L'aérogare de Genève-Cointrin

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin du ciment**

Band (Jahr): **18-19 (1950-1951)**

Heft 10

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-145351

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

BULLETIN DU CIMENT

OCTOBRE 1950 18ÈME ANNÉE NUMÉRO 10

L'aérogare de Genève-Cointrin

Les gares sont construites pour des tâches bien définies demandant un plan d'ensemble précis qu'on ne pourra plus modifier facilement et qui subsistera longtemps. Les aérogares sont des bâtiments du même genre, mais pour lesquels on n'a encore que peu d'expérience et pas de tradition bien établie. Pour chaque nouvelle réalisation, on s'efforce d'atteindre une solution idéale. En tenant compte des conditions locales, on établit certaines directives qu'on remet aux architectes, en évitant cependant d'entraver leur imagination créatrice. Ainsi fut fait pour l'aérogare de Genève-Cointrin.

Le projet (de J. Camoletti et J. Ellenberger) devait être basé sur différents avant-projets, et il dut être modifié par la suite pour tenir compte des exigences croissantes et des possibilités financières modifiées. Aujourd'hui, les installations réalisées par les auteurs du projet sont déjà occupées complétement par les divers services, mais elles pourront être agrandies quand ce sera nécessaire.

Le bâtiment de 250 m. de longueur environ, recouvert de cuivre, possède une ossature en béton armé; on l'a traité simplement, en songeant avant tout à l'utilité de chaque disposition. Ses entrées et sorties ainsi que ses circulations intérieures on été étudiées minutieusement pour permettre d'écouler tout trafic et de l'acheminer sans heurts vers les différents services.

