

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 113 (1987)

Heft: 26

Artikel: Gare de Genève-aéroport: considérations générales et relations urbanistiques

Autor: Mocellin, Bernard

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76461>

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

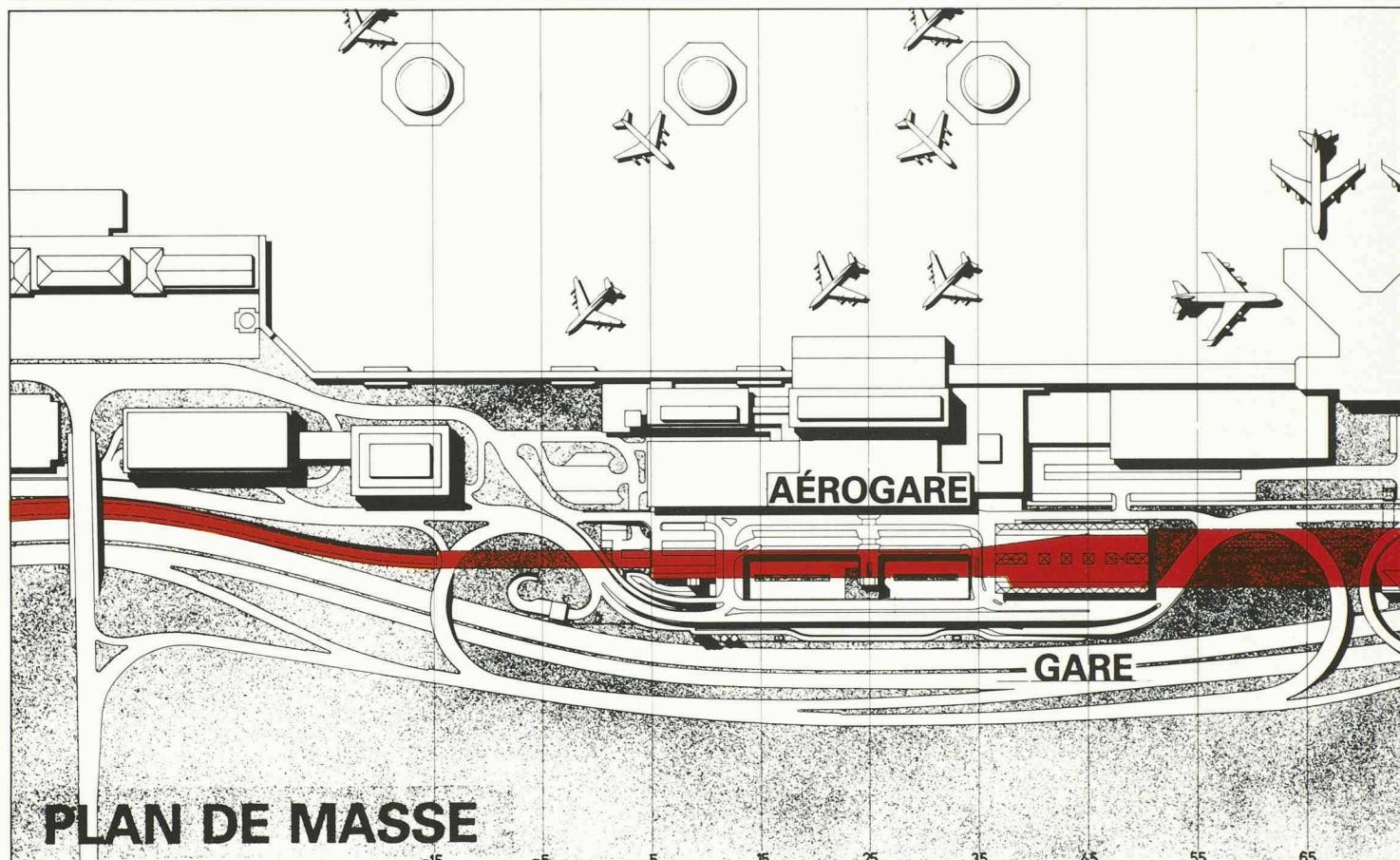
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 11.01.2026

