

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 107 (1981)
Heft: 13

Artikel: Bâtiment postal d'exploitation Genève 2 Cornavin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74334>

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: 03.02.2025

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

Bâtiment postal d'exploitation Genève 2 Cornavin

Cet article a été rédigé par la Direction d'arrondissement postal de Genève en commun accord avec les architectes mandatés, MM. J.-M. Ellenberger & J.-J. Gerber et Suter & Suter SA.

Desservant un canton dont la population s'élève à 340 000 habitants ainsi que le district de Nyon qui en compte 28 000, l'arrondissement qui gère tout le trafic du bout du lac était depuis de nombreuses années sous-équipé en ce qui concerne les bâtiments administratifs et d'exploitation. L'ancien Hôtel des Postes avait vu les services postaux déborder sur des annexes, dont une partie sont des baraquements provisoires très disséminés, ce qui ne permettait pas de rationaliser les services. Les premières études sérieuses datent de 1963.

Celles-ci débouchèrent sur une autorisation de construire délivrée en décembre 1976. Un crédit global de construction de 156 millions de francs fut ensuite voté par le Conseil d'administration des PTT au mois d'octobre de l'année suivante, ce qui correspondait au feu vert donné pour le début des travaux de construction. Actuellement, ce chantier se trouve à un tournant dans le sens que la partie la plus importante du gros œuvre a été terminée à la fin de l'année 1980, les structures métalliques de la toiture sont partiellement en place et qu'il est justement intéressant d'y aller voir de plus près avant que tout l'habillage du bâtiment vienne cacher cette ossature.

Comme le transport du courrier est assuré entre Genève et les autres parties de la Suisse essentiellement par chemin de fer, il était impératif de trouver un emplacement situé à proximité immédiate d'une gare, et de préférence de la gare voyageurs de Cornavin.

C'est ainsi que les PTT acquièrent un terrain de 37 000 m² libéré en 1968 par

la gare de marchandises émigrée à La Praïlle, ainsi que des parcelles privées adjacentes permettant d'étendre la surface totale à 46 068 m².

Le nouveau bâtiment, qui s'étend sur une surface globale nette de 111 000 m², se subdivise en trois grands secteurs:

— *Le bâtiment d'exploitation.* Constitué du plus grand volume bâti, il abri-

tera toutes les installations techniques destinées au tri, au stockage et au dégroupage des lettres et colis, ainsi que les différents offices de dépôt, d'expédition et de distribution des lettres.

— *La gare postale.* Avec 568 m de voies à quai, elle pourra accueillir, sous toit, pas moins de 30 fourgons postaux, qui seront chargés et déchargés à l'aide d'installations mécaniques.

— *Le bâtiment administratif.* Actuellement disséminés dans de nombreux immeubles, les services des chèques postaux d'arrondissement seront également regroupés à Cornavin.

En plus de ces trois principaux secteurs, le bâtiment comportera des locaux de détente, un réfectoire, des salles de séjour, des ateliers de bricolage, quelques studios (pour des stagiaires) et appartements (pour les concierges) — ces locaux étant construits sur le toit de la gare postale — ainsi qu'un parc à véhicules privés dont la capacité atteindra 400 places.

