

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 106 (1980)
Heft: 13: SIA, no 3, 1980

Artikel: L'aéroport et la nouvelle ligne ferroviaire
Autor: Egli, E.H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-73960>

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: 22.05.2025

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

que le délai imparti permette l'acheminement des bagages par le train et leur transfert à l'avion. Un plan de transport, établi pour chaque gare de départ, indique l'heure jusqu'à laquelle un bagage peut être enregistré pour chaque vol. L'envoi est accepté au plus tôt 24 heures à l'avance. Les mesures de sécurité sont scrupuleusement observées, sans complication notable pour le passager.

Avec les bagages train-avion, les CFF et Swissair ont innové. Les entreprises de transport désiraient offrir à leur clientèle un nouveau service fonctionnant parfaitement. Avant de le généraliser, il était indispensable de procéder par étapes. Dans une première phase, une expérience a été tentée avec deux gares d'enregistrement seulement, car il convenait de s'assurer du bon déroulement des mesures de sécurité. Les excellents résultats obtenus ont permis d'inclure dans le système de nouvelles gares d'enregistrement situées dans les centres touristiques d'hiver, aux Grisons et dans l'Oberland bernois. A l'ouverture de Zurich-Aéroport, l'offre sera encore étendue à d'autres stations. En effet, dès le 1^{er} juin 1980, les gares suivantes seront en mesure d'enregistrer des bagages train-avion (Tableau I).

A son stade final, la formule englobera une centaine de gares.

La nouvelle prestation est appréciée de la clientèle, comme en témoignent les réactions très positives constatées lors de l'enregistrement. Les avantages sont évidents, car personne n'aime être encombré de valises durant le voyage. Il suffit souvent d'en informer la réception de l'hôtel. Le portier se charge alors des formalités d'expédition à la gare et le voyageur n'a plus à se soucier de ses bagages jusqu'à son arrivée à l'aéroport étranger, que ce soit Francfort ou Chicago, Hongkong ou Le Caire. Le voyage à destination de Zurich, les derniers achats en ville, le parcours jusqu'à



Fig. 2. — Valise volante et souriante pour les envois de bagages train-avion dans le monde entier.

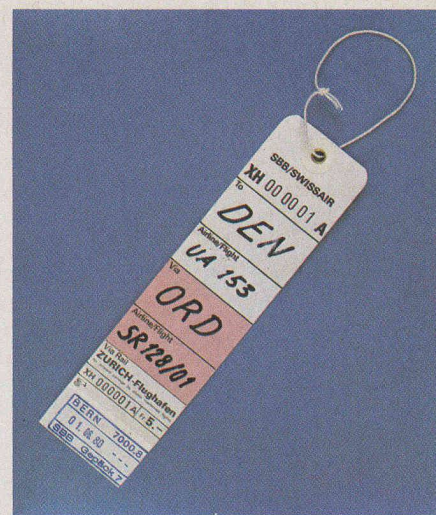


Fig. 3. — Etiquette de bagages train-avion. Le transport est direct de Berne à Denver, Colorado, USA, par l'aéroport de Zurich. L'envoi est transbordé à Chicago du vol Swissair 128 au vol 153 de « United Airlines ».

TABEAU I: Gares d'enregistrement des bagages train-avion

Aarau	Davos Dorf	Interlaken ouest	Thoune
Arosa	Davos Platz	Locarno	Saint-Gall
Bâle	Engelberg	Lugano	Saint-Moritz
Berne	Grindelwald	Lucerne	Wengen
Coire	Interlaken est	Mürren	

l'aéroport, le coup de l'étrier et enfin l'enregistrement sont beaucoup plus agréables sans bagages! Le voyageur suisse qui part en vacances apprécie lui aussi la possibilité de remettre ses colis au transport la veille de son départ déjà, réglant ainsi ses derniers préparatifs. Le voyage d'aller est alors déjà un vrai jour de vacances. Les quelque 5000 envois de bagages train-avion enregistrés au cours de ces trois derniers mois et le vif intérêt manifesté à l'étranger pour les chemins de fer et les compagnies aériennes montrent bien que la formule comblait véritablement une lacune dans ce domaine. La création d'une chaîne de transport directe entre le chemin de fer et l'avion

n'est qu'un aspect de la collaboration instaurée entre les divers organismes de l'aéroport. L'exemple des bagages train-avion montre que les entreprises de transport parfois concurrentes peuvent offrir des solutions communes, pour le plus grand bien de la clientèle. On peut dire sans exagération que la formule constitue une première mondiale. Les CFF et Swissair ont ainsi concrétisé sur le plan international une forme de collaboration très étroite.