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



Considérations générales et relations urbanistiques

par Bernard Mocellin, Genève

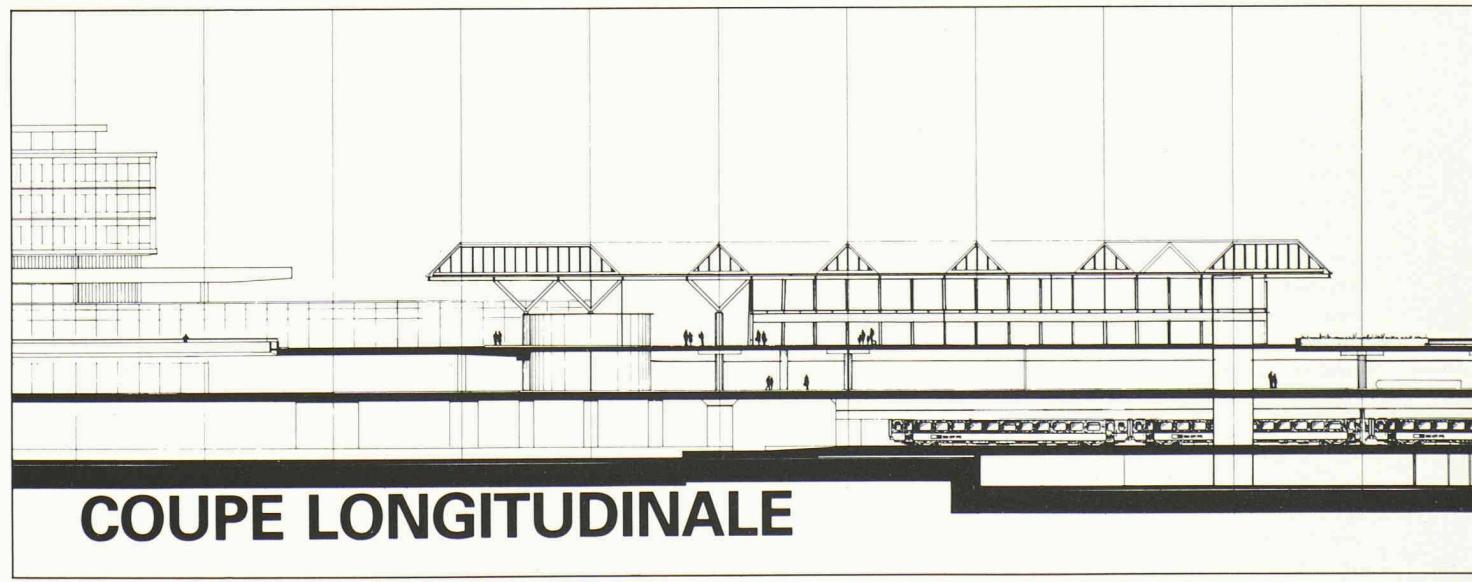
La réalisation de la gare CFF de Genève-Aéroport s'inscrit dans le contexte de l'important programme de développement de l'aéroport de Genève-Cointrin. Les phases d'adaptation de la zone aéroportuaire répondent aux besoins de l'accroissement du trafic aérien et il est évident que ces nouvelles infrastructures, à proximité d'un excellent réseau routier, se devaient d'être reliées par le rail.

