

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 39 (1913)
Heft: 16

Artikel: Pavillon des sports du Montreux-Palace
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30143>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

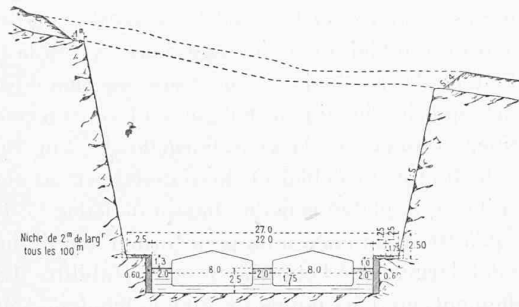


Fig. 6. — Profil de déblai en rocher. — 1 : 700.

draît à 7700 francs par mètre. Or, la tranchée à ciel ouvert coûte le même prix lorsqu'elle a 49 m. de profondeur, à partir du chemin de halage. Cette profondeur n'existant que sur une longueur très courte, la solution du tunnel ne s'impose pas.

IV. Profil du bief au niveau du lac Léman.

Ce profil est conforme au profil normal à l'exception de la hauteur du talus 1 : 1 de la cuirasse Decauville qui a été augmentée de 0,84 à 2,14 m. pour tenir compte des variations de niveau des eaux du lac Léman. Le canal mesure ainsi 44 m. 60 au lieu de 42 m. par l'extérieur des chemins de halage.

V. Profil du bief au niveau du lac de Neuchâtel.

Ce bief donne accès au port d'Yverdon et doit servir d'abri à la fois pour les bateaux qui entrent dans le port ou en sortent et pour ceux qui traversent le canal. Comme il y aura souvent un grand nombre de bateaux dans ce bief, on a admis, pour faciliter la traction, un mouillage minimum de 3 m. (en basses eaux). D'autre part, pour tenir également compte de la variation des eaux du lac de Neuchâtel, on a augmenté de 1 m. 50 la hauteur du talus 1 : 1 de la cuirasse Decauville. La largeur du canal atteint ainsi 46 m. par l'extérieur des chemins de halage au lieu de 42 m. au profil normal.

Un profil spécial avec murs a été appliqué entre l'écluse d'Yverdon et le pont C. F. F. à cause de la présence de trois ponts successifs, trop peu distants pour permettre l'emploi du profil courant entre deux.

VI. Surlargeur en courbe.

La surlargeur en courbe est obtenue en déplaçant les talus intérieurs vers le centre de la courbe. Pour en déterminer la valeur ΔL , on considère la position la plus défavorable de deux bateaux qui se croisent. Chaque bateau exige une surlargeur égale à la flèche f de la courbe sur la longueur $l = 65$ m.

$$f = \frac{\left(\frac{l}{2}\right)^2}{2R} = \frac{(32,5)^2}{2R} = \frac{1056}{2R}$$

$$\Delta L = 2f = \frac{1056}{R}$$

En réalité, les bateaux font presque toujours de petits angles avec les positions indiquées, mais on estime cependant que le jeu minimum de 2 m. (le même qu'en aligne-

ment est bien suffisant pour empêcher les rencontres et qu'il permet même d'adopter des valeurs ΔL légèrement inférieures à celles calculées.

Le tableau suivant donne les valeurs

$$\Delta L = \frac{1056}{R} \text{ et les surlargeurs adoptées}$$

$R = 1000$ m.	ΔL calculé = 1,06 m.	ΔL adopté = 1 m.
1500 m.	» 0,70 m.	» 0,50.
2000 m.	» 0,53 m.	» 0 m.

VII. Entrées du canal.

Ces entrées, qui constituent de véritables ports d'attente, peuvent abriter à certains moments un grand nombre de bateaux, soit chalands, soit remorqueurs. Pour faciliter la traction, nous avons admis un mouillage minimum de 3 m. (en basses eaux). Ce mouillage est nécessaire aussi pour tenir compte de l'ensablement qui peut se produire. Ces ports d'attente sont préservés des vagues par des enrochements dont la crête est prévue à 1 m. au moins en dessus des hautes eaux. (A suivre.)