Franz Notter, chef de section à la division de l'exploitation, et Hugo Staub, adjoint à la division de l'exploitation des CFF, Berne

L'aéroport et la nouvelle ligne ferroviaire

Un aéroport est une base pour le trafic aérien. Il a pour rôle essentiel d'assurer la sécurité du décollage et de l'atterrissage des avions, le transbordement rapide du fret et le bon déroulement des préparatifs techniques pour le vol suivant. Seul, il n'a pas sa raison d'être. Il faut encore qu'il soit aménagé pour l'acheminement des passagers et des marchandises, notamment entre les transports aériens et terrestres et, subsidiairement, entre les avions eux-mêmes. Le trajet en avion ne constitue en réalité qu'un maillon de la chaîne de transport. Toute la zone d'apport doit être réalisée à l'aérogare par un vaste réseau de communications terrestres. Il importe en effet que les passagers munis de

bagages, les accompagnants, le fret et la poste aérienne parviennent sûrement et assez rapidement à l'aéroport. Il en est de même du personnel assurant l'exploitation des installations, des agents des compagnies aériennes comme aussi des pièces de rechange, de l'approvisionnement et de tous les produits nécessaires. Le réseau de communications conditionne en fait l'étendue de la zone d'apport. Seules les localités pouvant être atteintes sans trop de difficultés entrent en ligne de compte, car la durée, le coût et la qualité du transport sont déterminants.

Ces dernières années, les communications routières avec l'aéroport n'ont cessé d'être développées, si bien que le

nombre des passagers qui s'y rendent en voiture ou en autobus est en constante augmentation. L'extension du réseau routier a toutefois ses limites. Dans les transports à petite distance notamment, la densité du trafic régional a fini par compromettre la desserte de l'aéroport et des goulets d'étranglement apparaissent déjà, ce qui ne manquera pas d'entraver sérieusement le trafic d'apport dans quelques années.

Il en résulte dès lors une perte de temps et de confort non négligeable pour les usagers, qui craignent d'être pris dans un embouteillage. Cela les oblige à prévoir une marge de sécurité confortable, quitte à arriver trop tôt à l'aéroport. Cette situation ne manque pas de surcharger inutilement les installations (parkings, salles d'attente).

L'amélioration du réseau routier profite principalement aux usagers qui se ren-



Vue générale du chantier « gare de l'aéroport ». Au milieu, l'aérogare B, située au-dessus des installations ferroviaires dans la zone du lot 1 (mai 1974).

dent à l'aéroport avec leur propre voiture ou qui s'y font conduire. Il s'agit pour l'essentiel de voyageurs domiciliés en Suisse. Pour le personnel de l'aéroport, le coût du trajet est déterminant pour le choix du moyen de transport. Quant aux accompagnants et aux visiteurs, ils sont peu nombreux à utiliser l'automobile, en raison du prix du carburant.

Il y a donc de bonnes raisons pour que les aéroports ne soient pas desservis uniquement par un réseau routier. Un moyen de transport public sur rail, comme la ligne CFF de Zurich-Aéroport, constitue dès lors un complément utile et efficace pour l'écoulement du trafic. Les responsables en ont reconnu la nécessité depuis longtemps. Le projet de développement de l'aéroport conçu en 1946 prévoyait déjà une antenne ferroviaire à partir du tronçon Oerlikon-Kloten. Par la suite, le raccordement ferré a été intégré systématiquement dans les plans d'extension. Lors de la deuxième étape des travaux, qui englobait l'aménagement de nouveaux accès routiers pour l'unique terminal d'alors, une halle de gare souterraine avait été construite en partie (1966/67) pour servir de future gare de rebroussement. L'aéroport avait assumé un tiers de la dépense, témoignant ainsi sans équivoque son intérêt pour un tel raccordement. Les deux autres tiers avaient été payés par les CFF et le canton de

Zurich. La halle de gare n'a cependant pas été complètement achevée; elle fut incorporée très opportunément aux installations de l'aéroport au cours de la troisième phase des travaux de modernisation.

Vers la fin des années soixante, les CFF eurent l'idée d'aménager une ligne rapide en transit par l'aéroport — telle qu'elle existe aujourd'hui — donnant ainsi une dimension nouvelle au raccordement ferroviaire. Alors que l'antenne prévue initialement devait assurer surtout la liaison avec la gare principale de Zurich, située au cœur de la ville, et certaines localités plus éloignées, la nouvelle conception permettait d'intégrer pleinement l'aéroport dans la transversale ouest-est du réseau CFF et de créer en outre toute une série de relations rapides. L'aéroport se trouve en quelque sorte à la portée des villes du Plateau où s'arrêtent les trains directs, agrandissant d'autant sa zone d'apport.

