

I. Le centre postal de Lausanne: le nouveau centre postal de Lausanne

Autor(en): **Gorin, Paul**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **94 (1968)**

Heft 16: **I. Centre postal de Lausanne**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-69649>

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.

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE OFFICIEL

de la Société suisse des ingénieurs et des architectes
de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (SVIA)
de la Section genevoise de la SIA
de l'Association des anciens élèves de l'EPUL (Ecole polytechnique
de l'Université de Lausanne)
et des Groupes romands des anciens élèves de l'EPF (Ecole poly-
technique fédérale de Zurich)

COMITÉ DE PATRONAGE

Président: E. Martin, arch. à Genève
Vice-président: E. d'Okolski, arch. à Lausanne
Secrétaire: S. Rieben, ing. à Genève

Membres:

Fribourg: H. Gicot, ing.; M. Waeber, arch.
Genève: G. Bovet, ing.; Cl. Grosgrin, arch.; J.-C. Ott, ing.
Neuchâtel: J. Béguin, arch.; M. Chevalier, ing.
Valais: G. de Kalbermatten, ing.; D. Burgener, arch.
Vaud: A. Chevalley, ing.; A. Gardel, ing.;
M. Renaud, ing.; J.-P. Vouga, arch.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

de la Société anonyme du « Bulletin technique »

Président: D. Bonnard, ing.

Membres: Ed. Bourquin, ing.; G. Bovet, ing.; M. Bridel; M. Cosan-
dey, ing.; J. Favre, arch.; A. Métraux, ing.; A. Rivoire,
arch.; J.-P. Stucky, ing.

Adresse: Avenue de la Gare 10, 1000 Lausanne

RÉDACTION

F. Vermeille, rédacteur en chef; E. Schnitzler, ingénieur, et M. Bevi-
lacqua, architecte, rédacteurs
Rédaction et Editions de la S.A. du « Bulletin technique »
Tirés à part, renseignements
Avenue de Cour 27, 1000 Lausanne

ABONNEMENTS

1 an	Suisse	Fr. 46.—	Etranger	Fr. 50.—
Sociétaires	»	» 38.—	»	» 46.—
Prix du numéro	»	» 2.30	»	» 2.50

Chèques postaux: « Bulletin technique de la Suisse romande »
N° 10 - 5775, Lausanne

Adresser toutes communications concernant abonnement, vente au
numéro, changement d'adresse, expédition, etc., à: Imprimerie
La Concorde, Terreaux 29, 1003 Lausanne

ANNONCES

Tarif des annonces:

1/1 page	Fr. 450.—
1/2 »	» 235.—
1/4 »	» 120.—
1/8 »	» 62.—

Adresse: Annonces Suisses S.A.

Place Bel-Air 2. Tél. (021) 22 33 26, 1000 Lausanne et succursales



SOMMAIRE

I. LE CENTRE POSTAL DE LAUSANNE

Le nouveau centre postal de Lausanne, par Paul Gorin, directeur du II^e arrondissement postal, Lausanne.

La conception architecturale du bâtiment postal, par Maurice Bovey et Marcel Maillard, architectes, Lausanne.

Les installations pour le transport et le tri des colis, par O. Bütikofer, section de la technique postale, Direction générale des PTT.

Les installations de chauffage-ventilation et de climatisation, par Frédéric Chappuis, ingénieur ETS, Direction des constructions fédérales.

Bibliographie. — Carnet des concours. — Documentation générale. — Documentation du bâtiment. — Informations diverses.

