Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 51 (1971)
Heft: 1: Les plastiques

Artikel: Swissair s'installe à Orly-Ouest
Autor: [s.n]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887642

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Swissair s'installe à Orly-Ouest

Lorsque l'aérogare actuelle d'Orly, celle que l'on appelle aujourd'hui Orly-Sud, fut mise en service en 1961, elle était conçue pour recevoir 6 millions de passagers par an et certains pensaient qu'elle était beaucoup trop vaste. A la fin de cette même année 1961, Orly recevait 3 023 000 passagers. Mais depuis, comme il était du reste prévu, le trafic de passagers a augmenté chaque année de 14 à 15 %, doublant tous les cinq ans. Et c'est ainsi qu'Orly a reçu, en 1969, 9 184 000 passagers.

Dès 1966, il est apparu qu'il était nécessaire de développer sur cette plateforme les installations réservées aux passagers. Bien entendu, on commença par agrandir les installations de la gare existante : création d'un parking souterrain, remodelage de la zone d'enregistrement, modification de la zone de livraison des bagages, construction, enfin, aux extrémités de la gare, de deux « satellites » destinés tout à la fois à augmenter la capacité des installations et à permettre la réception des avions gros porteurs du type Boeing 747.

Tous ces travaux vont permettre d'accueillir chaque année, dans des conditions convenables, 9 à 10 millions de passagers dans Orly-Sud.

On ne pouvait aller plus loin avec le bâtiment existant. C'est pourquoi la décision a été prise de construire une nouvelle gare, — Orly-Ouest —, qui, dans un premier temps, doit permettre de recevoir environ 5 millions de passagers par an. Ultérieurement, sa capacité sera de 7 à 8 millions de passagers.

Les possibilités d'accueil seront ainsi portées, sur l'ensemble de la plateforme d'Orly, à 15 millions de passagers par an. Deux ans plus tard, à la fin de 1973, devrait être mise en service la première tranche de l'aéroport de Roissy-en-France qui, dans sa phase finale, pourra recevoir annuellement 50 millions de passagers.

Orly-Ouest comporte, en fait, deux gares accolées, constituées par deux halls distincts, entourés d'avions sur trois côtés et accessibles presque directement aux passagers par le quatrième côté.

Les parcs à voitures, dont la capacité est de l'ordre de 4 500 véhicules, sont intégrés à l'aérogare dont ils occupent les trois sous-sols.

La jonction entre l'aérogare et l'avion sera assurée par des passerelles télescopiques d'un type analogue à celui qui a été installé à Orly-Sud, permettant l'embarquement et le débarquement de plain-pied.

Orly-Ouest marque une évolution dans la conception des aérogares, déterminée par des considérations visant à la recherche d'un équilibre entre la qualité et le coût.

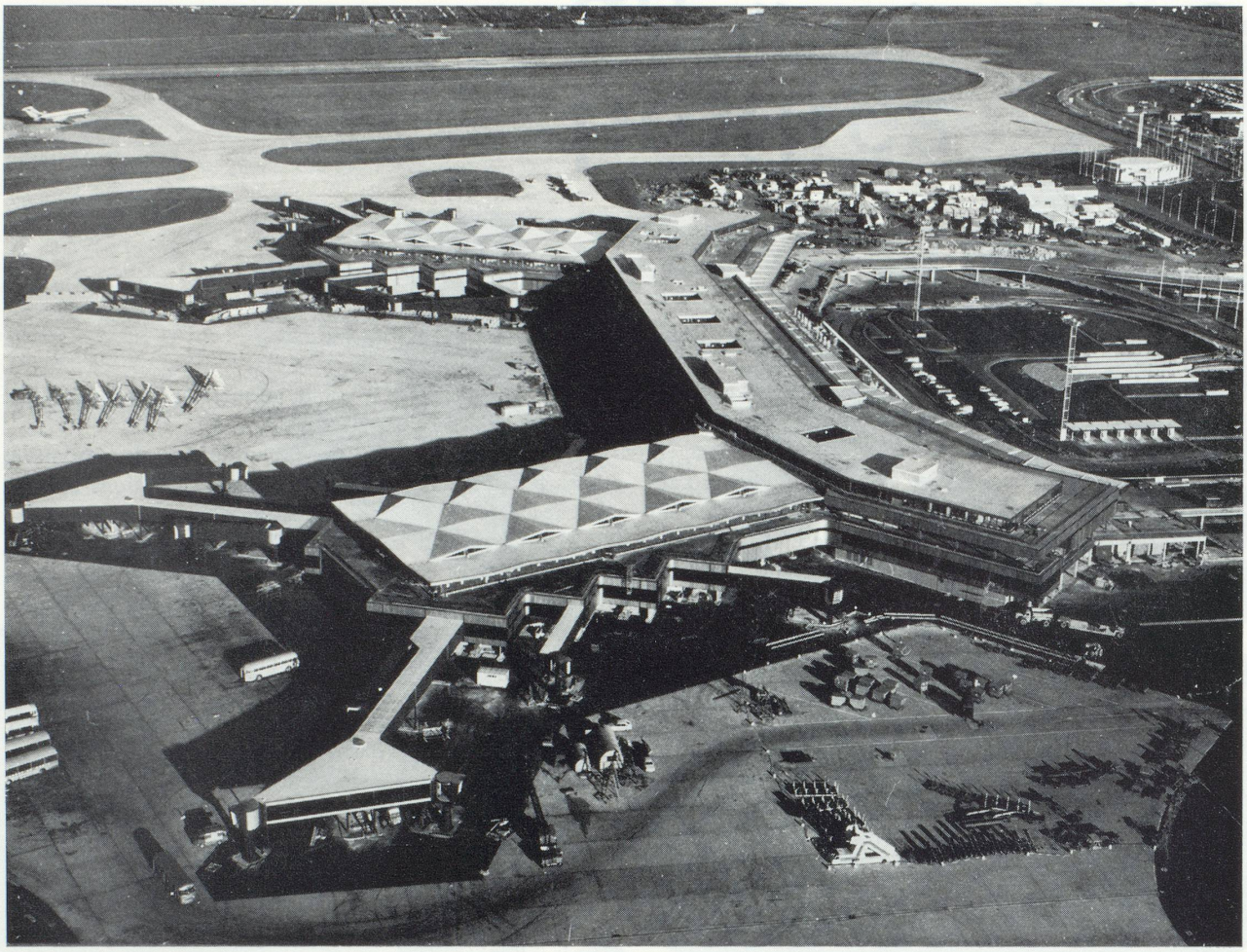
Le parcours du passager, de l'autobus ou de sa voiture, à l'avion, doit être le plus court possible. C'est pourquoi un très gros effort a été fait pour rapprocher le plus possible de l'avion le moyen de transport utilisé. Les experts parlent à cet égard d'une véritable intégration à l'aérogare des parcs à voitures.

