

Les Chemins de fer fédéraux et Swissair

Autor(en): **Koch, Emil**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **106 (1980)**

Heft 13: **SIA, no 3, 1980**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73961>

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.

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.



Fig. 1. — La Swissair a commandé dix Airbus A 310.

L'ouverture de la gare ferroviaire de l'aéroport de Zurich-Kloten se situe dans la ligne de ces efforts. Désormais le plus grand aéroport de Suisse, où près de 8 millions de passagers ont transité en 1979, sera directement relié au réseau de trains express suisses. Cet événement est l'expression d'une coopération bien comprise, qui tient compte à la fois des

besoins et des possibilités des deux moyens de transport.

Les passagers ne manqueront pas de réaliser les avantages du train comme moyen de transport de correspondance. Les CFF et Swissair ont d'ailleurs tout fait pour rendre les liaisons ferroviaires aussi attrayantes que possible. Ainsi, de nombreuses liaisons directes et rapides

sont proposées vers les quatre coins de Suisse — ou presque — et un service d'enregistrement des bagages train-avion, le service « air-rail », a été mis sur pied. Il évite au passager de transporter sa valise entre le train et l'avion.

Il est important que tous ces avantages soient connus dans le monde entier pour que la gare soit également utilisée par nos visiteurs étrangers qui débarquent d'un avion. Une campagne internationale de publicité, dont Swissair s'occupe en grande partie, a été lancée à cet effet.

De tout temps, Swissair et les CFF ont su coopérer. Il en ira de même à l'avenir. Le train sera le seul moyen de transport capable d'absorber — sans polluer encore plus l'environnement — le surcroît de trafic qui interviendra quand les Airbus A310, dont nous avons commandé 10 unités, seront mis en service sur le réseau européen. Il faudra en tenir compte quand des décisions seront prises pour les aéroports de Genève et de Bâle-Mulhouse. L'avenir est donc à une coopération plus étroite encore.

Emil Koch, Directeur ventes et exploitation Swissair, Zurich

Et à Genève?

1. Introduction

A Genève plus particulièrement, mais aussi dans toute la Suisse romande ainsi qu'aux CFF, le besoin de relier l'aéroport de Cointrin au réseau ferroviaire a été impérativement ressenti et cette liaison a fait l'objet de plusieurs projets. En 1969, les CFF entreprirent l'étude de liaisons ferroviaires avec les trois aéroports nationaux: Zurich-Kloten, Genève-Cointrin et Bâle-Mulhouse. Dès 1974, ils sont chargés d'élaborer un projet pour Genève. La plus grande partie des terrains nécessaires sont alors acquis et les droits réservés.

Le rapport présenté par les CFF en septembre 1976 fut remanié. Une commission tripartite réunissant des représentants de la Confédération, du Canton de Genève et des CFF est chargée de trouver une solution acceptable au point de vue économique, technique et financier.

En décembre 1977, la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports recommande, dans son rapport final, la liaison des aéroports nationaux au réseau des CFF.

En avril 1979, les CFF remettent au groupe de travail tripartite leur étude révisée. Ce dernier l'examine et l'approuve, rédige son rapport et le fait suivre à l'Office fédéral des transports.

Au mois de septembre de la même année, le Grand Conseil genevois accepte de confier à une commission l'étude d'un projet de loi ouvrant un crédit en vue de financer, sous forme d'avance de fonds, les mesures conservatoires à prendre pour le raccordement ferroviaire.

Le 9 novembre 1979, le Conseil d'Etat genevois vote un crédit de 5,6 millions de francs à titre de préinvestissement. La décision définitive appartient maintenant aux Chambres fédérales, lesquelles en débattront en 1980.

2. Le projet

En fait, le projet comprend quatre parties:

— La gare ferroviaire de l'aéroport:

Elle est conçue comme gare souterraine avec 2 quais en îlots et 4 voies à quai de 420 m de longueur utile. Les locaux de service et ceux destinés à l'accueil de la clientèle (billets, renseignements, bagages, etc.) sont prévus au-dessus des quais, à un niveau supérieur, mais toujours souterrains. Concernant le transport des marchandises, la possibilité sera réservée de raccorder les voies à la future halle de fret aérien.

— Une nouvelle ligne de raccordement, de la région de Châtelaine à Genève-Aéroport (de 2,5 km), sera entièrement construite en tranchées et en tunnels, cette double voie passant notamment sous la route de Meyrin, l'avenue Louis-Casaï et les parkings de l'aéroport. La plus forte déclivité sera de 20 pour mille et le rayon minimum de 390 m.

— L'aménagement du tronçon commun de la ligne Lyon-Genève

Ce tronçon est équipé actuellement avec la caténaire et la signalisation SNCF. Etant donné l'incompatibilité des systèmes de courant et de signalisation de cette ligne française avec le réseau CFF, il s'est révélé nécessaire de transformer l'électrification et la signalisation des voies actuelles selon le système CFF et de construire une troisième voie pour les trains à destination de La Plaine. En faisant passer cette nouvelle voie française sous les voies suisses par une galerie (saut-de-mouton), on obtient la garantie que les deux trafics ne se gênent pas mutuellement et qu'il sera ainsi possible d'assurer pour l'aéroport un trafic fluide et régulier.

— L'adaptation de la gare de Genève-Cornavin

Les trois voies actuelles situées le long des quais 1 et 2 ne suffiront plus à absorber le trafic supplémen-