

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 113 (1987)

Heft: 10

Artikel: La gare de l'aéroport

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76382>

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: 12.01.2026

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

La gare de l'aéroport

L'implantation de la gare dépendait de contraintes impératives, soit le tracé de l'autoroute côté Salève, les installations aéroportuaires côté Jura et le point de passage imposé des voies d'accès sous le pont de l'avenue Louis-Casaï. Par conséquent, la gare devait être en grande partie souterraine et se situer entre l'autoroute et l'emprise de l'aéroport, l'axe des quais étant décalé de 300 m au nord-est par rapport à l'axe de l'aérogare.

Le dimensionnement des installations de la gare a été basé sur les prévisions de l'évolution du trafic aérien et tient compte aussi bien de l'attrait de cette nouvelle tête de ligne pour les habitants de la rive droite que de la part de trafic qu'elle assurera pour les visiteurs des nombreuses manifestations abritées par le Palais des Expositions. A ce sujet, on sait que la quatrième halle de Palexpo a récemment été mise en service, confirmant les prévisions optimistes quant au succès de ce complexe.

La conception de la gare s'oriente sur le système d'exploitation de l'aérogare existante, où les flux des voyageurs arrivant et partant sont traités sur deux niveaux différents. Cette séparation trouve son prolongement naturel dans la nouvelle gare CFF.

Les installations et les locaux ferroviaires se répartissent sur quatre niveaux :

- le niveau bagages, situé sous le niveau des quais;
- le niveau des quais;
- le niveau de liaison de la gare avec le niveau «Arrivée» de l'aérogare;
- le niveau de liaison avec le niveau «Départ» de l'aérogare.

Contrairement à la gare de Zurich-Aéroport, entièrement souterraine et éclairée uniquement à la lumière artificielle, celle

de Genève-Aéroport bénéficie dans une large mesure d'un éclairage naturel, y compris les parkings souterrains bordant l'autoroute.

La partie visible de la gare, d'une longueur de quelque 100 m et d'une largeur de 46 m, a été conçue en fonction de cet éclairage de l'intérieur. Constituée d'une charpente métallique, elle supporte une toiture équipée de lanternons vitrés sur ses côtés et au centre.

Cette «partie visible de l'iceberg» abrite également les arrêts des Transports publics genevois (TPG).

Autour de la gare et devant l'aérogare, on trouve les plates-formes d'accueil des véhicules routiers, alors qu'un parking souterrain à deux niveaux est aménagé au nord-est de la gare. Ce dernier est accessible à prix réduit aux usagers CFF. On peut imaginer que cette possibilité sera perçue comme un substitut commode aux difficultés d'accès en ville de Genève rencontrées par la circulation automobile : qu'il vienne de la rive droite ou de l'extérieur, par l'autoroute, l'automobiliste aura tout intérêt à laisser son véhicule à l'aéroport et à gagner la ville par le train. Fréquence et rapidité ne laissent rien à désirer : six trains par heure, six minutes de parcours.

Le soin apporté à l'étude des cheminement dans la gare a permis de limiter à 200 m la distance à parcourir à pied entre le train et l'avion, ascenseurs et escaliers roulants facilitant de surcroît ces déplacements.

Le système «Bagages Fly» contribue encore au confort d'accès à l'avion pour les voyageurs CFF, puisqu'ils peuvent enregistrer leurs bagages à leur gare de départ pour leur destination finale. On sait que, pour l'instant, les barrières douanières ne permettent pas encore une

telle facilité au retour. Néanmoins, les équipements aéroportuaires et ferroviaires offrent désormais un maximum de confort pour diminuer les inconvénients subsistant encore.

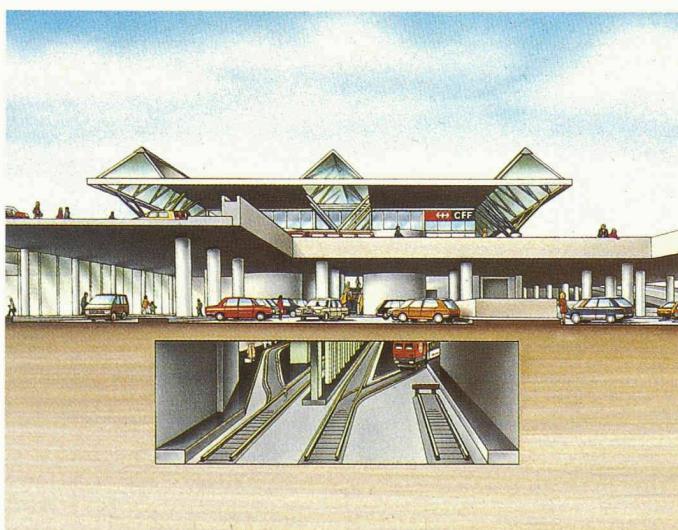
Les commodités d'un centre d'échanges moderne ne manquent pas à la gare de l'aéroport : bureaux d'information et de change, guichets pour les billets et les bagages, buffet, galerie marchande avec boutiques et restaurants en feront certainement aussi un centre d'attraction pour la population locale, comme cela est le cas de Zurich-Aéroport.

Notons que la gare comporte quatre voies en alignement (alors qu'elles sont situées en courbe à Zurich-Aéroport), ce qui facilite l'exploitation, notamment la surveillance des quais sur toute leur longueur.

Sans que la desserte de l'aérogare de fret, actuellement en voie d'achèvement, fasse l'objet d'un projet concret, elle n'est pas exclue au cas où la nécessité s'en ferait sentir.

Certains commentateurs ont regretté la construction d'une gare où tous les trains doivent rebrousser chemin plutôt que de repartir directement vers Lausanne par une boucle rejoignant en amont de Genève la ligne des rives du Léman. Une telle boucle a également été évoquée lors de discussions sur les transports publics régionaux. Il faut à ce sujet constater que Genève-Cointrin est une tête de ligne. Les trains n'en repartent pas immédiatement vers le nord ou l'est de la Suisse : ils subissent nettoyages et contrôles usuels avant que les voyageurs s'y installent à nouveau. D'autre part, l'inversion systématique des trains serait difficilement compatible avec les critères bien précis auxquels répond la composition des convois.

Enfin, *last but not least*, l'ensemble des travaux du raccordement devait trouver sa place dans une enveloppe tenant compte de la rentabilité de la nouvelle ligne et des possibilités financières tant des collectivités (Confédération et canton de Genève) qui ont participé pour 47% à son financement que des CFF eux-mêmes. Dans l'optique des besoins régionaux, on peut toutefois imaginer que des modifications ou des extensions puissent être apportées ultérieurement aux installations mises en service en 1987.



Pour la disposition des locaux et les cheminements dans la gare de Genève-Aéroport, voir également les hors-texte au centre de cette publication.