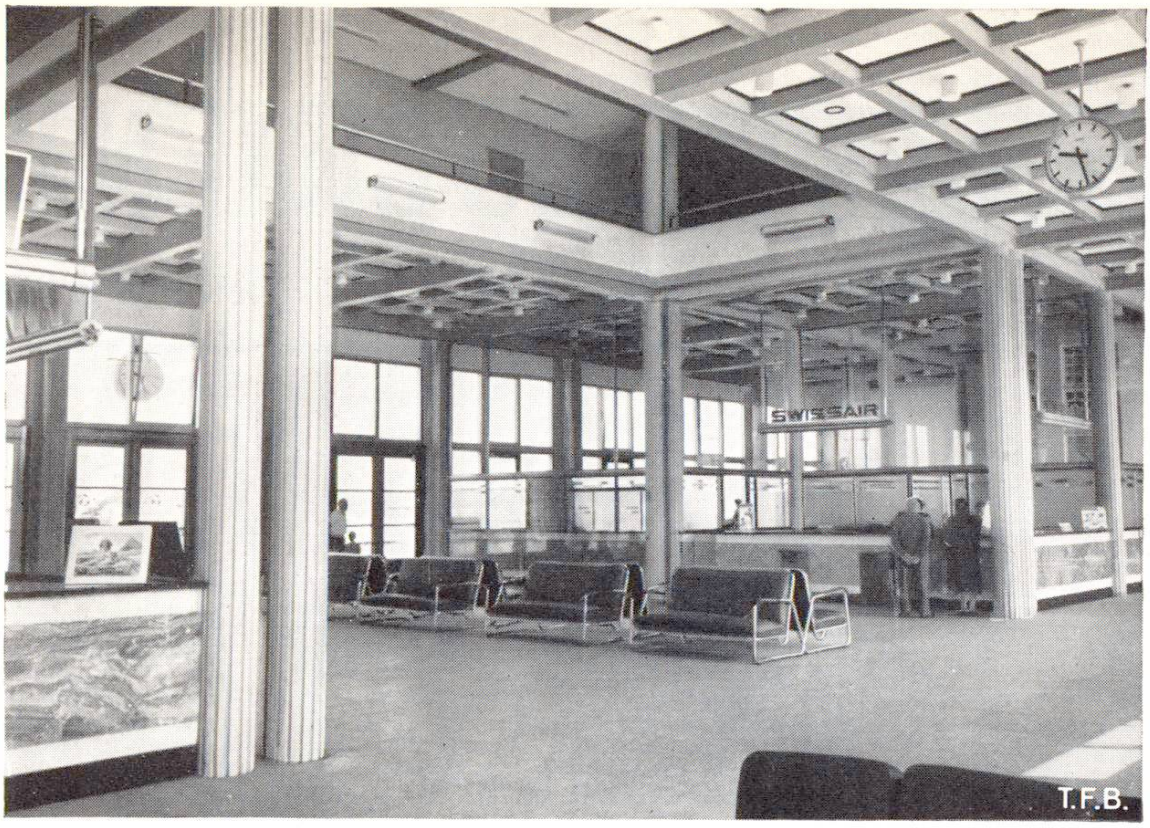

Fig. 1 Le hall principal est ouvert sur trois étages afin de donner à l'entrée plus d'air et de lumière et de supprimer l'effet oppressant d'un trop grand plafond. Les balustrades des deux étages supérieurs, visibles d'en bas, sont munies de tubes fluorescents d'un bel effet décoratif. Pour le reste, l'éclairage est assuré par de petites lampes aux abat-jour cylindriques disposés verticalement, ce qui permet de changer facilement les ampoules et rend tout nettoyage superflu

Fig. 2 Le grand promenoir de la partie centrale (66 m × 6 m) relie les deux services „Départ Etranger" et „Départ Suisse". La lumière du jour y a un très large accès, tandis que l'éclairage artificiel du plafond crée une décoration des plus harmonieuse

3

Fig. 3 Un des deux escaliers qui, aux extrémités du bâtiment principal, conduisent aux étages supérieurs. Le béton armé permet d'y unir la solidité et la légèreté et de réaliser des formes remarquables. Les marches sont en granit et la main courante en bronze