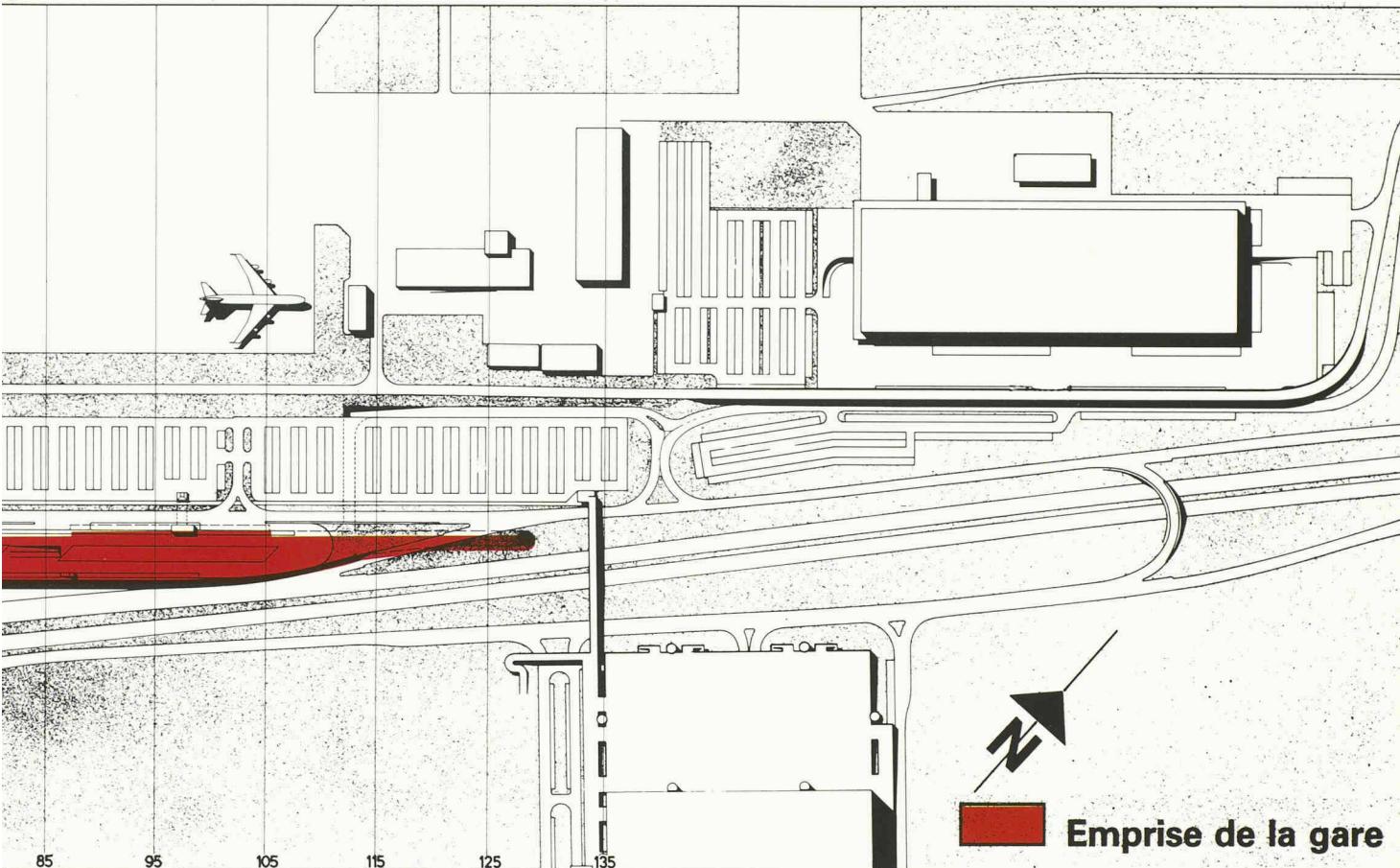
Les structures d'accueil de la zone aéroportuaire, ainsi améliorées, permettent une irrigation de tout le trafic voyageurs, aussi bien de la région lémanique que des stations touristiques de la Suisse romande ou de la France voisine. La gare de Genève-Aéroport, terminus et tête de la ligne Lausanne-Genève, offre un attrait supplémentaire pour les usagers et constitue un support important pour l'af-

flux des visiteurs attirés par les manifestations du Palais des Expositions et des Congrès de Genève, situé à proximité. La conception de l'ouvrage est fondée sur le rapport d'exploitation établi par les CFF; ce dernier renseignait sur les accès à cette gare, ses équipements, aménagements et installations.

L'organisation des volumes et des surfaces du bâtiment a été pensée en fonction des critères essentiels de l'exploitation ferroviaire, leur dimensionnement offrant, d'autre part, une place importante au confort de l'usager.

Dans la zone de contact avec l'aérogare se trouvent regroupés, sur plusieurs niveaux, tous les locaux d'exploitation CFF. Dans la partie inférieure, le niveau





