

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

Sonstiges

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: 30.03.2025

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

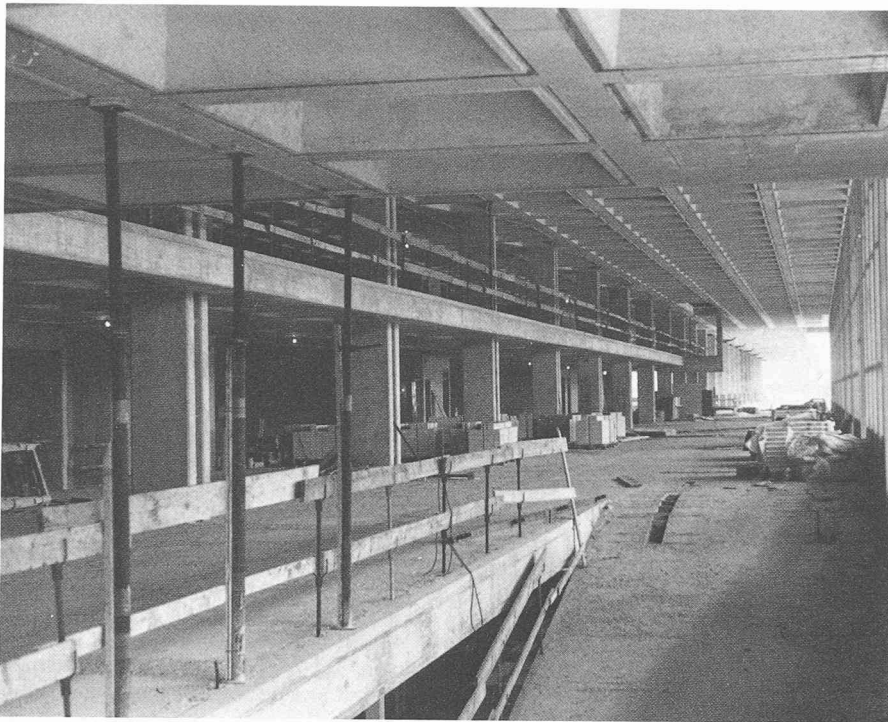


Fig. 9 — Vue intérieure: place de réexpédition de l'office des ambulants (direction Lausanne).

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

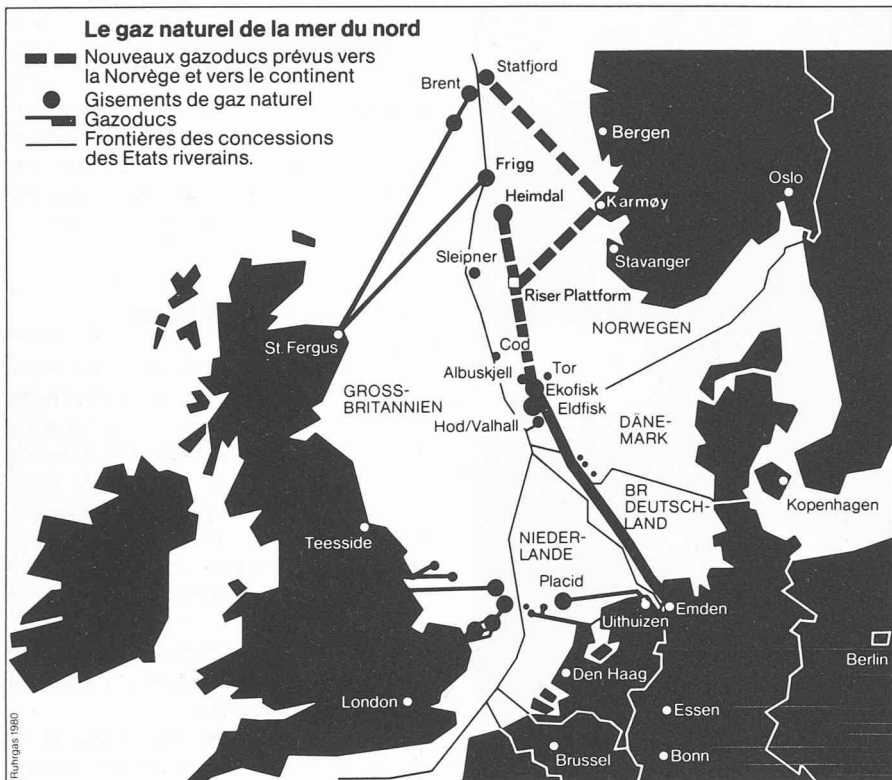
Dans la seule partie norvégienne de la mer du Nord, on estime que les réserves prouvées de gaz naturel se montent à 1200 milliards m³. Il s'agit là de réserves pouvant être exploitées de manière rentable, auxquelles viendront s'ajouter d'autres réserves prouvées, qui ne pourront toutefois être exploitées 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.



La longueur totale des gazoducs reliant Statfjord à la côte norvégienne, et la côte norvégienne ainsi que Heimdal à Emden, est d'environ 1300 km. Le gazoduc partant du gisement de Statfjord se trouve à une profondeur de 184 m et celui partant de Heimdal à 125 m de profondeur. En ce qui concerne le gazoduc desservant le gisement d'Ekofisk, il se trouve à une profondeur d'environ 70 m. Les tubes qui composeront le nouveau système de gazoducs auront des diamètres de 26" (67 cm) jusqu'à 36" (91 cm), le gazoduc d'Ekofisk ayant quant à lui un diamètre de 36" (91 cm). La livraison de gaz naturel à partir des gisements de Statfjord et de Heimdal — desquels la République fédérale d'Allemagne recevra tout d'abord, sur la base de l'accord de base déjà mentionné, 2 milliards m³ — commencera à partir de 1985/1986.