Pavillon des Sports du Montreux-Palace.

La Société des Hôtels National et Cygne, à Montreux, propriétaire du Montreux-Palace, désirant donner aux étrangers qui séjournent dans la région, un lieu de rendez-vous sportifs, fit édifier par son architecte, M. Eug. Jost, à Lausanne, le Pavillon des Sports. Comme emplacement elle choisit les jardins du Montreux-Palace en bordure de la route cantonale et au niveau du quai.

Sur cet emplacement le problème présentait quelques difficultés. La destination de l'édifice exigeant des locaux de dimensions élevées, entraînait une construction trop haute, nuisant à la vue prise depuis les terrasses du Palace.

Force fut donc de se limiter en hauteur. En contrebas, il fallut s'arrêter au niveau que fixaient les plus hautes eaux du lac.

La construction se fit en 1910 et bien que le terrain gagné sur le lac présentât de grandes difficultés techniques, les travaux ont pu être achevés dans l'espace d'une année. Le ciment armé fut d'un puissant secours pour les fondations dans l'eau.

Le Pavillon des Sports se compose de deux constructions superposées, reliées entre elles, intérieurement et extérieurement, par plusieurs escaliers.

La partie inférieure, la plus vaste, comprend les grandes Salles de Sports : Skating, Bowling, Promenoir, Salons, Bar, Galerie de tir, Services, etc.

La partie supérieure posée sur la toiture de ces locaux formant terrasse, comprend : le Tea-Room, ses salons et ses services.

Les façades de la construction inférieure, montant jusqu'au-dessus du niveau de la route cantonale, sont en pierre d'Arvel. La construction supérieure est en pierre

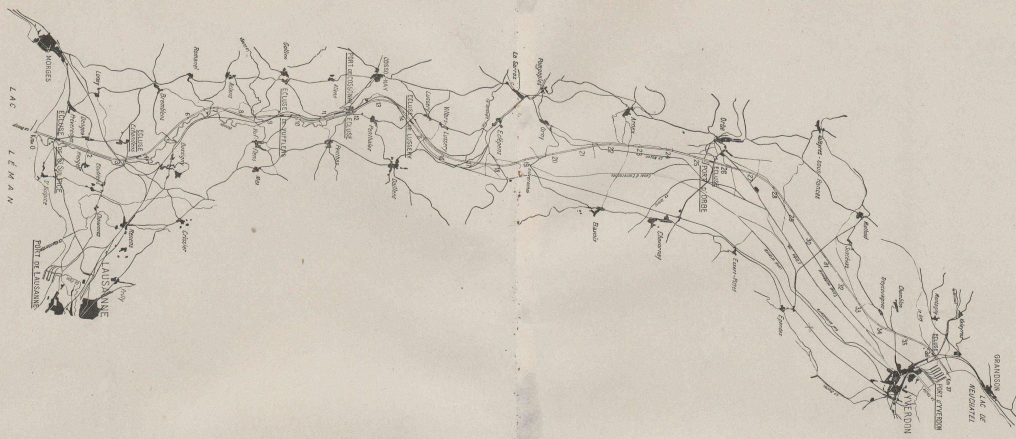


Fig. 1. — Plan général. — Echelle 1: 125 000.