Au cours des années soixante cependant, on vit dans le projet de ligne souterraine le raccordement de la ville de Zurich à l'aéroport. La construction d'un métro dans la région zurichoise ayant été refusée lors du vote de 1973, il a fallu redéfinir le rôle des divers moyens de transport assurant la desserte de l'aéroport. C'est plutôt à leur corps défendant que les CFF assurèrent le raccordement ville-aéroport et qu'ils se chargèrent même d'une répartition

intermédiaire du trafic, avec l'arrêt d'un certain nombre de trains directs à Zurich Oerlikon. Pour l'aéroport, cette solution n'était pas tout à fait satisfaisante, mais après le résultat négatif du vote, il fallut trouver le meilleur compromis possible. S'il est vrai que la ligne ferroviaire permet d'offrir aujourd'hui des temps de parcours réduits et d'éviter les aléas de la circulation routière, ce n'est qu'après un certain temps que la densité de l'horaire pourra égaler les liaisons actuelles par autobus auxquelles le public est habitué. L'abandon des moyens de transport eux-mêmes — et surtout du taxi ou de la voiture particulière — au profit du train sera vraisemblablement ressenti au début comme une perte de confort par rapport au système d'autobus Swissair, bien connu des usagers. Seul le projet de la gare CFF à la Museumstrasse améliorerait sensiblement la situation.

Dès le début, la direction de l'aéroport était bien consciente que la ligne de desserte ferroviaire, malgré ses énormes avantages, pourrait incommoder une partie des passagers d'avion, ne serait-ce que par le changement de conception. Alors que l'autobus déposait jusqu'ici les voyageurs directement devant la halle d'embarquement et les prenait en charge à la sortie de la halle d'arrivée, les passagers doivent désormais se déplacer et franchir des différences de niveau sensibles. Lors de l'élaboration

du projet, on a donc cherché à établir les meilleures liaisons possibles avec les terminaux existants, pour permettre aux usagers du chemin de fer d'accéder facilement aux halls de départ ou d'arrivée. Alors que l'itinéraire emprunté par les passagers et les visiteurs a pu être aménagé de façon satisfaisante grâce aux escaliers mécaniques à grand débit, le transport des bagages n'est pas encore résolu de manière optimale. Diverses améliorations devront encore être apportées à plus long terme et leur réalisation menée activement. En revanche, le système des bagages train-avion a résolu d'emblée et de façon radicale le problème de leur acheminement, car les voyageurs n'ont plus à s'en occuper à l'aéroport.

La nouvelle ligne constitue il est vrai un élément important du système de desserte. L'aéroport étant en outre bien relié au réseau des routes régionales, il assure une fonction nouvelle, en ce sens qu'il n'est plus seulement un centre de trafic aérien, mais aussi un point d'échange pour le trafic régional. En effet, on constate aujourd'hui qu'un certain mouvement de transit s'établit entre les divers modes de transport terrestres. Cet échange de voyageurs entre les moyens de locomotion publics et privés se développera encore. L'aéroport abritera la gare d'arrêt de trains directs la plus facilement accessible pour toute la région située au nord de Zurich. Inversement, toute l'infrastructure aménagée autour de l'aéroport (lignes d'autobus,

routes, possibilités de parage) sera également à la disposition de la nouvelle gare CFF. Cet éventail de moyens de transport, avec tous leurs équipements terminaux, ne manquera pas d'inciter le public à changer de moyen de locomotion de préférence à l'aéroport. Il a donc fallu tenir compte de cette nouvelle fonction lors de l'aménagement des liaisons intérieures de l'aérogare et de tous les itinéraires d'accès. Ce trafic supplémentaire risque de modifier quelque peu les prestations de l'aéroport.

