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

Artikel: L'intégration de l'aéroport de Zurich au réseau des CFF
Autor: Wachter, Hans Rudolph
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-73954

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: 29.11.2025

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

L'intégration de l'aéroport de Zurich au réseau des CFF

L'article précédent a clairement démontré que les aéroports suisses sont devenus de plus en plus d'importantes portes d'entrée en Suisse. Le trafic d'entrée en Suisse et de sortie de notre pays se concentre pour une large part à la frontière suisse sur les aéroports. Si ces derniers sont reliés au réseau ferroviaire, ils prennent le caractère de gares-frontières. Cela représente une réelle chance pour les chemins de fer, étant donné que les passagers étrangers arrivant en Suisse par la voie des airs entrent dans notre pays sans leur propre voiture.

Dans le cas de Zurich, des recensements ont révélé un fait intéressant: Zurich et ses environs sont le but ou le point d'arrivée pour moins de 50% des passagers arrivant en Suisse par avion. Plus de 50% des passagers désirent se rendre en dehors de la région de Zurich. Ces chiffres sont le signe typique de la structure économique très fortement décentralisée de la Suisse et de son tourisme réparti dans toutes les parties du pays. Ainsi la tâche qui se posait était-elle clairement définie, à savoir non seulement relier Zurich à l'aéroport mais toute la zone d'attraction. Ce but est atteint d'une façon optimale lorsque l'on peut disposer d'un nombre aussi grand que possible de correspondances de trains directs passant par l'aéroport. Les conditions données étaient favorables, du fait que la principale transversale Est-Ouest des CFF, le long de laquelle sont situées de nombreuses villes appartenant à la zone d'attraction de l'aéroport de Zurich, de Berne à Saint-Gall, passait jusqu'à présent tout près de l'aéroport. Il s'est agi dès lors de déplacer quelque peu cette ligne et de la conduire dans une gare située au centre de l'aéroport. Ainsi fut-il relativement aisé de réaliser l'intégration de l'aéroport de Zurich au réseau des CFF. Lorsque, dans quelques années, l'aéroport de Genève-Cointrin sera également relié à cette transversale Est-Ouest, un pas décisif sera fait dans la collaboration au niveau du trafic ferroviaire et des transports par la voie des airs.

La ligne de l'aéroport a dû naturellement être intégrée dans le projet-cadre 1954 pour l'extension des installations ferroviaires zurichoises. Quand bien même ce projet est sensiblement plus ancien que celui de la ligne de l'aéroport, on s'est une fois de plus rendu compte de la grande importance d'un tel projet-cadre, surtout lorsqu'il présente la flexibilité nécessaire — comme dans le cas de Zurich — pour satisfaire aussi aux nouvelles exigences. Depuis une vingtaine d'années environ, l'extension des installations ferroviaires zurichoises a lieu conformément à ce projet. Le transfert de la gare aux marchandises de Zurich dans le « Limmattal » — réalisation en bonne voie d'achèvement — en constitue l'élément central avec la réorganisation et la construction en partie nouvelle de toutes les lignes conduisant à cette grande installation. Oerlikon, avec le secteur d'enchevêtrement situé au nord et dit « Oberhauserried », constitue le point de contact le plus important entre les mesures y relatives et la ligne de l'aéroport. Grâce à la conception claire et nette du projet-cadre, la ligne de l'aéroport a pu être intégrée sans lacunes dans cette installation compliquée. Cette constatation ne doit toutefois pas faire oublier que la transformation de la gare d'Oerlikon et la nouvelle construction des voies ferrées à Oberhauserried appartiennent à la catégorie des tâches les plus exigeantes qui aient jamais été réalisées jusqu'ici dans notre arrondissement. Le maintien sans interruption de l'exploitation à raison de quelque 450 trains par jour à Oerlikon a posé à tous les participants concernés des exigences extraordinaires.