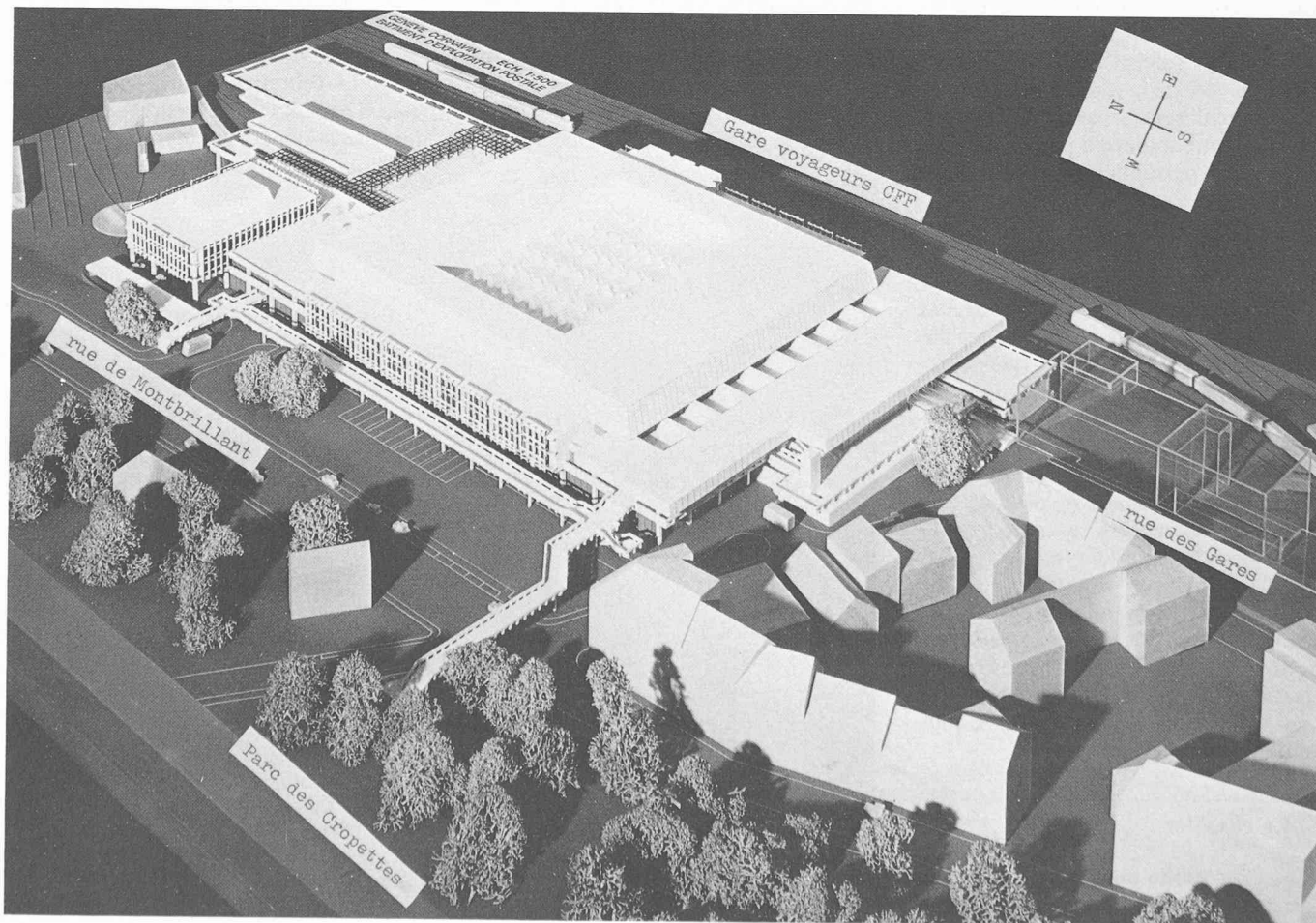


Fig. 1 — Maquette montrant l'ensemble du bâtiment et son implantation dans le périmètre de la gare Cornavin.

