

Bagages enregistrés à destination et à la gare de l'aéroport

Autor(en): **Notter, Franz**

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-73959>

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.

4. Trains spéciaux et voitures directes

Outre le trafic individuel, une bonne partie du trafic provenant des vols à la demande pourra être absorbée par les trains directs et régionaux prévus à l'horaire. Pour gagner de nouveaux transports et notamment des groupes relativement importants arrivant par avions d'affrètement, les CFF proposent à la clientèle internationale, dans une brochure, toute une série de relations par trains spéciaux et voitures directes à destination et au départ de l'aéroport, pour assurer une bonne desserte en surface. Ces liaisons peuvent être mises en marche, au besoin, en plus des trains réguliers ou quand le trafic est momentanément interrompu sur l'aérodrome pour cause de brouillard.

6. Perspectives

Les prévisions pour 1985 — 12 millions environ de passagers d'avion à l'aéroport de Zurich — montrent que le trafic aérien poursuivra sa courbe ascendante. A moins que des changements profonds n'interviennent sur le plan international, le tourisme aérien continuera de se développer par avions gros-porteurs, plus économiques en l'occurrence. Les CFF sont bien préparés pour faire face à une telle évolution. Les grands ouvrages en cours, à savoir l'extension progressive des installations de voies à Zurich (prolongement des quais 12 à 16), le raccordement de la ligne du Käferberg à la gare principale de Zurich et le délestage du nœud ferroviaire d'Olten permettront aux chemins de fer suisses d'appliquer la nouvelle concep-

tion du trafic voyageurs en 1982. L'horaire cadencé se traduira par un net renforcement de la densité des circulations sur l'ensemble du réseau suisse; les trains voyageurs parcourront 30 000 kilomètres de plus chaque jour. Il est certain que la ligne de l'aéroport bénéficiera aussi de cet essor de prestations, de sorte que l'horaire y sera encore plus étoffé. L'indicateur valable à partir du 27 mai 1982 est conçu de telle sorte que les voyageurs du chemin de fer n'aient pas à attendre longtemps la correspondance ferroviaire, même en cas de dérogations survenant à l'horaire des vols.

Grégor Beuret, D^r ès sciences économiques, chef d'exploitation, division de l'exploitation du III^e arrondissement CFF, et *Hugo von Arx*, chef de section, service des voyageurs, division de l'exploitation du III^e arrondissement CFF, Zurich

Bagages enregistrés à destination et à la gare de l'aéroport

Personne n'aime s'encombrer de valises, surtout lorsque le voyage est d'assez longue durée et que les effets à emporter atteignent un volume respectable. Les CFF ont donc cherché en particulier à faciliter au mieux le transport des bagages pour la clientèle du chemin de fer et de l'avion. C'est ainsi que des escaliers mécaniques ont été installés à l'aéroport de Zurich, notamment en raison des différences de niveau relativement importantes entre la gare et les aéroports A et B.

Bagages à main

Afin que la clientèle puisse transporter ses bagages sans trop de peine entre le train et les aéroports A et B, ou vice versa, des chariots à bagages d'un nouveau type ont été conçus. Ces engins sont utilisables dans toute l'enceinte de l'aérogare, même pour le passage des escaliers mécaniques, qui pourront ainsi être franchis sans crainte par les voyageurs chargés de nombreux colis. Dès la mise en exploitation de la ligne ferroviaire, 1200 chariots seront à la disposition de la clientèle de l'aéroport. Une organisation commune, créée par les divers organismes, veille à ce que ces engins soient placés en nombre suffisant sur les quais et dans les halls d'arrivée (fig. 1).

Consigne

Pour le dépôt des bagages, des casiers automatiques ont été aménagés dans la

halle de gare. Les colis encombrants peuvent être déposés à la consigne située dans cette même halle.