C'est aussi dans un souci de réduction de parcours que les trois niveaux du garage souterrain ont été partagés en deux parties, chacune correspondant à la jetée que devra gagner le passager pour se trouver dans la salle d'embarquement correspondant au numéro de son vol. On conçoit, dans ces conditions, que le souci de l'information du passager au départ ait été très poussée; non seulement, il faut que le passager conducteur arrivant à Orly-Ouest soit informé suffisamment en « amont », de la jetée d'où partira son avion, afin qu'il puisse choisir la partie du garage où il devra se rendre, non seulement il faut que des informations visuelles précises lui soient fournies aux différents étages du parc souterrain, mais il est également souhaitable que les affectations de postes d'avions soient le plus souvent les mêmes. Orly-Ouest serait bien ainsi la gare des lignes de banlieue aériennes, fréquentée essentiellement par des « habitués », voyageurs bien souvent sans bagage, qui découvriront rapidement que « l'avion de telle heure pour telle ville stationne à tel poste ».

C'est dans le même esprit qu'a été faite la première affectation des deux jetées, celle au Nord étant réservée au trafic Air Inter, celle du Sud étant affectée à la fois à la Cie Air Inter, et, pour du trafic international nécessitant des contrôles de police et de douane, aux compagnies Alitalia et Swissair.

Du point optimum du trottoir d'accès à la salle d'embarquement la plus éloignée, la distance à parcourir sera de l'ordre de 100 mètres (elle atteint 400 m à Orly-Sud). Ce souci du parcours le plus court se retrouve dans le circuit des passagers à l'arrivée.

L'acheminement des passagers et la manutention des bagages doivent se faire dans un minimum de temps. A



Aérogare Orly-Ouest (Photo Jean-J. Moreau)

cet effet, au départ, pour débarrasser le passager de ses bagages au plus près du véhicule qui l'a conduit à l'aérogare, il y aura des « postes de prise de bagages » au plus près des entrées. Au contraire, l'enregistrement des passagers se fera au plus près de l'avion, à l'entrée des salles d'embarquement. A l'arrivée, les bagages seront livrés au plus près du trottoir « Arrivée ».

Première compagnie aérienne à avoir décidé de s'installer dans la nouvelle aérogare, Swissair bénéficie d'emplacements particulièrement bien situés, ses 6 guichets d'enregistrement et ses 5 comptoirs information-vente du 1er étage (niveau départ) n'étant qu'à quelques mètres des salles d'embarquement. Celles-ci, situées dans la partie gauche du hall nº 3, sont hors douane pour les passagers se rendant à Genève et sous douane pour ceux prenant un vol à destination de Zurich ou de Bâle-Mulhouse.

Au rez-de-chaussée (niveau arrivée), Swissair dispose d'un bureau d'information placé à la sortie des salles de livraison des bagages et d'un comptoir transit sous douane, où les passagers pourront s'adresser pour être transférés à Orly-Sud par une navette de bus.

Depuis le 14 mars 1971, les 20 liaisons quotidiennes (10 vols dans chaque sens) que Swissair assure entre Paris et la Suisse (Genève, Zurich et Bâle-Mulhouse) sont opérées au départ d'Orly-Ouest.

La présence d'Air Inter dans la même aérogare facilitera au maximum pour les passagers le transit entre les vols Swissair en provenance ou à destination de la Suisse (et au-delà) et les vols de et vers les principales métropoles régionales, assurés par la compagnie intérieure française.

Swissair n'abandonnera cependant pas complètement Orly-Sud puisqu'elle y conservera un guichet information vente situé juste en face du célèbre Point de Rencontre.

Après l'indispensable période de rodage qui suivra le transfert des activités de Swissair à Orly-Ouest, le laps de temps entre l'heure limite d'enregistrement et le départ d'un vol, qui est actuellement de 25 minutes, pourra certainement être réduit.