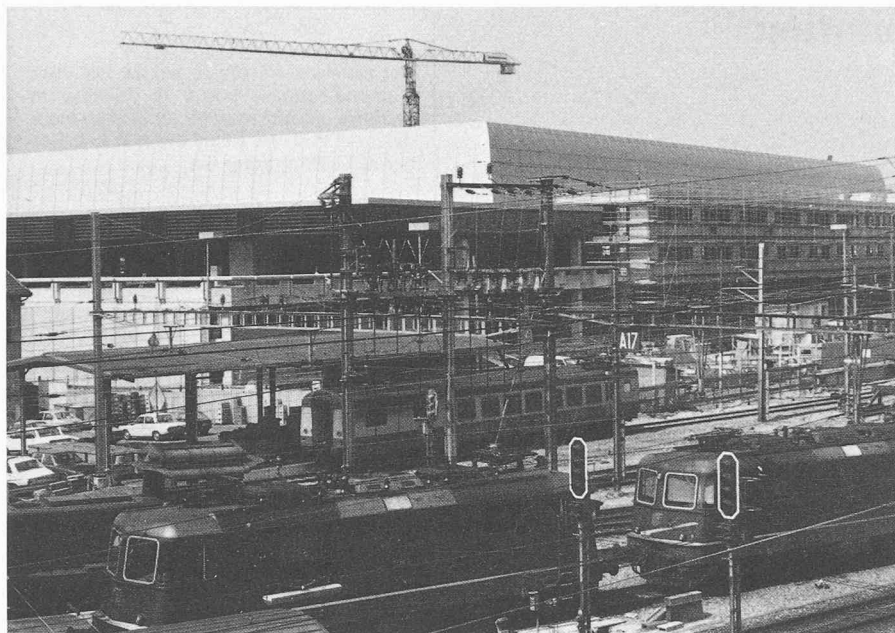


Fig. 2 — Vue de la gare voyageurs des CFF sur la façade est du bâtiment postal d'exploitation.

Alors que l'accès principal se situe, pour les véhicules de service des PTT, à la rue des Gares — qui sera élargie ultérieurement —, celui destiné plus particulièrement aux voitures de la clientèle PTT et CFF, et du personnel, est prévu à la rue de Montbrillant.

Pour ce qui est des futurs utilisateurs privés des prestations de la nouvelle poste, ils emploieront les escaliers roulants, les ascenseurs ou une passerelle située devant le bâtiment pour accéder à la zone des guichets postaux qui se trouve du côté de la rue des Gares. Leur cheminement sera séparé de celui des véhicules et ne soulèvera pas de difficultés pour les personnes handicapées ou âgées.

Toujours en ce qui concerne les accès, il faut relever qu'un tunnel assurera directement la liaison entre le centre postal et les différents quais de la gare voyageurs de Cornavin. La première tranchée a été réalisée à ciel ouvert, alors que le second tronçon s'est fait en excavation selon le système conventionnel.

A l'intérieur du bâtiment, les liaisons verticales sont assurées par six noyaux principaux regroupant le passage des personnes (ascenseurs, escaliers), celui des gaines de chauffage et de ventilation, de l'électricité et autres ainsi que par cinq noyaux secondaires.

Quant aux liaisons horizontales entre ces noyaux, elles se font de manière systématique au niveau de l'infrasol (niveau -11,45 m), qui est le plan le plus bas des cheminements.

1. Le chantier

Situé à proximité immédiate de la gare Cornavin, puisqu'il est ceinturé d'un côté par un faisceau de voies et de l'autre par le dépôt des locomotives, le

nouveau bâtiment d'exploitation réunissait les conditions idéales pour tirer parti des possibilités du chemin de fer durant la phase de construction. C'est ainsi que, grâce au réseau ferroviaire, on a évacué 150 000 m³ de terre par rail contre 50 000 m³ par route, ce qui a été favorable tant du point de vue écologique (il n'y avait pas besoin qu'une armada de poids lourds traverse la ville) que du point de vue de l'encombrement du réseau routier. Pour ce faire, il a pourtant fallu construire un tronçon de voie dans la région de Russin pour aller décharger la terre qui avait été enlevée derrière la gare Cornavin. Une voie de

chemin de fer sera maintenue durant toute la durée du chantier. On a également pu amener sur place, de cette manière, de grands éléments de la construction métallique servant à soutenir la toiture.

Huit grues ont dû être installées sur le chantier pour mettre en place les coffrages, caissons préfabriqués, béton et poutrelles métalliques.

2. La superstructure

L'assise du bâtiment est assurée par des pieux forés descendant à une profondeur de 8 à 15 m. Le bâtiment comporte trois étages en sous-sol et quatre en superstructure. Cette solution a permis de limiter la hauteur totale de l'ensemble à 21,9 m. La structure du bâtiment est constituée de piliers en béton reliés entre eux, en plus grande partie, par du dallage avec des caissons préfabriqués.

