

Le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Zurich: préface

Autor(en): **Desponds, Roger**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

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

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

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73952>

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.

Préface

L'inauguration de la ligne de Zurich-Aéroport est un événement marquant pour les CFF. Elle instaure en effet entre le train et l'avion une forme d'association entièrement nouvelle pour notre pays. On peut dire sans exagération qu'il s'agit d'un des plus grands investissements que les CFF aient jamais consacrés à l'infrastructure des transports.

Dès lors, en ces temps difficiles, les CFF affirment leur confiance en l'avenir et leur volonté de renforcer leur position sur le marché. Ils sont convaincus par ailleurs que les nouvelles installations permettront de promouvoir durablement les transports par fer.

La ligne de l'aéroport a été conçue de manière à s'insérer dans l'une des grandes transversales ferroviaires de la Suisse, de sorte que Zurich-Aéroport peut être atteint directement à partir de nombreux points du pays, sans changement de train à Zurich. Cette solution, qui a prévalu sur le projet d'une antenne Zurich-Kloten, a l'avantage de délester considérablement la route du trafic d'apport de l'aérogare. Elle tient compte aussi de la répartition de la population et met mieux en valeur le caractère véritablement national de l'aéroport.

La nouvelle liaison offre aux CFF

l'occasion unique d'accueillir un vaste public international dès ses premiers pas sur sol suisse. Il était en outre de notre devoir d'aménager de façon attrayante la jonction rail-air.

Pour la réalisation du projet, nous avons renoncé aux agencements et aux teintes traditionnelles. Même la halle des quais souterrains, très austère par nature, ne manque pas d'une certaine élégance, grâce à la décoration des parois. On s'aperçoit aujourd'hui que l'on a réussi à conférer à la gare une note inattendue qui convient à sa situation particulière.

La ligne de l'aéroport est un véritable ouvrage communautaire, que les CFF n'auraient pu aménager par leurs seuls moyens. Il a été réalisé à la faveur de la participation financière de la Confédération et du canton de Zurich, qui ont pris en charge 40 pour cent de l'ensemble des dépenses de construction. Une bonne partie du travail a aussi été opérée en commun au cours de la phase de construction dirigée par les services compétents de la direction du III^e arrondissement, à Zurich. Rarement dans l'histoire des CFF un ouvrage n'a nécessité la coordination d'un aussi grand nombre d'organismes.

Au terme des travaux, je tiens à remercier sincèrement et chaleureusement les

autorités fédérales, celles du canton de Zurich, les dirigeants et les collaborateurs du III^e arrondissement, les spécialistes auxquels les CFF ont fait appel, les entreprises privées qui ont prêté leur concours ainsi que tous les maîtres d'ouvrages de l'aéroport de Zurich, dont l'esprit de coopération ne s'est jamais démenti et qui ont beaucoup contribué à cette réussite.

Cette première desserte ferroviaire d'un aéroport suisse est un pas en avant vers la réalisation d'une conception plus générale, qui vise à établir la jonction air-fer avec les deux grandes aérogares nationales pour le moins. La ligne Zurich-Kloten marque ainsi le début d'une évolution qui doit se prolonger à Genève-Cointrin. Pour l'heure, les Chambres fédérales examinent le projet de raccordement ferroviaire du deuxième aéroport de Suisse. Tout donne à penser que l'aérogare de Genève-Cornavin, qui dessert une vaste portion de la Suisse occidentale et la France voisine, sera reliée au réseau des CFF cette décennie encore.

J'aimerais aussi exprimer l'espoir que la collaboration entre le train et l'avion, concrétisée par l'ouverture de la ligne de Zurich-Aéroport, contribuera à la prospérité de l'appareil de transport tout entier.

Roger Desponds, ingénieur diplômé, président de la direction générale des CFF, Berne

Le raccordement des aéroports suisses au réseau ferroviaire

L'automobile nous a apporté l'indépendance, l'avion a mis le monde à notre porte. La construction d'un réseau routier dense et de grands aéroports modernes a mis sur pied une infrastructure permettant à ces deux moyens de transport d'utiliser pleinement leurs possibilités techniques. Cette perfection ainsi que les prix décroissants pour l'emploi de ces prestations de transport ont contribué à un énorme accroissement de la mobilité. Alors que les chiffres de population stagnent, le trafic continue à augmenter. Malgré des investissements de plusieurs milliards dans la construction routière et aéroportuaire, le développement du trafic se heurte à des capacités insuffisantes. Comme le pigeon, plus on le nourrit, plus il se reproduit! L'opposition de la population à de nouvelles infrastructures et aux effets qui en résultent ne doit plus être négligée. Par ailleurs, l'augmentation des prix du pétrole ainsi que sa disponibilité toujours plus limitée auront des conséquences néfastes qui iront en s'accroissant.

Cependant, afin de conserver ce haut degré de mobilité, voire de l'améliorer, il importe d'être plus circonspect que ce n'est actuellement le cas envers les effets sur l'environnement et la consommation d'énergie. Cela signifie que les chemins de fer, qui, dans cette optique, sont de loin supérieurs aux deux moyens de transport mentionnés précédemment, doivent être mis à contribution de manière encore accrue pour tenter de venir à bout des lancinants problèmes de trafic.

Les chemins de fer, avec leurs trains intervilles entre les centres de grande et moyenne importance, leurs trains directs desservant les points les plus importants de notre pays, leurs convois locaux et régionaux rayonnant sur l'ensemble des entreprises de transport locales, constituent une chaîne de transport reliant la plus grande partie des zones d'habitation et de travail ainsi que les lieux de délassement.

De même, les transports aériens ont permis de mettre sur pied un réseau de lignes reliant le monde entier, présen-

tant un caractère de transport public et desservi par des unités dotées d'une capacité semblable à celle des chemins de fer.

Le nombre des passagers des grands aéroports atteint des valeurs équivalentes à celles des gares des villes grandes et moyennes.

La situation des aéroports à l'extérieur des villes empêchait jusqu'ici le raccordement direct des deux systèmes de transport, chemin de fer et trafic aérien. L'accès aux aéroports restait du domaine des routes qui, dans de nombreux cas, n'étaient pas adaptées à cette tâche. Lors de l'introduction des gros porteurs, il est devenu évident qu'il était nécessaire d'avoir recours au transport ferroviaire pour améliorer le trafic. Au premier plan se trouvait évidemment le raccordement au métro et au réseau de transport interurbain. Ainsi, un aéroport dispose d'une voie d'accès de grande capacité permettant de décharger les accès routiers directs et d'assurer aux passagers une arrivée ou un départ avec les normes de régularité et de ponctualité nécessaires.

En raison du rapport généralement insuffisant entre places assises et places debout, des surcharges chroniques et des aménagements inexistantes pour le