I. LE CENTRE POSTAL DE LAUSANNE

LE NOUVEAU CENTRE POSTAL DE LAUSANNE

par PAUL GORIN, directeur du II^e arrondissement postal, Lausanne

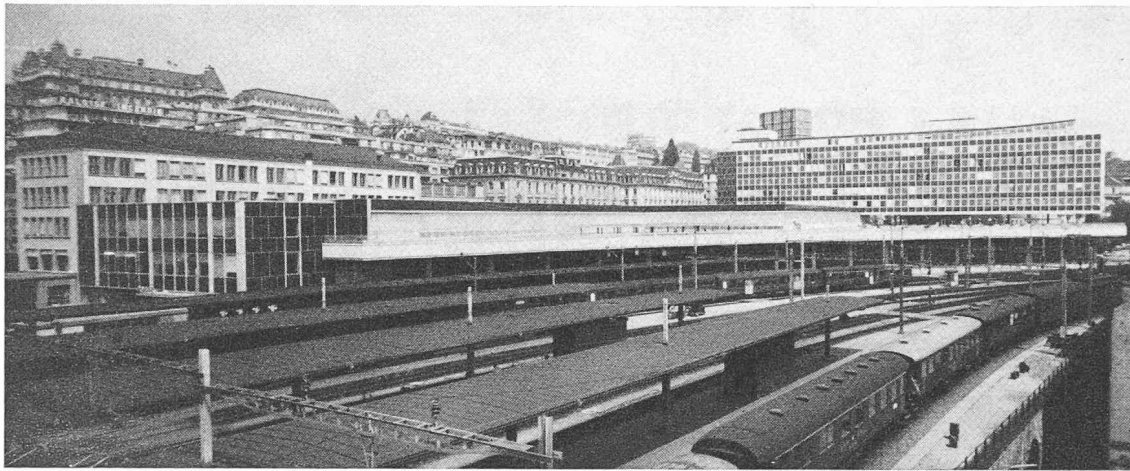
Trente-cinq ans après la mise en service de la « Sihlpost » de Zurich, les PTT suisses viennent de livrer à l'exploitation le centre postal de Lausanne-Gare, appelé à faire date dans l'évolution de leurs services postaux. Cette réalisation est un puissant bond en avant sur la voie difficile de la rationalisation postale. Avec ses nouvelles méthodes et ses nouveaux moyens de travail, elle préfigure le visage de la poste de demain: une poste non plus artisanale, mais industrielle parce que fortement mécanisée. Un nouveau style d'exploitation prend forme, dominé par l'exigence d'un rendement optimum face à un trafic en constante augmentation.

Chef-lieu d'un grand canton, Lausanne est appelé à jouer un rôle de plus en plus important en Suisse romande. Sa population a passé de 75 000 habitants en 1930 à plus de 135 000 en 1967. La proche banlieue de Lausanne, avec les villes de Prilly, Pully et Renens, se

développe à un rythme encore plus accéléré. Pour le service postal, il faut également tenir compte du trafic de transit, car Lausanne fonctionne comme place de réexpédition pour la plus grande partie des cantons de Vaud, de Fribourg et du Valais. Plus de 50 000 colis y sont traités par jour ouvrable.

Ces données ont été fondées dans le cadre plus vaste du nouveau régime d'exploitation postale actuellement à l'étude aux PTT suisses et qui vise à la rationalisation, sur le plan national, de toutes les opérations de tri et d'acheminement.

Dans le système de transport prévu, la poste aux lettres (lettres, cartes et journaux) sera séparée des colis postaux sur les lignes principales; elle continuera à être acheminée par les trains voyageurs alors que les colis postaux seront confiés à des trains de messageries. Sur les lignes moins importantes, les deux catégories d'envois seront transportées ensemble.



Vue du sud-ouest.

La nouveauté du système réside surtout dans le fait que le tri des colis postaux s'effectuera exclusivement dans les offices d'expédition appelés, dans le jargon postal, offices collecteurs principaux ou secondaires suivant leur importance. Le transbordement direct d'un train à un autre, opération exigeant de nombreuses forces de travail, sera de ce fait supprimé dans les grands centres.

En Suisse occidentale, les villes de Genève, Lausanne, Berne, Neuchâtel et Bienne seront dotées d'un office collecteur principal pour le tri des colis et Brigue, Fribourg et La Chaux-de-Fonds d'un office collecteur secondaire. Dans ces centres, le tri sera effectué d'après les numéros postaux d'acheminement.