Expédition

Il est possible d'expédier des bagages à destination de Zurich-Aéroport, comme pour n'importe quelle autre gare, et de les retirer au service des bagages de l'aéroport, dans la halle de la gare.

A leur arrivée d'avion, les voyageurs peuvent faire enregistrer leurs colis à destination de toutes les gares suisses, sans descendre dans la halle du chemin de fer. En effet, un service de bagages est aménagé à proximité de la sortie de la halle de douane, aux aéroports A et B, à côté des guichets de renseignements et des billets. Le personnel ferroviaire se charge de les remettre au train.

Bagages train-avion, une première mondiale

Avec la construction de la ligne de Zurich-Aéroport, il convenait d'harmoniser l'organisation des divers services de l'aérogare, et notamment de faciliter le plus possible le passage d'un mode de transport à un autre, pour éviter toute complication aux usagers. Dès lors, une chaîne de transport directe s'imposait. Une regrettable lacune subsistait cependant dans l'acheminement des bagages, pour le voyageur désireux d'être débarqué le plus possible de certaines obligations. Il y avait en effet rupture de transport entre le chemin de fer et l'avion. Les CFF et Swissair ont donc

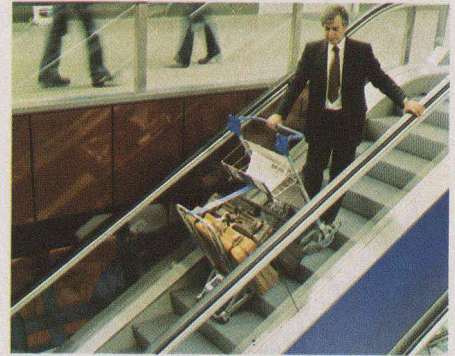


Fig. 1. — Chariot compatible avec les escaliers roulants.

cherché à combler cette lacune. C'est ainsi qu'est née l'idée de créer l'expédition directe des bagages entre certaines gares d'enregistrement suisses et les aéroports du monde entier. Ce nouveau service, que les CFF et Swissair offrent depuis un certain temps avec, comme symbole publicitaire, une valise volante et souriante, est appelé « bagages train-avion ». Le système est relativement simple: certaines opérations d'enregistrement, qui étaient effectuées au guichet de l'aéroport, sont confiées aux gares intérieures suisses. Le chemin de fer assume le transport des bagages jusqu'à l'aéroport et les remet à la compagnie aérienne. La taxe fixe par colis comprend le transport jusqu'à l'aéroport et la remise à Swissair. Le passager des lignes aériennes peut ainsi passer par le guichet express pour les formalités d'embarquement à l'aéroport (fig. 2+3).

Le billet d'avion portant la mention de réservation « OK » permet de faire enregistrer les bagages train-avion, car aucun colis n'est admis dans l'avion avant que le voyageur soit certain d'avoir une place retenue. Ce système est applicable à tous les vols assurés par Swissair. Il faut veiller cependant à ce

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.

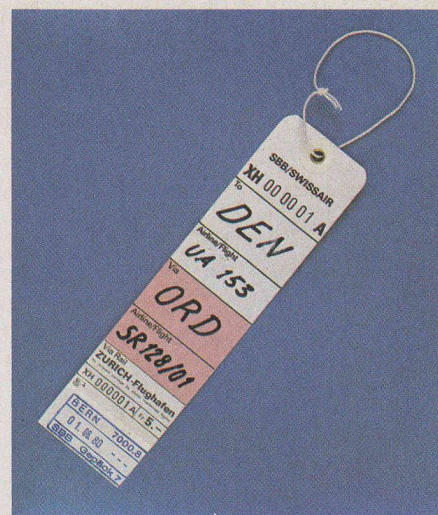


Fig. 3. — Etiquette de bagages train-avion. Le transport est direct de Berne à Denver, Colorado, USA, par l'aéroport de Zurich. L'envoi est transbordé à Chicago du vol Swissair 128 au vol 153 de « United Airlines ».

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-