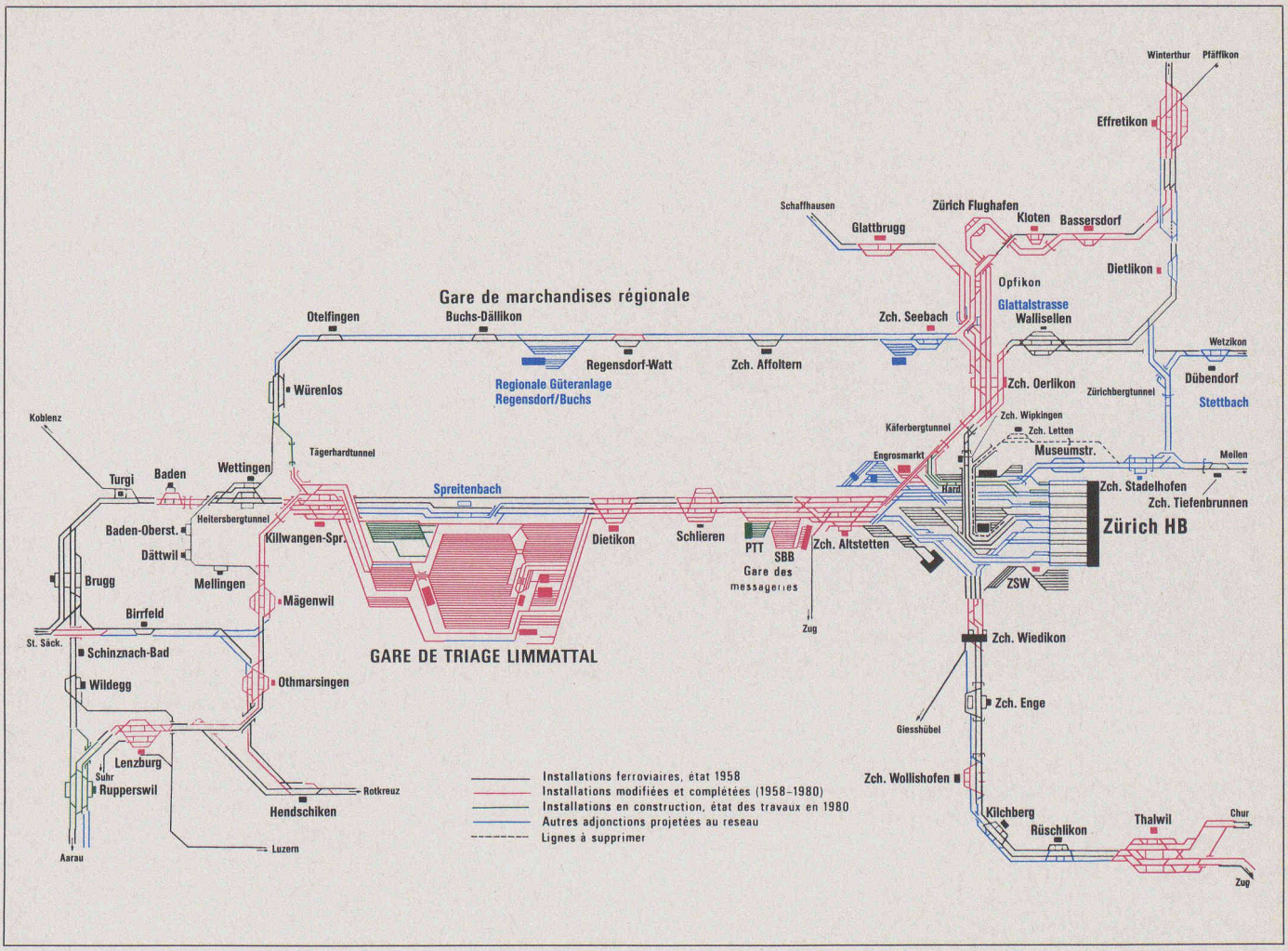
L'enchevêtrement étroit de la ligne de l'aéroport avec d'autres installations a également conduit à la réalisation de divers projets en faveur du trafic régional sur la « vieille » ligne Oerlikon-Kloten-Effretikon. C'est ainsi qu'on a pu réaliser — grâce à l'aide financière du canton de Zurich ainsi que des villes de Zurich et Opfikon — une ligne en partie à double voie entre Oerlikon et Kloten, condition pour une exploitation future en « S-Bahn », une nouvelle station Opfikon ainsi que les travaux préliminaires pour une station Glattalstrasse. Il fut possible en même temps de construire la deuxième voie entre Oerlikon et Glattbrugg, réalisant de cette manière un tronçon à double voie très précieux sur la ligne Zurich-Schaffhouse...

Les CFF attendent beaucoup de la nouvelle ligne par l'aéroport. Ils sont persuadés que les moyens financiers investis dans cette nouvelle ligne porteront leurs fruits. La lacune de financement de 40% — attestée par un calcul de rentabilité — a pu être comblée par des contributions de la Confédération et du canton. Dans l'ensemble, tout laisse présager que l'on peut d'ores et déjà juger d'une façon optimiste la rentabilité de la liaison avec l'aéroport. Il faut, dans ce contexte, tenir compte du fait que la ligne de l'aéroport ne rendra pas seulement service aux passagers arrivant par la voie des airs. Les nombreux employés de l'aéroport, les visiteurs et les personnes accompagnantes en feront certainement usage dans la même mesure. L'avenir nous dira si les généreuses installations en service P+R (Park and Ride) donneront un point de transition entre la route et le réseau des trains directs des CFF, amenant aux CFF, indépendamment de l'aéroport, de nouvelles ressources de trafic. Les CFF feront en sorte d'adapter la qualité de leur offre aux exigences de leur clientèle potentielle, de par un marketing actif. Il ressort des considérations énoncées à la page 38 que dans le cadre de l'introduction du nouveau concept des trains voyageurs (horaire cadencé) en 1982, la desserte de l'aéroport pourra être développée par rapport à l'offre d'introduction de 1980, bien que depuis le 1er juin 1980, plus de 100 trains desserviront l'aéroport.