En résumé, on peut affirmer que vue sous cet angle, la nouvelle ligne renforce considérablement la position de l'aéroport de Zurich. Elle établit la jonction avec les autres régions du pays et notamment avec les villes du Plateau suisse et les principaux centres touristiques. Elle complète en outre l'éventail des moyens de desserte et fait de l'aéroport un centre d'échange universel des divers trafics. Etant un moyen de transport public, le chemin de fer offre à chacun une meilleure possibilité d'accès, tout spécialement aux personnes qui ne disposent pas de voiture particulière. Avec la formule des bagages train-avion, il fournit par ailleurs une prestation jusqu'ici inconnue à l'étranger, ce qui accroîtra considérablement l'attractivité de la ligne comme moyen de desserte. Lorsque les trois grands aéroports de Suisse seront un jour reliés au réseau des trains directs des Chemins de fer fédéraux, il sera

possible de mieux coordonner le trafic entre les aéroports, soit pour faire face aux perturbations de l'exploitation aérienne, soit pour tendre vers une véritable répartition des tâches entre les aéroports ou même entre l'avion et le train.

La ligne de l'aéroport ne saurait à elle seule résoudre tous les problèmes de desserte. Elle n'est pas équipée pour transporter les marchandises. La liaison entre la ville de Zurich et l'aéroport ne satisfait pas encore à toutes les exigences. Une partie seulement du personnel réside dans la zone d'apport de la ligne. Le public devra s'habituer à l'idée d'utiliser un moyen de transport sur rail, avec tout ce que cela comporte de contraintes nouvelles, comme l'assujettissement à un horaire et notamment l'obligation d'effectuer un trajet supplémentaire entre le domicile et la gare, bien que l'accès aux grandes gares et le parcours à effectuer doivent déjà être bien connus.

La direction de l'aéroport souhaite que la desserte ferroviaire soit reconnue et utilisée comme moyen de transport idéal par le plus grand nombre de personnes. Elle laisse à l'usager le libre choix du mode de locomotion, espérant ainsi contribuer au succès de la ligne ferroviaire de l'aéroport.

E. H. Egli, directeur de l'office cantonal du trafic aérien de Zurich (direction de l'aéroport)

Les Chemins de fer fédéraux et Swissair

Une coopération naturelle

Les Chemins de fers fédéraux et Swissair sont plutôt des partenaires que des concurrents. Il n'y a en effet que très peu de destinations en Suisse pour lesquelles l'avion et le train sont en concurrence directe, les distances étant trop courtes. Le trafic se répartit donc tout naturellement entre les deux moyens de transport, le train étant appelé à jouer en outre un rôle d'auxiliaire de l'aviation en ce sens qu'il amène les passagers à l'avion et les ramène chez eux après leurs voyages aériens.

Cette coopération est plutôt rare dans le monde, nous en sommes bien conscients. Chez nos voisins par exemple, il y a bien plus de «distances critiques» pour lesquelles le confort, le prix et la durée des voyages sont équiva-

lents, quel que soit le moyen de transport utilisé. La concurrence y est donc plus âpre. En Suisse, elle ne s'exerce en fait qu'entre Zurich, Bâle et Genève. Cette concurrence est d'ailleurs toute relative puisque le trafic se répartit de lui-même entre l'avion et le train, selon la clientèle. Ainsi, l'homme d'affaires pressé par le temps choisira plutôt l'avion tandis que le touriste prendra le train pour ne pas trop devoir desserrer les cordons de sa bourse.

Le champ de la coopération est donc vaste. Depuis bien longtemps d'ailleurs, Swissair et les CFF collaborent étroitement dans les domaines techniques et commerciaux. Ainsi, quand le brouillard ou la neige ferment les aéroports, c'est le train qui transporte passagers et fret à destination. Certes, le mauvais temps troublera de moins en moins nos opérations aériennes puisque outre le DC-10, le DC-9-81 sera équipé pour les

atterrissages tout-temps, mais nous aurons toujours besoin du soutien des transports ferroviaires.

Dans le domaine commercial, les CFF et Swissair travaillent souvent la main dans la main. Ainsi, les billets d'avion de Swissair sont acceptés par les CFF sur les trajets Genève-Zurich, Genève-Bâle et un forfait «Flâneur suisse», qui utilise à la fois le train express et le Jumbo, a été lancé sur le marché. De plus, les CFF et Swissair exploitent avec les PTT un service de bus entre Berne et l'aéroport de Zurich qui a transporté 85 665 passagers en 1978. Depuis l'ouverture de cette liaison en 1971 jusque fin 79, 657 138 personnes l'ont utilisée. La ligne sera supprimée dès que l'aéroport sera relié au réseau ferroviaire suisse.

En Suisse, on compte 3 aéroports nationaux pour quelque 100 gares où s'arrêtent les express. C'est donc souvent en train que commencent ou se terminent les voyages. Forts de cette constatation, Swissair et les CFF ont essayé de simplifier au maximum le passage d'un moyen de transport à l'autre.