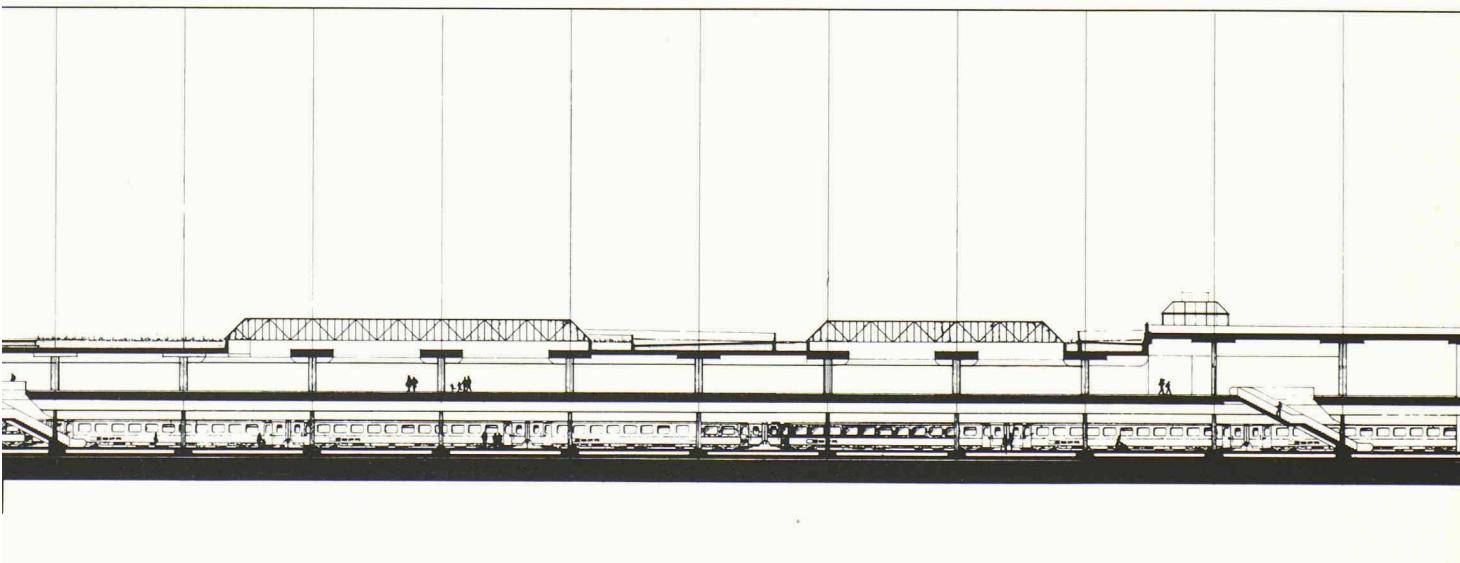
«Tri-bagages» est relié par des monte-palettes au niveau des quais; d'autre part, l'acheminement des bagages s'effectue grâce à des monte-chARGE reliés au local de distribution de la zone publique, ainsi que par un couloir souterrain offrant une liaison avec le tri Swissair. Le niveau intermédiaire comprend quatre voies et deux quais largement dimensionnés, assurant ainsi un confort accru qui permet d'éviter les bousculades lors des grandes affluences. Deux groupes d'escalators et d'escaliers fixes par quai, ainsi que des ascenseurs assurent une relation aisée avec le niveau «Arrivée». Ce dernier est composé, dans la partie proche de l'aérogare, de la zone de services à la clientèle (information, vente de billets,

change, expédition et livraison des bagages, etc.). En outre, un snack disposé à l'entrée de la gare constitue un «point de rencontre» appréciable. Dans le prolongement côté nord, au-dessus du gabarit constructif des «Quais», les surfaces commerciales sont disposées sur deux côtés constituant ainsi les façades intérieures du hall de liaison. En plus, des espaces d'accueil secondaires ponctuent l'émergence des liaisons verticales des quais à ce niveau.

En queue de gare, au-dessus des installations ferroviaires, un parking de 300 places, dans lequel les usagers CFF bénéficient d'un tarif privilégié, a été construit. Il est accessible par la desserte de l'autoroute côté Jura. Dans la partie supé-