La poste aux lettres sera, à l'avenir également, réexpédiée dans les ambulants selon le même système qu'actuellement. Toutefois, depuis l'introduction des numéros postaux d'acheminement, cinq centres de réexpédition — Zurich, Bâle, Berne, Lausanne et Lucerne — ont été désignés comme centres de tri principaux. Ils ont tous pour caractéristique de desservir un vaste arrière-pays et d'héberger les offices de réexpédition les plus importants. Outre les cinq centres de tri principaux, quatorze centres de tri secondaires, à caractère plus régional que les premiers, ont été créés. En Suisse romande, les villes de Genève, Brigue, Fribourg, Neuchâtel et Bienne abritent de tels centres. Les centres de tri principaux et les plus importants parmi les centres de tri secondaires seront équipés, le moment venu, de machines à trier. Pour utiliser au mieux les machines, les centres de tri principaux échangeront entre eux, à certains moments de la journée, les envois destinés à leur propre rayon.

Le nouveau bâtiment construit en gare de Lausanne abrite donc un centre de tri principal pour la poste aux lettres et un office collecteur principal pour le tri des colis.

Pour accélérer les transmissions et les échanges avec le chemin de fer, les PTT disposent à leur usage exclusif de deux faisceaux de voies postales, représentant une longueur totale de 890 m (dont 670 m de voies utiles). Il s'agit d'un *premier faisceau* de cinq voies d'échange et de stationnement avec, à leurs extrémités, un chariot transbordeur pour faciliter les manœuvres. Ces voies sont en grande partie recouvertes d'une terrasse-parking. Le *second faisceau*, à l'intérieur du bâtiment

postal, comprend quatre voies postales d'une longueur utile totale de 260 m, dont 249 m à quai, sur lesquelles douze à quinze ambulants peuvent stationner.

En outre, à chaque extrémité des quais se trouve un tunnel transversal de 6 m sur 3 m de section relié aux quais par des monte-charge et à la place de réexpédition des colis par un élévateur à chaîne. Les deux tunnels transversaux sont réunis par deux tunnels longitudinaux, à section circulaire de 3,40 m de diamètre, de 250 m de longueur. D'une longueur totale de 630 m, ce réseau souterrain permet de gagner du temps et d'éviter l'encombrement des quais désormais libérés d'une grande partie de la circulation des charrettes postales. De la sorte les échanges de courrier et de messageries entre le nouveau bâtiment postal et les wagons-poste se trouvent grandement facilités.

Le nouveau centre postal se compose de trois principaux groupes de construction distincts, mais cependant bien soudés les uns aux autres : l'immeuble administratif, le centre d'exploitation et l'office de dépôt. L'édification de cet imposant complexe a posé maints problèmes épineux.

Les questions de personnel ont dû être traitées sur des bases nouvelles en raison des conditions créées par l'apparition de nombreuses installations mécaniques. L'organisation du service a été réglée en fonction des nombreux courants de trafic et des moyens utilisés pour assurer l'écoulement de ce dernier.

Les divers services de l'exploitation postale ont été répartis sur trois étages. Au premier sous-sol, lequel donne en partie au-dessous des voies de la gare postale, se trouvent la distribution des colis et des exprès, ainsi que le parc des fourgons de distribution et de transmission et des véhicules de service. Au niveau du rez-de-chaussée inférieur, l'expédition des colis en sac et hors sac, la place de réexpédition, la gare postale, le quai de chargement des fourgons de transmission et le dépôt des envois en nombre. Au rez-de-chaussée supérieur, les services des lettres et l'office de dépôt.

Les installations mécaniques destinées à l'expédition des colis et l'ensemble des tapis d'amenée de la gare postale et des cinq postes de chargement — le tunnel postal, l'office de dépôt, le dépôt en nombre, la place de réexpédition et le quai des véhicules — sont manœuvrés à partir d'un pupitre central. L'enclenchement et le déclenchement des tapis roulants se fait à l'aide de



Ci-dessus : le hall des guichets.

