

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 113 (1987)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Le raccordement de Genève-Aéroport dans le réseau des CFF  
**Autor:** Roux, Claude  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-76384>

#### 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>**

# Le raccordement de Genève-Aéroport dans le réseau des CFF

par Claude Roux, Lausanne

Le réseau ferré suisse d'intérêt général comprend quelque 5000 km de lignes. Du point de vue de sa longueur – six kilomètres –, le raccordement de Genève-Aéroport peut paraître bien modeste; il constitue cependant une mise en valeur de tout le système ferroviaire national.

La réalisation de la liaison rail-aéroport représente un acte de foi en l'avenir du chemin de fer. Un rôle tout nouveau lui est dévolu: il s'agit presque d'une redécouverte de ce moyen de transport qui, à l'avènement de l'horaire cadencé et du projet Rail 2000, connaît un regain d'énergie remarquable.

Il manquait au vol de l'avion – moyen de transport public – une suite logique pour desservir systématiquement l'ensemble de la zone d'influence de l'aéroport. Grâce au train, dorénavant présent «au bout de la piste», cette lacune est comblée: le passager de l'avion conserve son élan jusqu'à sa destination finale, que ce soit l'une de nos villes ou l'une des stations touristiques réputées de notre pays!

La nouvelle gare de Genève-Aéroport est située dans le périmètre même de l'aéroport. Elle est aménagée de façon à offrir un maximum de commodités au voyageur: quais hauts, chariots à bagages, escaliers mécaniques et ascenseurs, galerie marchande, guichets voyageurs et bagages, office de change, accès directs

aux halles de départ et d'arrivée de l'aérogare. La clientèle CFF dispose de son propre parking et d'une liaison piétonne avec Palexpo – le nouveau Palais des Expositions. En plus des passagers des lignes aériennes, la nouvelle gare de l'aéroport attirera sans doute une importante clientèle genevoise. Les prévisions de trafic annuel estiment à plus de deux millions le nombre des usagers du chemin de fer, dont un million de passagers aériens. Rappelons que l'aéroport de Genève voit passer plus de cinq millions de voyageurs par an.

La gare de Genève-Aéroport est véritablement intégrée dans le réseau des trains directs, d'où l'importance et la variété de sa desserte. C'est ainsi que l'aéroport devient tête de ligne pour tous les trains rapides quittant Genève et terminus pour tous ceux qui arrivent dans la ville de Calvin – et du général Dufour, ce grand bâtisseur et rassembleur, dont on célèbre précisément le bicentenaire cette année!

L'horaire cadencé offre en principe toutes les heures un train vers les destinations suivantes:

- Lausanne - Fribourg - Berne - Zurich - Saint-Gall,
- Lausanne - Vevey - Montreux - Sion - Brigue,
- Neuchâtel - Biel/Bienne - Delémont - Bâle ou Zurich,

- Lausanne - Yverdon - Neuchâtel - Biel/Bienne - Bâle ou Zurich (parfois avec changement de train à Lausanne)

et toutes les deux heures Lausanne-Berne-Lucerne.

Située au carrefour ferroviaire de la Suisse romande, Lausanne est reliée à l'aéroport de Genève à la cadence moyenne d'un train toutes les vingt minutes! Le nouveau raccordement sera d'emblée parcouru chaque jour par plus de deux cents trains.

La gare principale de Genève - Genève-Cornavin – est devenue gare de passage, où les trains ne feront halte que trois minutes. Elle a été judicieusement transformée pour tenir compte de cette nouvelle situation: vastes quais avec salles d'attente chauffées et accès par rampes, entre autres équipements d'accueil des voyageurs.

Malgré sa longueur modeste, le raccordement ferroviaire de Genève-Cointrin constitue un atout de taille, tant pour l'avion que pour le chemin de fer. Les gares de Suisse romande deviennent en quelque sorte des satellites de l'aéroport, nombre d'entre elles proposant d'ailleurs l'offre «Bagages Fly», c'est-à-dire l'envoi direct des bagages vers les aéroports du monde entier.

L'arrivée du train à Genève-Aéroport représente un apport déterminant pour le tourisme et les affaires; à ce titre, il profitera largement à toute la Suisse romande et même bien au-delà.

Adresse de l'auteur:  
Claude Roux, ing. dipl. EPFL  
Directeur du 1<sup>er</sup> arrondissement  
Chemins de fer fédéraux  
Avenue de la Gare 43  
1001 Lausanne