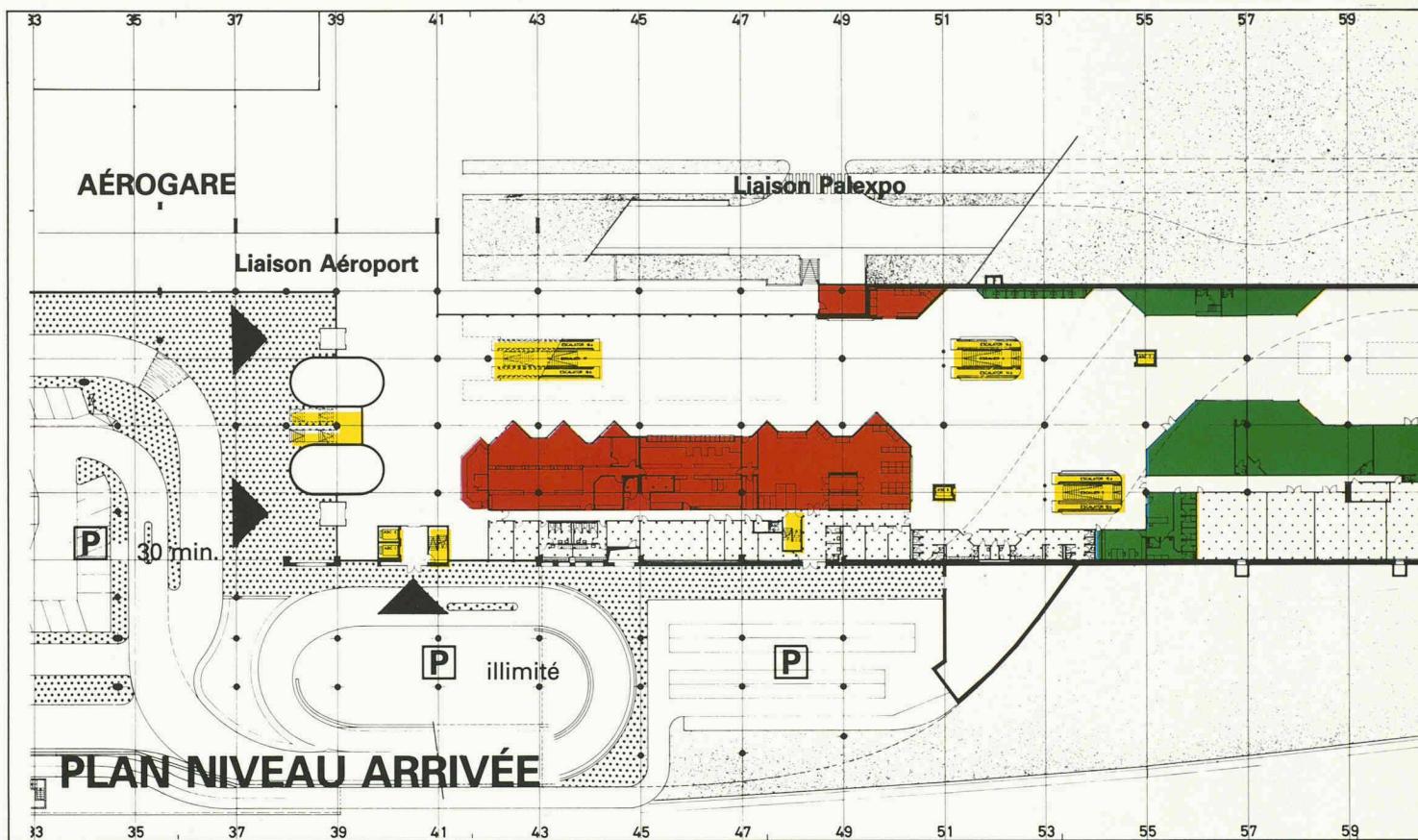
rieure, l'étage «Départ» est disposé sur deux niveaux. Il comprend essentiellement les locaux d'administration CFF ainsi que des locaux techniques. Dans l'espace «Accueil», relié par un groupe d'escalators au hall de gare, un restaurant a été prévu pour l'animation de cet étage, destiné principalement au transit des voyageurs.