La capacité totale des gazoducs reliant les gisements de Statfjord et Heimdal au centre d'Ekofisk, se montera, dans la première phase de construction, à plus de 15 milliards de mètre cubes par année. De cette manière, elle permettra également l'évacuation de gaz naturel

d'autres gisements. Le gazoduc Ekofisk-Emden a une capacité de 22 milliards de mètres cubes par année.

Protection contre le bruit le long des routes à grande capacité de trafic

Le projet du Conseil fédéral concernant la loi sur la protection de l'environnement contient des dispositions relatives à la protection contre le bruit le long des routes. De telles prescriptions sont, sans aucun doute, indispensables. Cependant, ainsi que l'Union des Villes suisses l'a dit récemment à Rheinfelden lors de son assemblée annuelle, ces dispositions vont trop loin et l'ASPAN partage ce point de vue. Nous ne voulons pas entrer ici dans les détails, mais simplement dire clairement que si nous sommes favorables de façon générale à ce projet de loi, il est, toutefois, préférable, sur ce point précis, d'empêcher de nouveaux effets négatifs excessifs en matière de logement plutôt que de prendre, après coup, des mesures coûteuses de protec-

tion contre le bruit. Peut-on donc empêcher la construction de logements dans des zones à bâtir qui sont voisines de routes à grand trafic existantes ou projetées? Dans notre brochure « La lutte contre le bruit en bordure des routes nationales » (mémoire ASPAN n° 15 de mars 1974), nous avons mentionné l'arrêté n° 1696 que le Conseil d'Etat du Canton d'Argovie a pris en date du 10 septembre 1973, décision par laquelle il révoquait l'octroi d'un permis de construire des maisons familiales à plusieurs logements dans les environs de l'autoroute Berne-Zurich. Le gouvernement cantonal invoquait notamment à l'appui de sa décision les nuisances de santé auxquelles auraient été exposés les habitants de ces maisons. Bien que le droit cantonal et communal ne contenait pas en l'espèce de norme de ce genre, on comprend, aujourd'hui, d'autant mieux cette prise de position que la loi fédérale sur l'aménagement du territoire dit expressément qu'il faut épargner aux zones d'habitation des effets nuisibles, tels que pollution de l'air, bruit et vibrations. La peur qu'un refus du permis de construire pour des bâtiments d'habitation dans une zone équipée pour y bâtir des logements n'entraîne une obligation d'indemniser à charge des communes a conduit bon nombre de celles-ci à n'accorder, en fait, que peu d'attention à la protection contre le bruit. Cependant, le Tribunal fédéral vient de décider que le refus de délivrer une autorisation de construire à Knouau pour une maison familiale à plusieurs logements qui devait être édifée dans le voisinage immédiat d'une route nationale encore à construire, n'entraîne aucune obligation d'indemnisation à charge de la commune (cf. Schweiz. Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung, vol. 81, août 1980, n° 8, p. 354 ss.). Le propriétaire foncier pourra-t-il obtenir une indemnité du canton qui sera propriétaire de la future route nationale? Seule, une procédure d'expropriation formelle à engager selon le droit fédéral pourra en décider. Espérons que dès maintenant les communes porteront une attention accrue et suffisante à la protection contre le bruit le long des routes à grande capacité de trafic.

ASPAN

La Suisse a besoin de toutes les énergies...

Les crises successives du pétrole ont mis en évidence les risques qui pèsent sur l'approvisionnement énergétique de notre pays. Or, les choix nécessaires sont rendus de plus en plus difficiles par le durcissement des querelles partisans. Animées par un souci d'apaisement et de clarification,

plusieurs personnalités de la région lausannoise viennent de créer l'« Association lausannoise pour l'énergie » (ALPE). Comme le précisent ses statuts, l'ALPE œuvrera en faveur d'un approvisionnement en énergie sûr et suffisant, compte tenu du recours équilibré et raisonnable à toutes les formes d'énergie. Très pauvre en ressources propres, la Suisse n'est en effet pas en mesure de renoncer a priori à tel ou tel agent énergétique.

Ce postulat implique un important effort d'analyse, de comparaison et d'information auquel la nouvelle association participera largement (publication d'écrits, organisation de conférences, de visites d'installations, etc.). Présidé par le professeur à l'Ecole d'ingénieurs de l'Etat de Vaud (EINEV) Georges Manzini, le comité de l'ALPE compte notamment le professeur André Gardel, de l'EPFL, auteur de plusieurs ouvrages et études

consacrés à l'énergie, le Dr André Flückiger, radiologiste FMH, l'ingénieur EPFL et député vaudois Jacques Boss, ainsi que MM. R.-W. Peter, ingénieur EPFL, et Francis Pulfer, imprimeur. L'ALPE est membre de la Fédération romande pour l'énergie (FRE) qui compte sept associations régionales et a édité plusieurs brochures traitant de problèmes spécifiques en matière d'énergie.