Conçus sur un module d'axe de 2,10 × 2,10 m, ces caissons couvrent une surface totale de 100 000 m² avec des portées libres de 10,50 × 10,50 m.

3. La toiture

La couverture du bâtiment est ceinturée par une toiture métallique en forme de caisson, qui chapeaute les deux centrales de ventilation de 37 × 75 m disposées symétriquement du côté nord et du côté sud du bâtiment. La partie centrale, située à l'intérieur et en contre-bas de cette ceinture (partie couvrant la zone d'expédition des lettres) comporte des sheds dont l'orientation nord-sud

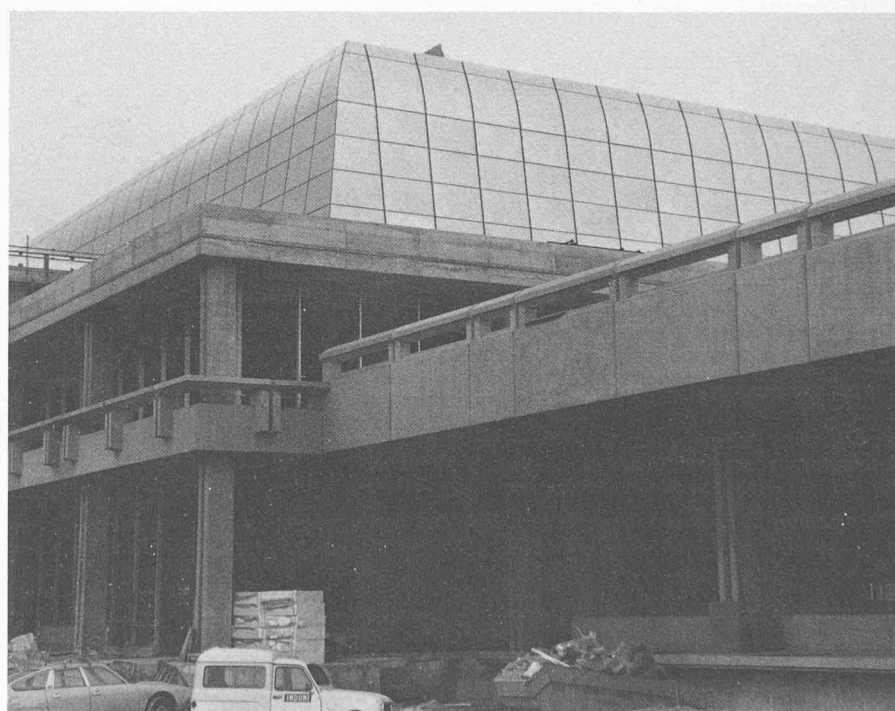


Fig. 3 — Façade est: gare postale et bâtiment d'exploitation.

est idéale. Ils laissent entrer la lumière du nord et des collecteurs solaires, réservés à la production de l'eau sanitaire, sont montés sur la pente orientée au sud.

Des poutres en caissons métalliques ayant une portée libre de 18 m sont placées à l'extérieur de la toiture principale. Elles couvrent la zone du hall des guichets.

4. Les façades

Les façades sont constituées de panneaux isolants de type sandwich, dont les faces extérieures sont en aluminium thermolaqué.

Les façades principales sont équipées de coursives qui servent à la protection antisolaire grâce à un ingénieux système de volets inclinables et qui constituent également un cheminement de secours en cas d'incendie.

5. Chauffage

Conscients de l'incertitude quant à l'approvisionnement en énergie, les responsables de ce délicat problème ont choisi une solution mixte pour le chauffage. L'appoint principal est assuré par le gaz et une installation de chauffage à mazout est annexée à la première pour pallier les pannes éventuelles du réseau, ou en cas de saturation qui pourrait par exemple intervenir lors de pointes de consommation. Cette solution n'a été finalement choisie qu'en dernier ressort, car le vœu des concepteurs était de se connecter au réseau de chauffage à distance. Celui-ci n'étant pas encore opérationnel, il a bien fallu trouver une solution intermédiaire. Pourtant, du point de vue de la construction, tout est déjà prévu pour réaliser le passage à ce système dès que cela sera techniquement possible.