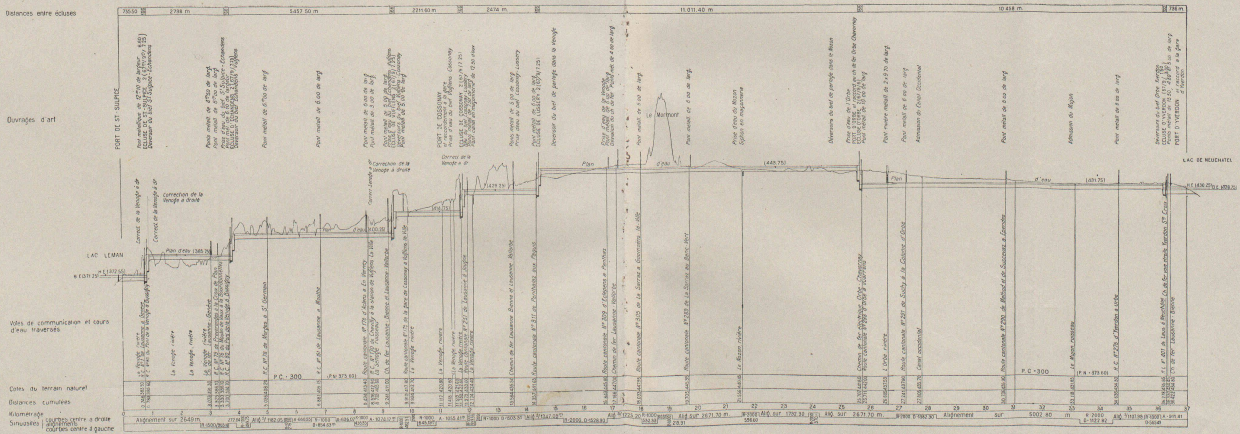


Fig. 2. — Profil en long. — Echelles Longueurs 1: 125 000, Hauteurs 1: 2500.

LE CANAL D'ENTHEROCHES
Projet de M. W. Martin.

Seite / page

leer / vide /
blank

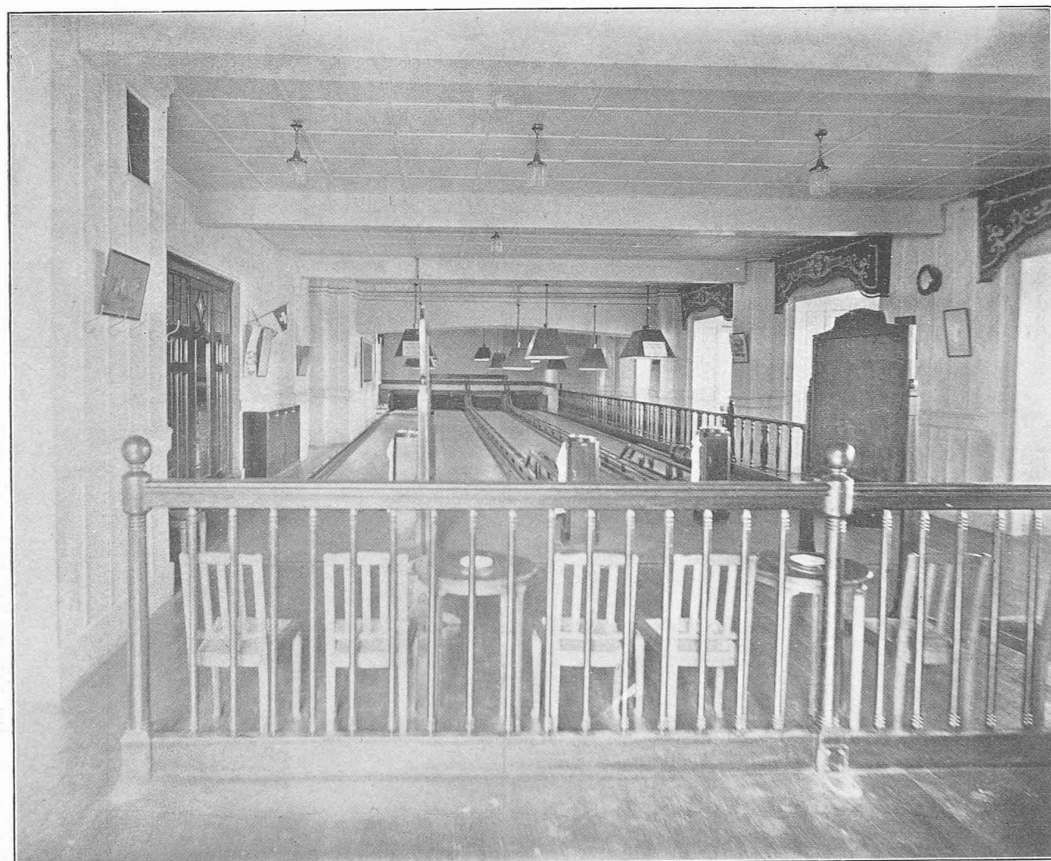


Vue de la Terrasse.