En complément de cette offre de trains attractive, les responsables de l'aéroport, de Swissair et des CFF déploient de grands efforts pour offrir aux voyageurs un service optimal de transport de leurs bagages. On peut dans ce contexte souligner la formule tout à fait nouvelle du fret aérien. On reviendra dans un autre article sur les particularités de cette nouvelle offre de service qui a fait parfaitement ses preuves au cours d'une première phase d'essai.

La ligne de l'aéroport, avec la nouvelle gare de trains directs Zurich-Aéroport, représente l'un des investissements les plus importants des dernières pages de l'histoire des CFF. Réalisé en période austère de récession, ce projet reflète beaucoup mieux que des mots et des déclarations d'intention la volonté manifestée par les CFF de préparer leur avenir d'une façon active. La ligne de l'aéroport prouve que les CFF sont prêts, dans le sens le plus littéral du terme, à quitter les chemins battus (par analogie les voies) et à les aménager là où ils répondent le mieux aux exigences des temps à venir. Les CFF espèrent avoir ainsi apporté une contribution essentielle, au niveau national et régional, à l'encouragement des transports publics.

Si un ouvrage de cette envergure a pu être réalisé, malgré la situation défavorable, ce fut grâce au très large appui des autorités et des instances politiques, à tous les échelons. Nous devons une reconnaissance particulière aux autorités fédérales et aux Chambres pour l'octroi d'un subside fédéral de 33,3% sur les coûts de construction budgetés à 300 millions de francs en chiffre rond. Notre gratitude va également aux autorités et au Grand Conseil de Zurich pour leur contribution de 6,7%. Nous adressons aussi nos remerciements sin-



Projet-cadre 1954 pour l'aménagement des installations ferroviaires zurichoises.

cères aux instances de l'aéroport. Nous relèverons en particulier l'Office cantonal pour le trafic aérien (direction de l'aéroport), la Société immobilière de l'aéroport, Swissair, de même que les deux services cantonaux des travaux publics et du bâtiment, occupés en même temps à l'aéroport. Notre reconnaissance s'adresse également aux communes avoisinantes, Zurich, Opfikon, Kloten et Bassersdorf. Tous ceux qui ont contribué à réaliser ce grand ouvrage méritent éloges et reconnaissance. La nouvelle ligne n'aurait jamais pu être réalisée en si peu de temps sans l'engagement total de chacun sur les chantiers, dans les bureaux de planification et dans notre entreprise. On a travaillé en même temps à onze lots de construction et les conditions de place exiguës dans le secteur de la gare de l'aéroport ont requis des exigences extraordinaires au niveau de la coordination des différents travaux. Cependant, la coopération a si bien fonctionné qu'il a même été possible d'avancer la date d'ouverture d'une année. Tous ceux qui ont travaillé de leur tête et de leurs mains à la réalisation réussie de cette œuvre importante méritent nos sincères remerciements.

Puisse la ligne de l'aéroport de Zurich, dans laquelle la Confédération, le canton de Zurich et les CFF mettent toutes leurs espérances, devenir le signe tangible de l'encouragement des transports publics et contribuer à assurer aux CFF et à tout le secteur des transports en Suisse un avenir plus radieux.

Hans Rudolph Wachter, ing. dipl. Directeur de l'arrondissement III des CFF, Zurich

La gare de l'aéroport

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, dresser les plans d'une gare était une tâche inédite pour les architectes. De nos jours, la technique ferroviaire a atteint un point proche de la perfection, et la nécessité de canaliser des flots humains a cessé depuis longtemps d'être une sujétion particulière aux gares du chemin de fer. Or, la construction d'une gare spécialement destinée à la desserte d'un aéroport présentait à son tour des aspects entièrement nouveaux, qui ont exigé de la part des architectes une compétence exceptionnelle pour la solution des nombreux problèmes fonctionnels, techniques et esthétiques.

Il s'agissait en l'occurrence de réaliser une liaison directe, simple et sûre entre la gare et les terminaux de l'aérogare, l'espace disponible étant défini par diverses conditions préexistantes. Les cheminements à suivre du train à l'avion et vice versa devaient être matérialisés par des moyens techniques et visualisés par la disposition des lieux, afin de faciliter l'orientation des voyageurs et de rendre l'ambiance de la gare non moins attrayante que celle de l'aéroport lui-même.

Le bureau d'architectes Steiger et associés SA, Zurich, fut chargé de cette tâche difficile. Il confia la direction des travaux à M. H. R. Stierli, architecte.

Dans le cadre de l'organisation générale du projet, il a d'abord fallu coordonner l'activité des différents organismes intéressés, à savoir les services CFF, les offices cantonaux, la commune de Kloten, la police cantonale, le service du feu, la société immobilière de l'aéroport, les transports publics régionaux, les organes douaniers, les gérants des magasins et le tenancier des restaurants. De nombreux spécialistes ont en outre participé à la mise au point des