Fig. 4 — Vue partielle de la façade sud, côté rue des Gares.

6. Travaux en cours

La cérémonie du «bouquet» a eu lieu le 28 novembre 1980, date coïncidant avec la fin des travaux du gros œuvre (maçonnerie).

La «mise hors d'eau» du bâtiment se réalise maintenant par le montage des façades et du dôme en charpente métallique qui constituera en grande partie la couverture du complexe.

L'équipement intérieur suivra, avec l'engagement de 35 entreprises à l'activité diversifiée, employant environ 350 personnes pour l'avancement du chantier: l'installation des centrales principales de ventilation et de chauffage, suivis de la mise en service du chauffage provisoire, la pose des parois nécessaires au fractionnement des locaux, le revêtement des sols, etc.

7. Fonctionnement du bâtiment postal d'exploitation de Genève 2 Cornavin

Il convient d'abord d'effacer une opinion erronée: ce bâtiment ne correspond pas à la notion de «centre», avec tout ce que ce terme peut comporter de «gigantisme»; en effet, le futur bâtiment abritera de nombreux services (en tout huit offices spécialisés) logés jusqu'ici dans des locaux vétustes ou provisoires avec des conditions de travail devenant de plus en plus pénibles pour le personnel.

Il s'agit des offices suivants:

- Office des ambulants (expédition des colis).
- Expédition des lettres.
- Distribution des lettres.
- Distribution des colis.



Fig. 5 — Vue de la façade est, montrant une partie du bâtiment d'exploitation et la gare postale.



Fig. 6 — Les quais de la gare postale en construction.



Fig. 7 — Autre vue de la façade est, montrant le corps du bâtiment d'exploitation (à gauche) et une partie de la gare postale (à droite).



Fig. 8 — Vue en enfilade de la façade est du bâtiment d'exploitation. Détail du puits de lumière servant à l'éclairage naturel de l'étage inférieur.

- Office de dépôt (en remplacement de celui de la rue de Lausanne 11).
- Office d'échange des colis postaux avec l'étranger.
- Distribution des envois par exprès et des télégrammes.
- Office des chèques postaux.

La mise en service du bâtiment postal d'exploitation de Cornavin permettra de réduire légèrement le nombre des véhicules. Elle aura l'avantage de supprimer deux points noirs pour la circulation routière, soit l'entrée et la sortie de la cour de la poste de la gare sur la rue de Lausanne et le tractage de chars de colis dans le secteur de la gare, poste du Mont-Blanc et offices d'exploitation situés à la rue de Montbrillant.

8. Organisation

La période allant jusqu'en 1986 sera marquée avant tout par l'organisation et le regroupement des huit branches de service actuellement disséminées dans onze endroits différents de la ville de Genève et groupant environ 1000 personnes, par les transferts et la mise en exploitation progressifs et sans heurt prévus dès le second semestre de 1983 jusqu'au fonctionnement satisfaisant de l'ensemble.

Pour la clientèle, cette transformation importante des structures de l'exploitation postale régionale n'apportera aucun bouleversement. Quelques habitudes seront pourtant modifiées pour les usagers des guichets de la rue de Lausanne 11 et pour les titulaires de cases postales au même endroit, puisqu'ils devront se rendre à la rue des Gares dès 1984.

Par contre, les services postaux regroupés connaîtront de profonds changements, dus avant tout à une rationalisation et une mécanisation plus poussées. Celles-ci auront pour effet d'accélérer les opérations de transbordement et de tri, de décharger le personnel des manutentions les plus fastidieuses et les plus pénibles, d'améliorer les transmissions avec les succursales et les autres établissements postaux de l'arrondissement de Genève.