La situation de la gare CFF a été fixée par les contraintes urbanistiques que sont l'autoroute, côté ville, et les installations aéroportuaires, côté Jura. En outre, le passage forcé des voies sous le pont de l'avenue Louis-Casaï ainsi que le nouvel aménagement des plates-formes d'accueil sur le front de l'aérogare ont été déterminants pour l'implantation du









bâtiment principal. La conception générale de cette gare souterraine est adaptée au système d'exploitation de l'aérogare, où les passagers aériens sont traités à deux niveaux différents. Les niveaux «Arrivée» et «Départ» se lient par un grand volume symbolisant le hall de la gare, dont l'émergence au niveau «Départ» permet de visualiser la présence de la gare CFF dans la zone aéroportuaire. D'autre part, cet espace constitue un lieu de rencontre prédestiné entre les différents modes de transport, dont les TPG et leurs arrêts le long des façades du bâtiment. La gare CFF, le nouveau parking souterrain de 3000 places réalisé par le canton de Genève entre le tunnel d'accès de la gare et l'autoroute, ainsi que les travaux d'extension de l'aérogare ont engendré une réorganisation complète de l'infrastructure routière et piétonnière. Cette infrastructure, sur deux niveaux, répond aux besoins actuels et futurs prévisibles.

Les principes de l'organisation du trafic et de l'espace peuvent être résumés comme suit :

- trafic local, de «transit» au niveau «Enregistrement»;
- desserte de l'aérogare et de la gare CFF: «dépose minute» au niveau «Enregistrement» et prise en charge au niveau «Arrivée»;
- desserte TPG au niveau «Enregistrement»;
- stationnement de longue durée au parking souterrain;
- séparation des différentes catégories de trafic.

De plus, un cheminement piétonnier

relie en site propre l'aérogare, la gare et le Palais des Expositions. La gare est reliée à ce cheminement par deux accès.