LE PAVILLON DES SPORTS DU MONTREUX-PALACE

Architecte : M. Eug. Jost, architecte, à Lausanne.

PHOTOGRAPHIE DE M. J. B. S. 1913



Le Jeu de Quilles.

LE PAVILLON DES SPORTS DU MONTREUX-PALACE

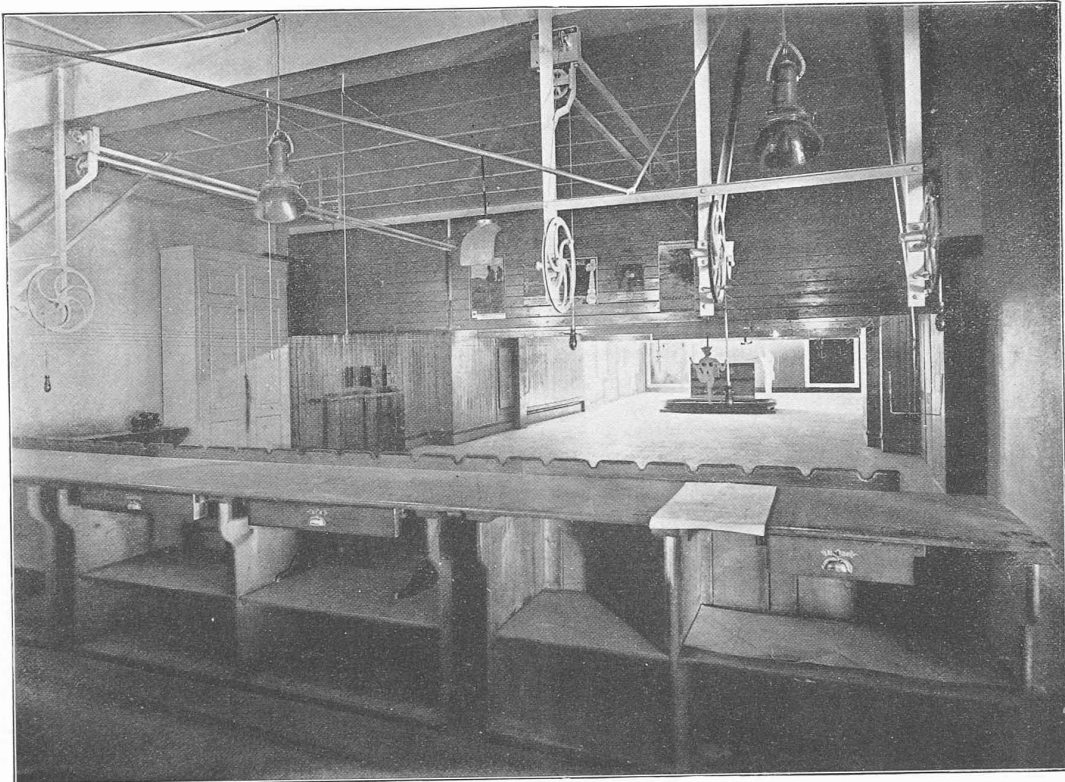
Architecte : M. Eug. Jost, architecte, à Lausanne.