Lors de la mise en service du bâtiment postal d'exploitation de Cornavin, la distribution des colis et des articles d'argent de la ville de Genève sera regroupée. La mécanisation du tri des colis permettra de diminuer considérablement la manipulation des envois, qui pourront être remis directement aux facteurs. La distribution des lettres dépendra du nouveau bâtiment de la rue de Montbrillant pour les quartiers du centre de la ville, Sécheron, Montbrillant, Grand-Pré, Saint-Jean, Charmilles, Petit-Saconnex et du Bouchet. Pour le reste de la ville, les facteurs de lettres partiront comme jusqu'ici des offices postaux de Plainpalais et des Eaux-Vives.

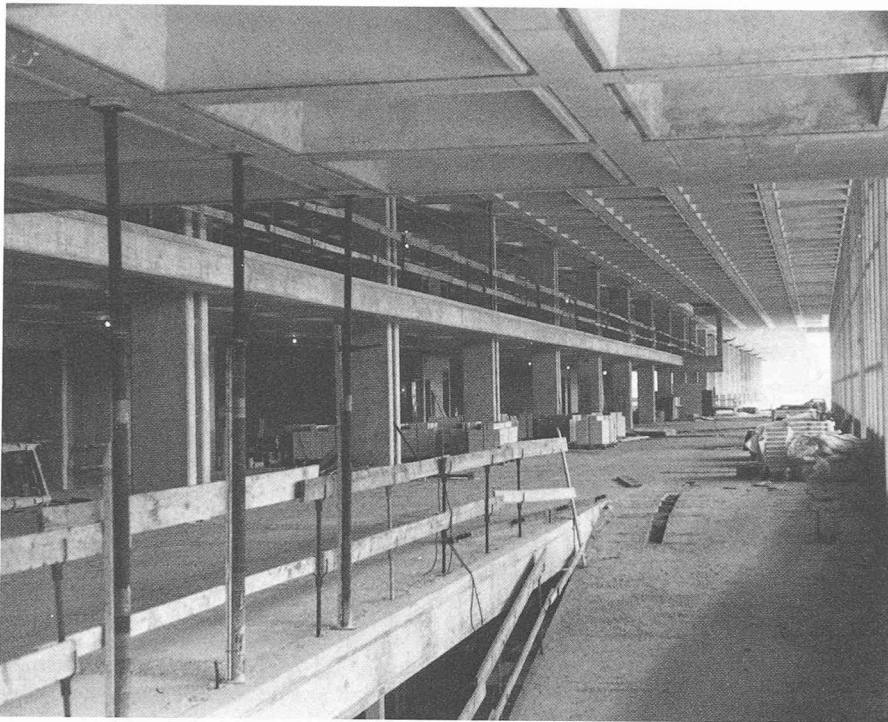


Fig. 9 — Vue intérieure: place de réexpédition de l'office des ambulants (direction Lausanne).

9. Installations techniques

Le tri mécanique des colis sera introduit à coup sûr, celui des lettres fait encore l'objet d'un sérieux examen. Souvent la question a été posée de savoir si les PTT suisses allaient introduire un tri entièrement automatique, avec lecteur indexeur d'adresses. La réponse est: non, pas pour le moment.

Il existe un moyen plus simple pouvant être défini par le terme de mécanisation partielle. Les numéros postaux d'acheminement peuvent être traduits en un code, lisible facilement par les machines de tri, indication figurant sous la forme

de barres fluorescentes apposées sur l'enveloppe. Cette opération, appelée indexation ou codage, peut aussi bien être réalisée manuellement qu'automatiquement. Chaque envoi est présenté matériellement ou à l'aide d'un écran de visualisation TV (vidéo-codage) à une opératrice qui frappe le numéro postal d'acheminement sur un clavier, lequel actionne indirectement le dispositif d'impression des marques fluorescentes. Il demeure bien entendu que ces projets ne vont pas sans provoquer des réactions souvent fort compréhensibles de la part du personnel. Celui-ci jouit d'un droit de discussion qu'il fait valoir, surtout dans le cas présent. Pour des ques-

tions de moindre ampleur, mais néanmoins importantes aux yeux des collaborateurs, de fréquentes réunions avec les commissions de bureau de personnel des huit offices regroupés à Cornavin permettent de tenir compte dans une certaine mesure des vœux exprimés par ceux qui travailleront dans la maison.