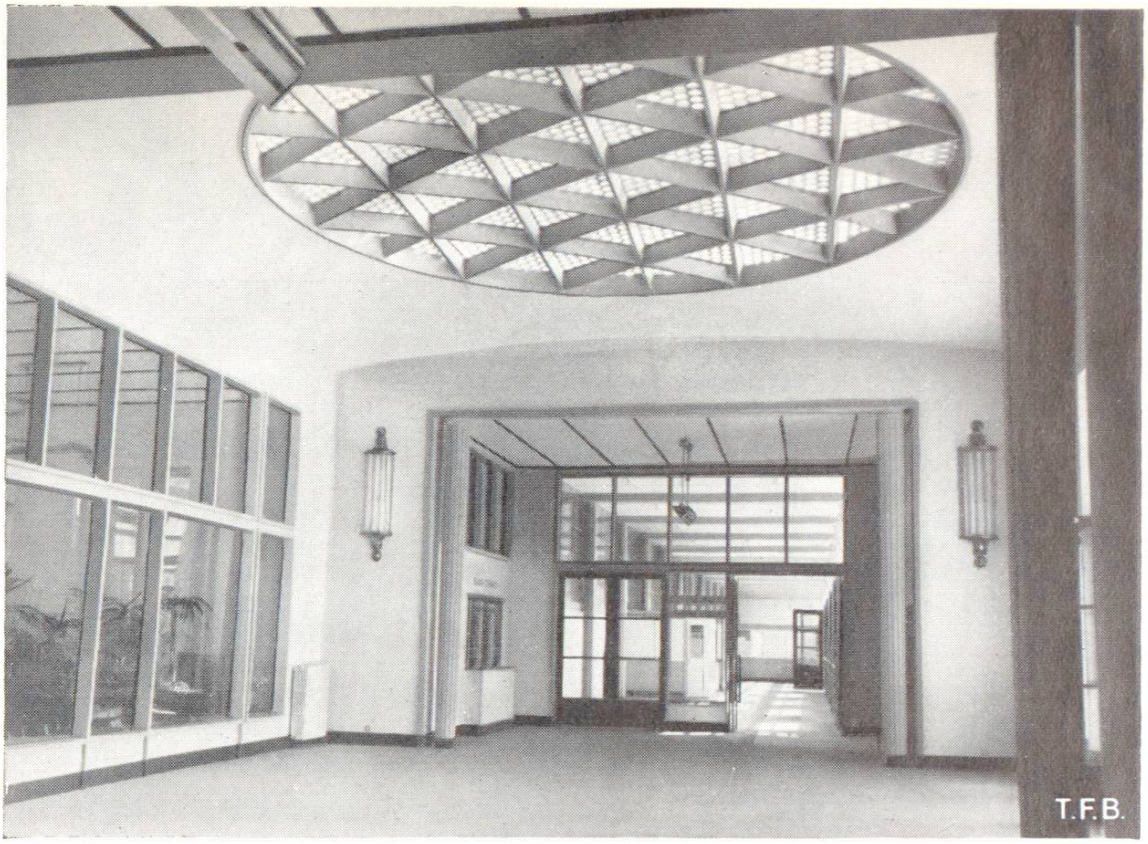

Fig. 4 Le hall „Départ Etranger" (10 m × 10 m). A l'arrière plan, la douane, au premier plan à gauche, le buffet-bar Transit. Au milieu de la coupole, une partie ajourée en béton armé avec verre translucide