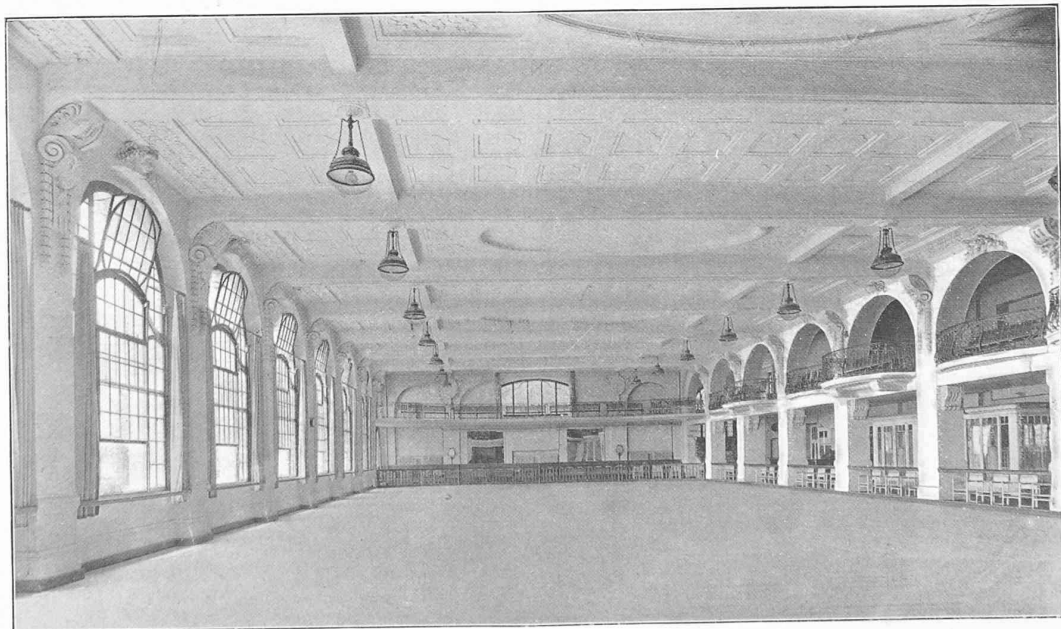
Le Restaurant.

LE PAVILLON DES SPORTS DU MONTREUX-PALACE

Architecte : M. Eug. Jost, architecte, à Lausanne.