10. Equipement technique

Enfin, le développement de la technique postale prenant une part prépondérante dans le bâtiment postal d'exploitation de Cornavin, un organisme spécialisé de la Direction générale des PTT, la Division de la technique postale, étudie dans le détail les futures installations mécaniques et électroniques qui se révéleront nécessaires aux opérations de tri et de transbordement.

Les frais d'investissement pour cet équipement technique atteignent le montant de 57 millions de francs.

Les commandes sont en cours et le montage des divers éléments suivra, pour que l'installation complète soit disponible à temps, les essais ayant été auparavant effectués.

11. Conclusions

Le futur bâtiment répondra aux exigences du trafic pendant une très longue période. Genève disposera ainsi d'une infrastructure postale digne de ce nom, assurant à la population et à l'économie genevoise des prestations postales de bonne qualité. Enfin, il est heureux de penser que le personnel postal y trouvera aussi son avantage en bénéficiant dorénavant de conditions de travail plus favorables.

Actualité

Accroissement des fournitures de gaz naturel de la mer du Nord norvégienne

Une décision aux conséquences lointaines pour le continent — Nouveau système de gazoduc sous-marin de 850 km de long

Dans la seule partie norvégienne de la mer du Nord, on estime que les réserves prouvées de gaz naturel se montent à 1200 milliards m³. Il s'agit là de réserves pouvant être exploitées de manière rentable, auxquelles viendront s'ajouter d'autres réserves prouvées, qui ne pourront toutefois être exploitées avant une dizaine d'années et qui se montent à environ 2000 autres milliards m³. En 1980, la mer du Nord a contribué pour 15% à l'approvisionnement en gaz naturel de la République fédérale d'Allemagne.

Pour la Suisse, les approvisionnements de la mer du Nord représentent même 30% du total, cette quote-part devant encore augmenter. A longue échéance, la mer du Nord demeurera un pilier de l'approvisionnement énergétique de l'Europe occidentale. Des décisions importantes dans ce sens ont été prises à fin décembre 1980 sur la construction d'un nouveau gazoduc sous-marin — d'une longueur totale de 850 km — dans la partie nord de la zone concédée à la Norvège; ce gazoduc reliera Statfjord à la Norvège, puis reviendra ensuite sur le gazoduc d'Ekofisk qui, depuis 1977 déjà, transporte le gaz naturel de ce riche gisement jusqu'à la côte allemande, à Emden.

La République fédérale d'Allemagne ne sera pas la seule à profiter de ce nouveau système de transport de gaz naturel en Norvège puisque la Suisse, la Belgique, la France et les Pays-Bas obtiendront de cette manière un accès aux importantes réserves de gaz naturel se

trouvant entre les 58° et 62° parallèles en mer du Nord. Sept sociétés gazières de ces différents pays ont déjà passé avec la Statoil norvégienne les accords de base correspondants pour la livraison de gaz naturel à partir des gisements de Statfjord et Heimdal. La signature n'est intervenue qu'après une très dure et très longue lutte de concurrence avec l'industrie gazière britannique.

Le gaz naturel du gisement de Statfjord sera tout d'abord amené en Norvège, où l'on en extraira les hydrocarbures lourds et éventuellement du gaz sec pour la fabrication d'ammoniac ou la production de méthanol. La plus grande partie du gaz sec sera alors amenée par un gazoduc, restant à construire, à la plate-forme Riser, au sud-est du gisement de Sleipner, et, à partir de là, injectée dans un autre gazoduc allant de Heimdal à Ekofisk. A partir d'Ekofisk, le gaz naturel empruntera le gazoduc existant et d'une dimension suffisante menant à Emden.