Ci-contre : entrée au niveau place de la Gare avec les escaliers d'accès au hall des guichets.

poussoirs. Les tracés lumineux qui apparaissent sur le tableau de commande — identique à celui d'une grande gare ferroviaire — assurent le contrôle permanent des tapis en service. Un réseau de télévision de dix-huit caméras permet à l'opérateur de surveiller, sur cinq écrans, les postes de chargement les plus importants ainsi que le circuit des rubans de la distribution des colis, au premier sous-sol (les équipements intérieurs de la distribution des colis sont manœuvrés directement depuis l'installation de marquage de cet office). Les installations mécaniques pour le traitement des colis sont en service depuis le 10 août 1966 déjà ; après une inévitable période de rodage, elles révèlent aujourd'hui leur pleine efficacité.

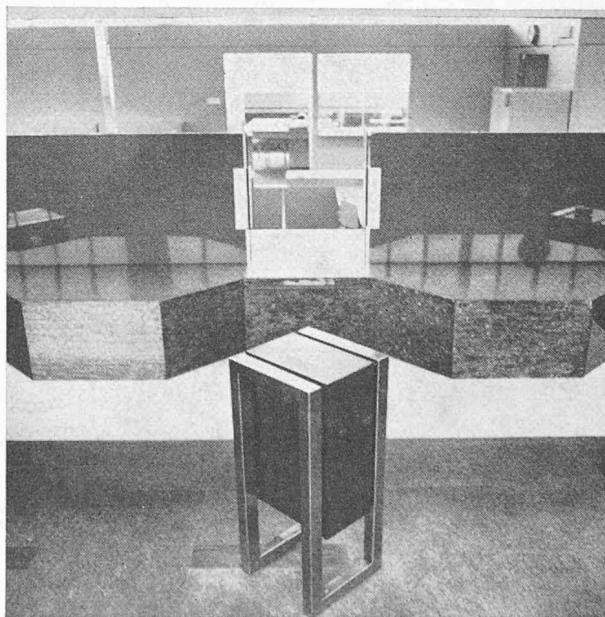
Seul service en contact direct avec le public, le nouvel office de dépôt, avec ses dix-neuf guichets — ouvert le 17 octobre 1966 — permet également de mesurer les efforts de modernisation accomplis.

Les installations de transmission correspondent au haut degré de mécanisation de l'ensemble du centre postal. L'office de dépôt est ainsi relié par deux rubans à l'expédition des colis — un pour les colis en sac, l'autre pour les colis hors sac — et par un troisième — réservé aux envois exprès — à la place de réexpédition. Un transporteur aérien assure la communication entre l'office de dépôt, le quai de chargement des véhicules, la place de réexpédition, la distribution des exprès, la distribution des lettres et l'expédition des lettres. Le dépôt des envois en nombre est situé au niveau de la place de la Gare, dans le passage couvert entre les bâtiments CFF et PTT, avec entrée et sortie par l'avenue d'Ouchy. Ses neuf guichets — sept pour le dépôt des lettres, imprimés et colis, deux pour le retrait des colis — ont été ouverts au public le 23 mai 1966 déjà ; un ruban pour les colis hors sac et un ruban pour les colis en sac le relie à l'expédition des colis, sise

au même niveau. Quant aux boîtes aux lettres — deux à l'extérieur et trois dans le hall de l'office de dépôt — leur levée se fait automatiquement par rubans.

Sept ans après que le premier coup de pioche fut donné, le nouveau centre postal de Lausanne a atteint sa vitesse de croisière. Le service d'expédition des lettres, transféré le 25 septembre 1967, est équipé de machines à séparer les formats et à redresser les envois, en attendant l'aménagement d'une chaîne complète pour le traitement automatique du courrier, dans les années 70.

Les premières expériences faites ont pleinement confirmé les espoirs mis dans cette réalisation qui s'inscrit dans la planification générale des services postaux suisses.



Vue d'un guichet.