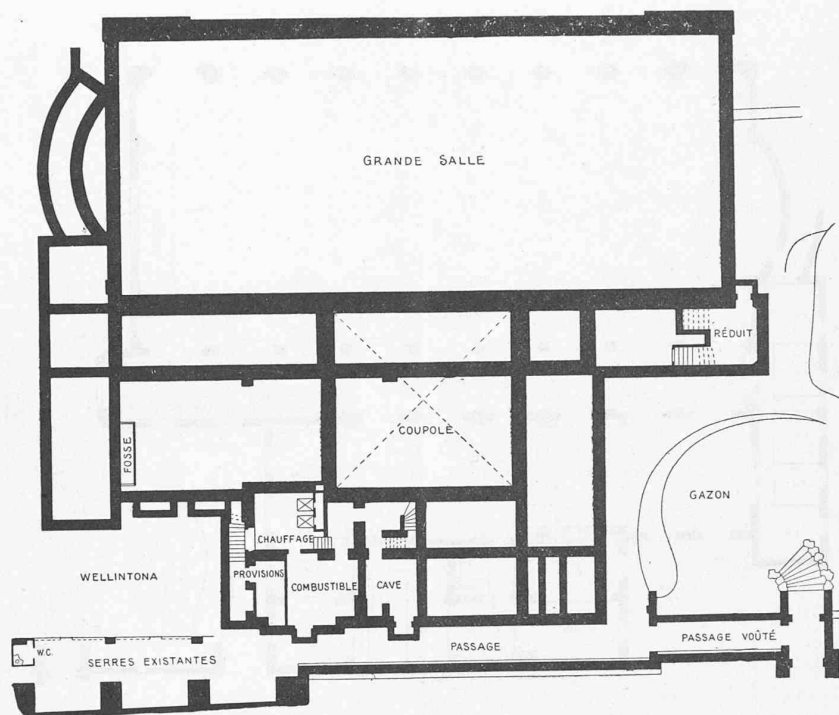
Le Tir



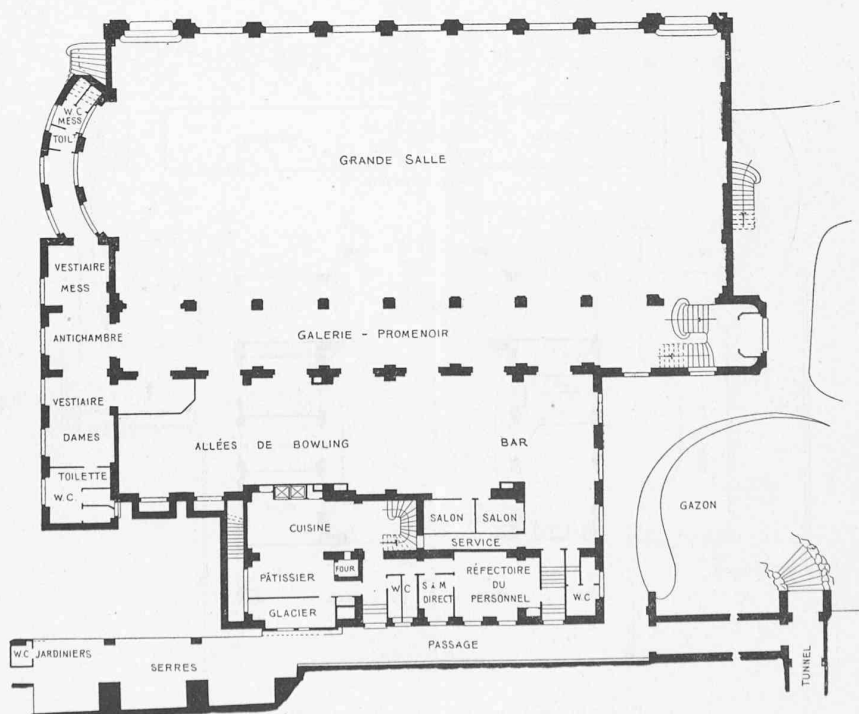
Le Skating

LE PAVILLON DES SPORTS DU MONTREUX-PALACE

Architecte : M. Eug. Jost, architecte, à Lausanne.



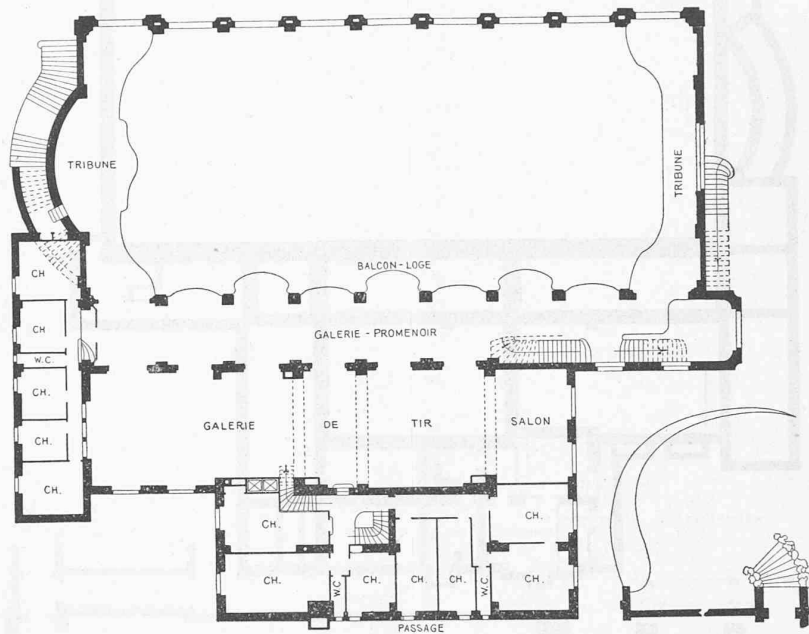
Plan du sous-sol. — Echelle 1 : 500.



