est un peu floue, car sans conception de base très affirmée.





**Auteurs du projet Park and Ride :**

M. Claude Paillard,  
architecte FAS/SIA, dipl. EPFZ  
M. Robert Bass, architecte SIA

avec la collaboration de :

M. Pavel Kasik,  
M. Urs Arnet  
de l'Agence Paillard,  
Leemann et associés SA, Zurich  
Flühgasse 41, 8008 Zurich

M. Heinz Schmid,  
ingénieur dipl. EPF/SIA  
du Bureau Zwicker et Schmid, Zurich  
Neptunstrasse 6, 8032 Zurich

**Achat : Gilles Bellmann  
et Jean Brugger**

L'auteur du projet a voulu que l'intervention soit la moins évidente possible, tout en confirmant les qualités de la gare actuelle.

L'expression « gare de tête » pour le MOB n'a pas été réellement exprimée ; le projet ne prévoit en effet qu'une seule gare et non deux entités ferroviaires. La formule du parking enterré, malgré les difficultés de sa mise en œuvre et du coût, est ici traitée correctement. Les accès et leur inscription dans le paysage sont de qualité et ont un impact très modeste. Le fait de ramener toute la distribution des piétons en sous-sol est un inconvénient majeur malgré une importante ouverture sur le quai 2. Sur le plan architectural, l'auteur veut rappeler la grande époque de la construction métallique en recomposant les marquises. Tout en reconnaissant la qualité du dessin, le jury constate que le projet n'apporte pas une réponse entièrement satisfaisante au souci actuel de la Commune de Montreux, en particulier celui de recréer un lieu.

Il est rappelé que ce projet a été écarté de la répartition des prix.