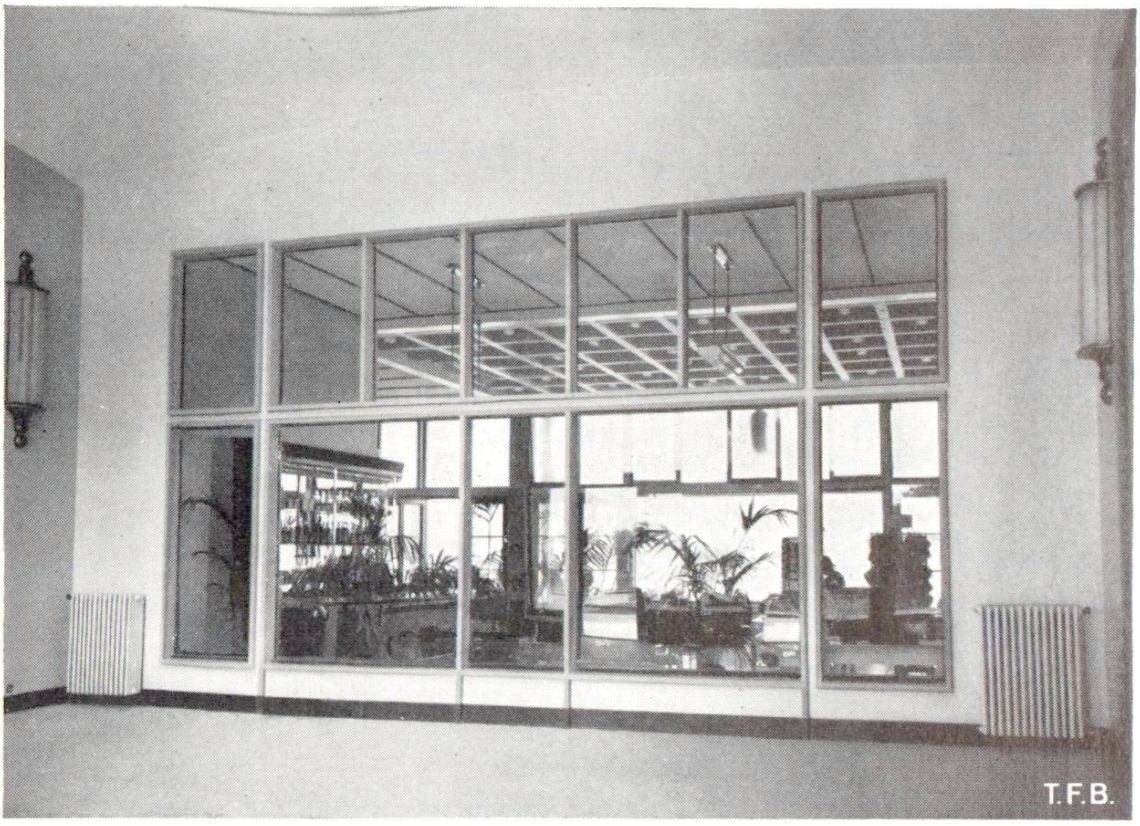

Fig. 5 Derrière de larges baies, le buffet-bar Transit où les voyageurs peuvent attendre leur correspondance sans avoir à passer la douane. On jouit de là d'une vue étendue sur les pistes et sur le Jura

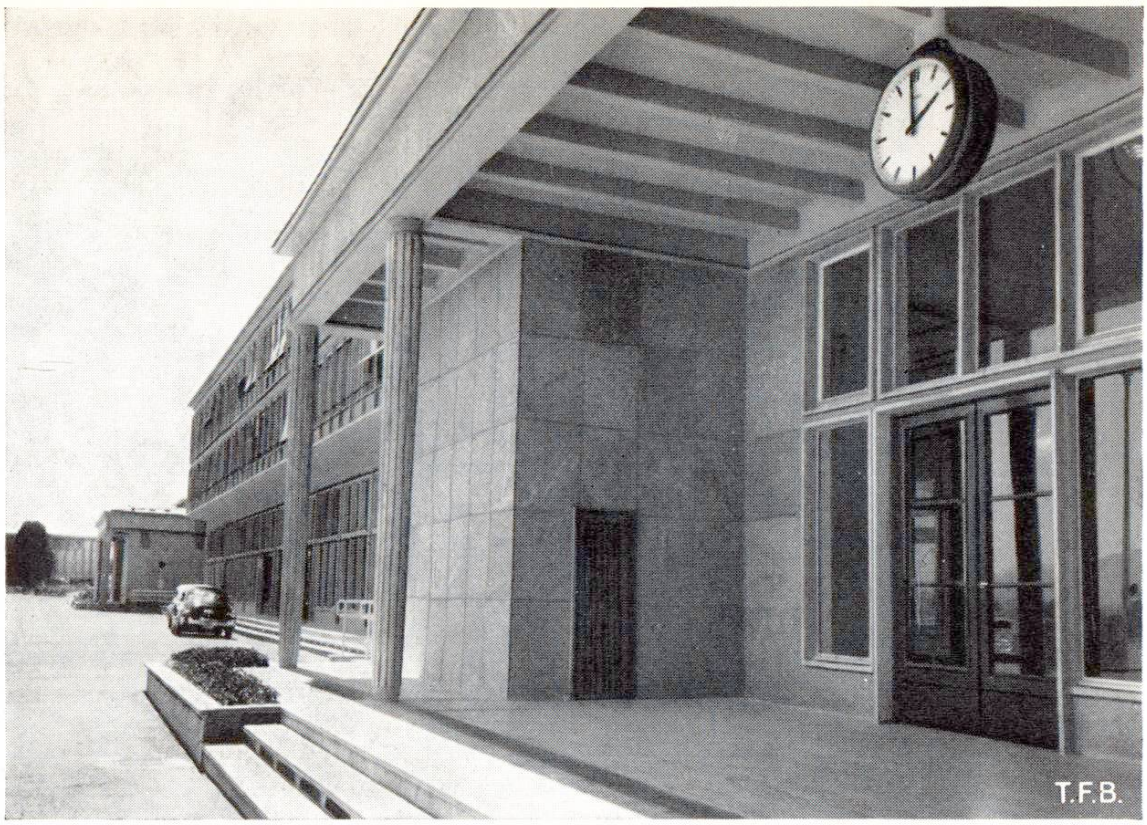

Fig. 6 De chaque côté du bâtiment principal où se trouvent les bureaux des 1er et 2ème étage, les entrées aux halls „Départ Etranger" au premier plan, et „Départ Suisse" au fond