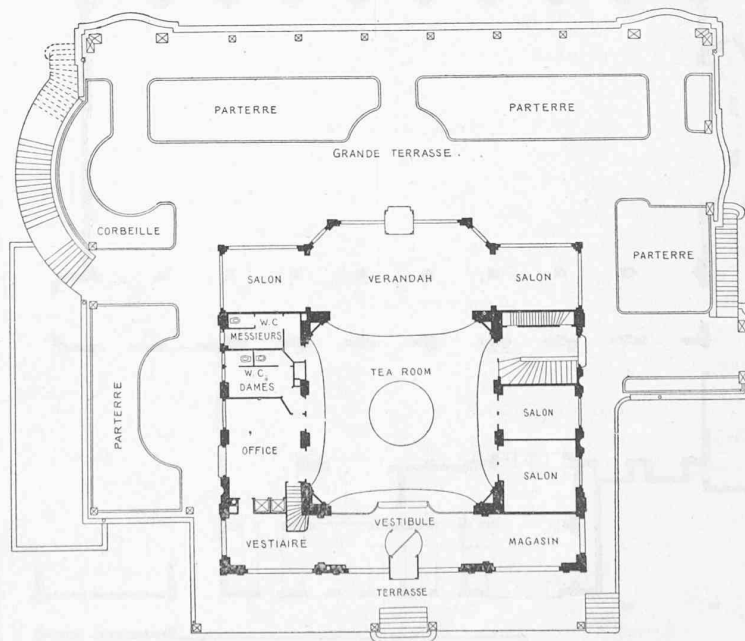
Plan du rez-de-chaussée. — Echelle 1 : 500.

LE PAVILLON DES SPORTS DU MONTREUX-PALACE

Architecte : M. Eug. Jost, à Lausanne.



Plan de l'entresol. — Echelle 1 : 500.



Plan du premier étage. — Echelle 1 : 500.

LE PAVILLON DES SPORTS DU MONTREUX-PALACE

Architecte : M. Eug. Jost, à Lausanne.

blanche artificielle. Elle est revêtue de marbre, et de syénite de Norvège, sur la route cantonale, ainsi que sur les retours.

Partie inférieure. — Un escalier intérieur conduit directement du Tea-Room aux locaux de Sports du rez-de-chaussée.

Du côté du midi, largement éclairée par 9 vastes baies ouvertes sur le jardin ayant vue sur le lac, se trouve la grande Salle du Skating, d'une superficie de 1000 m² environ. Le parquet est en érable d'Amérique entièrement isolé des murs pour éviter la répercussion du bruit du Tea-Room.

Une aire de goudron sur ciment armé protège le parquet de toute humidité.

Un promenoir qui règne sur 3 côtés de la Salle permet au public de suivre les évolutions des patineurs. Côté est se trouve les divers services: locaux de locations et réparations de patins, vestiaires et toilettes pour Messieurs et pour Dames. En arrière un local, contenant 4 cours de Bowling de grandes dimensions.

Dans les baies qui relie le Skating au Bowling, et à cheval sur le promenoir, sont installés une série de petits salons vitrés permettant la vue simultanée des deux salles. Un grand Bar avec deux comptoirs peut desservir ces locaux. Au fond du Bar deux salons indépendants.

Du côté nord en arrière et en partie sous le trottoir de la route cantonale, les services: Cuisine, offices, laboratoire et pâtisserie (reliés par monte-plats à l'office du Tea-Room), salle à manger du personnel, et autres locaux de services.

Sous la route cantonale une galerie-tunnel permet aux hôtes du Montreux-Palace de se rendre au Pavillon des Sports sans sortir. L'ascenseur de l'hôtel descend jusqu'au niveau du tunnel.

Le Bowling ne nécessitant pas une très grande hauteur, il a été possible de l'entresoler, et d'y installer une galerie de tir de 30 m. de longueur. Elle est disposée pour armes de diverses portées, avec buts fixes et mobiles variés. Au même niveau le plancher de l'entresol prolongé en porte à faux, forme galerie-promenoir et tribune aux extrémités du Skating.

Au même étage en arrière, le logement du personnel.

Pour le Skating, Bowling et Galerie de tir, des dispositions spéciales ont été prises en vue de réduire les bruits qui pourraient être incommodes pour le voisinage.

Les résultats ont été très satisfaisants, car le roulement du Skating et les détonations des armes à feu sont étouffés, et sont à peine perceptibles du Tea-Room.

Partie supérieure. — Surélevé au-dessus du trottoir et posé sur la grande terrasse: le Tea-Room.

La partie centrale est couverte en coupole surbaissée, et bien que réduite de hauteur elle n'en paraît pas moins suffisamment élevée à l'intérieur.

Ce local, dans lequel on peut servir la restauration et les thés à 250 personnes, est largement ouvert sur la route cantonale comme sur le lac. Un supplément de lumière et

de ventilation est encore assuré par la lanterne au haut de la coupole.

Aux angles sud et latéralement, 4 salons richement meublés. Les services, offices, toilettes, W.-C. pour Messieurs et Dames, cabine téléphonique, ont été largement aménagés.

En entrant, à droite, le magasin de vente pour la pâtisserie. A gauche les vestiaires.

Tout autour la grande terrasse, recouvrant le Skating et le Bowling, terrasse d'où l'on jouit d'une vue superbe aussi bien sur les montagnes, qui surplombent Montreux, que sur le lac. Très brillamment éclairé le soir, ce belvédère est des plus apprécié pendant la belle saison.

Des combinaisons de parterres gazonnés et de corbeilles fleuries, reliées entre elles au moyen d'arceaux, donnent l'impression d'un véritable jardin.

Du côté nord, en bordure de la route cantonale, la terrasse prolongée est protégée par une marquise.

Afin d'éviter les effets de la réverbération, les toitures plates des bas côtés du Tea-Room ont aussi été arrangés en parterres gazonnés.

La coupole est couverte en cuivre avec frise et nervures décorées.

Le coût de la construction, non compris le terrain, s'est élevé à la somme de Fr. 881 000.—

CHRONIQUE

Le Chemin de fer des Alpes orientales.

Nous prédisions¹ que la polémique entre partisans du Splügen et partisans de la Greina continuerait: notre prédiction est accomplie, même au delà de ce qu'on pouvait espérer, et la littérature sur le chemin de fer des Alpes orientales vient de s'enrichir d'un énorme volume de 339 pages in-folio. Il s'agit de l'ouvrage de M. Rob. Bernhardt: *Die schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung*, Teil III². Nous avons reproduit les caractéristiques des projets en discussion et exposé, avec chiffres à l'appui, les thèses de M. Würmli, le grand apôtre du Splügen et celles du Comité de la Greina; nous n'y reviendrons pas, mais nous recommandons à ceux qui désirent approfondir ce sujet l'ouvrage très intéressant de M. Bernhardt. Intéressant certes, mais décevant aussi, car l'impression qu'on éprouve après avoir dépouillé le vaste dossier qui s'est accumulé sur la question du chemin de fer des Alpes orientales est celle de la fragilité des bases sur lesquelles sont échafaudés les calculs interminables dont

¹ Voir N° du 25 juin 1913, p. 138.

² Bemerkungen zu der Kritik über den Teil II. — Die Ostalpenbahn in historisch-rechtlicher Beziehung. — Die Bernhardsbahn. — Die Tödiabahn. — Die Fern-Ortler-Bahn. — Die italienischen Wasserstrassen und die Ostalpenbahnen. — Die Ostalpenbahnfrage vom Standpunkt der Kantone. — Die Ostalpenbahnfrage vom Standpunkt des Auslandes. — Ueber den Staatsvertrag. Die Subventionen. Die Baulasten. — Privatbau oder Bundesbau. Konzessionierung. — Die Schlussfolgerungen. — I. Anhang: Fahrplanstudien. — II. Anhang: Bibliographie. — III. Anhang: Das Splügen- und Greinaprojekt Vignoli. — Berne, A. Frank. Prix: Fr. 15.—