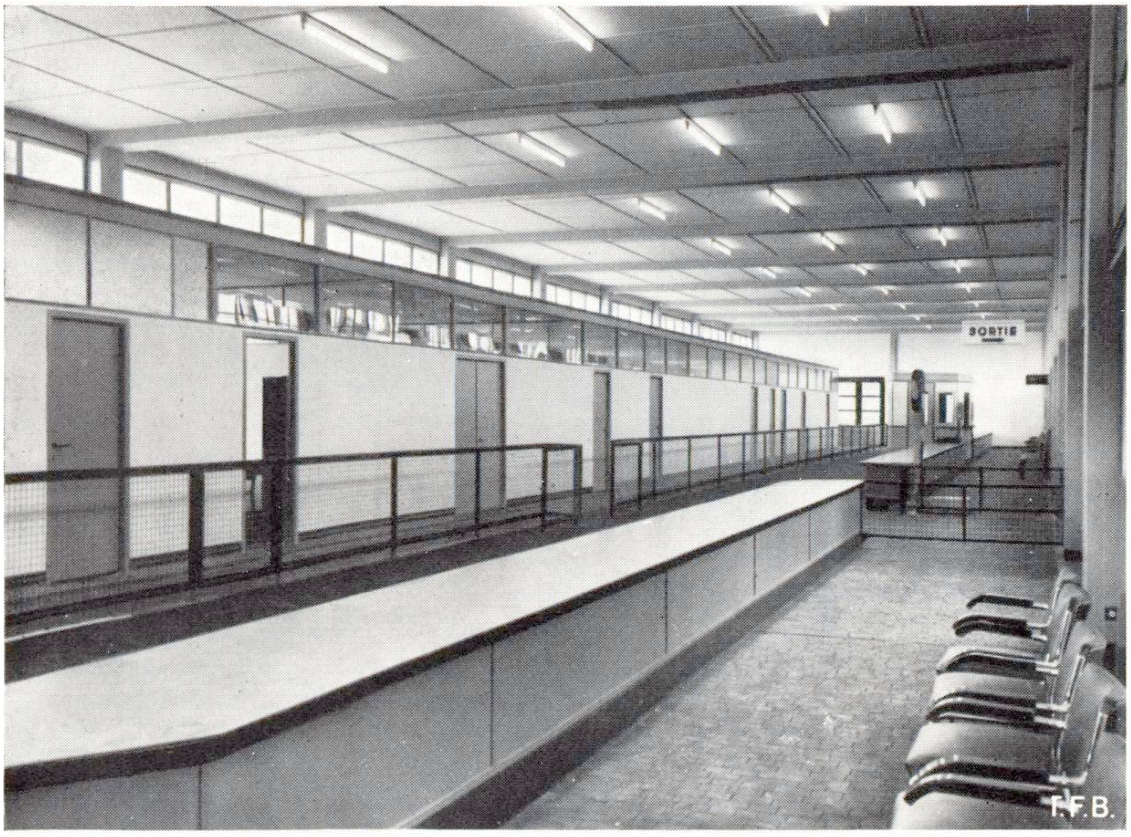

Fig. 7 Le hall pour les contrôles douaniers (66 m de long) est disposé le plus simplement possible: d'un côté le contrôle des arrivées, de l'autre celui des départs, les bagages avançant parallèlement aux voyageurs

6 Toute la construction en béton armé, grâce à des calculs très poussés, est d'une grande légéreté, ce qui lui confère une gracieuse élégance ailée.

Pour tous autres renseignements s'adresser au
SERVICE DE RECHERCHES ET CONSEILS TECHNIQUES DE L'E. G. PORTLAND
WILDEGG, Telephon (064) 8 43 71

607s / 1622 / 50