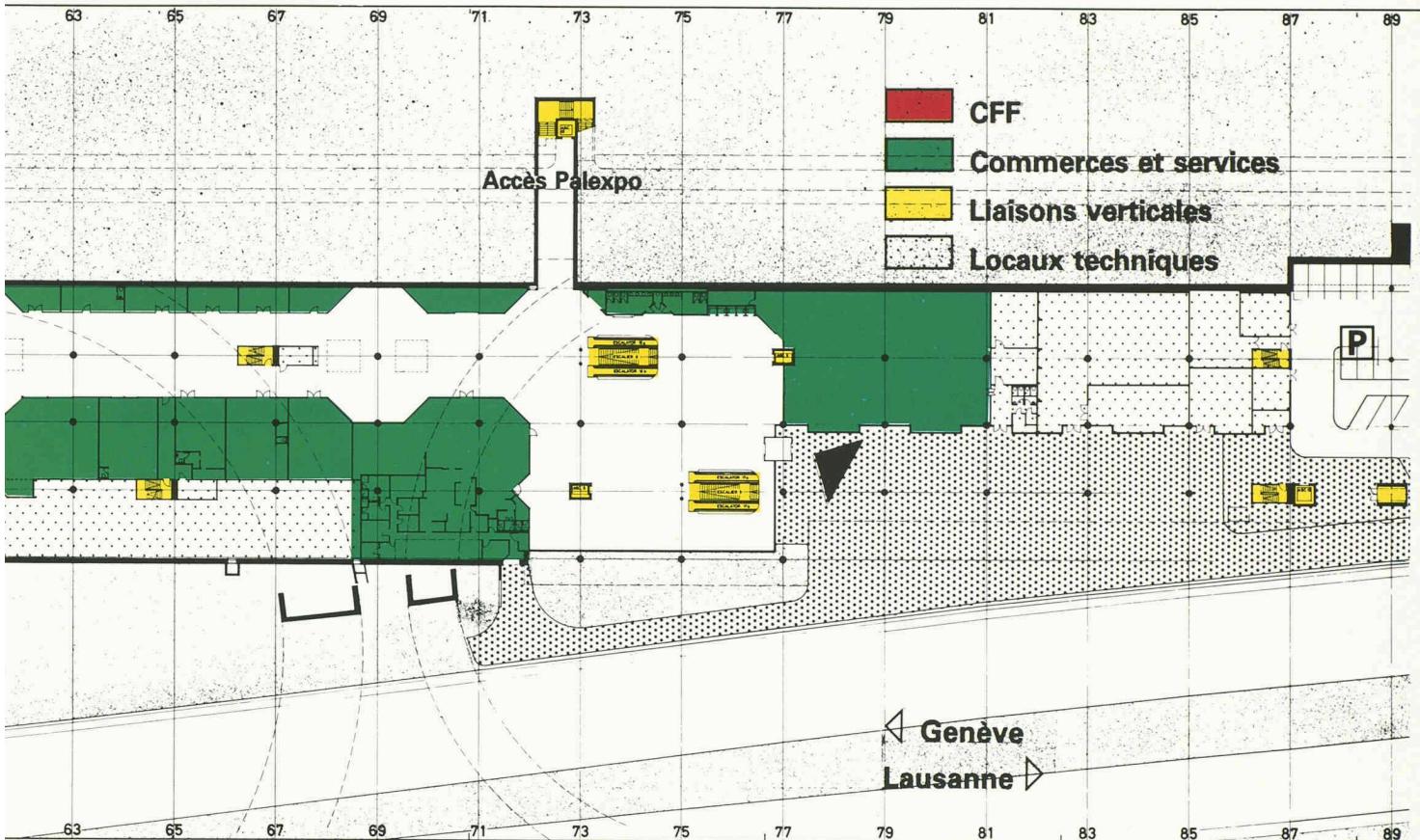
Architecture

Dans la recherche du parti général, il est préconisé un système qui permet aux usagers une orientation spontanée du cheminement vers une destination, cela afin de tenir compte des afflux importants des voyageurs de cette gare, tête de

ligne ; la disposition des liaisons verticales, placées dans le sens directionnel nord-sud, assure une bonne visualisation et une fluidité du trafic piétonnier. L'ensemble des locaux et des circulations de l'étage de liaison du niveau «Arrivée» est organisé en fonction du flux de voyageurs. La zone commerciale concentrée au nord de cet étage, où la circulation est moins importante, rend la gare encore plus attrayante. Les locaux d'exploitation CFF (renseignements, change, vente des

Données techniques

1. Longueur totale de l'ouvrage	1037 m
2. Volume total	382 300 m ³
- étage «Tri-bagages»	10 400 m ³
- étage «Quais» (dont 54 000 m ³ tunnel d'accès)	210 900 m ³
- étage «Arrivée»	127 500 m ³
- étages «Départ» et «Départ supérieur»	33 500 m ³
3. Surfaces principales	
a) Niveau «Arrivée» (enveloppe chauffée)	12 800 m ²
- locaux d'exploitation CFF (services à la clientèle)	700 m ²
- locaux d'exploitation CFF (entretien groupes sanitaires et divers)	500 m ²
- surfaces commerciales	2 500 m ²
- poste de police	100 m ²
- locaux techniques	1 800 m ²
- circulations	7 200 m ²
b) Niveaux «Départ» et «Départ supérieur»	2 350 m ²
- locaux d'exploitation CFF	480 m ²
- surfaces commerciales (restaurants et services)	310 m ²
- locaux techniques	450 m ²
- circulations	1 110 m ²
4. Coût des travaux	Fr. 160 000 000.—
5. Planning	
- travaux préparatoires	automne 1982
- terrassement, blindages des fouilles et gros œuvre	été 1983
- installations ferroviaires	printemps 1986
- mise en service	31 mai 1987



titres de transport, bagages) sont disposés au point névralgique de la gare. Afin de rendre plus humaines les activités de cet étage, en grande partie enterré, la lumière du jour est dispensée par les façades du bâtiment, aux extrémités nord et sud de cet étage, et par des verrières de même caractère que pour celles de la toiture principale. A l'extérieur, ces verrières soulignent la présence souterraine de l'ouvrage. Malgré un volume parallélépipédique, imposé par les quais et les contraintes du voisinage, les espaces sont rendus attrayants par le mouvement des façades et celui du plafond, ainsi que par la diversité du traitement architectural. Le corps principal du bâtiment, qui regroupe les niveaux «Départ» et «Départ supérieur», constitue le point névralgique de l'ensemble; il est exprimé par une architecture légère, dont la toiture, supportée par une structure métallique triangulaire en forme de pyramide renversée, est en partie vitrée. L'effet spatial en diminue l'importance et se

lie harmonieusement aux complexes actuels de l'aérogare.

Les dispositions prévues pour la construction de l'ensemble de l'ouvrage sont basées sur l'entraxe de référence de l'aérogare actuelle ($e = 7,20\text{ m}$). Ce système permet d'obtenir des raccordements aisés dans les liaisons entre les différents bâtiments et ouvrages.

L'élément de référence (entraxe carré de 240×240) permet la superposition des différentes trames porteuses, soit celle de la structure du béton armé constituée d'éléments de $14,40 \times 9,60\text{ m}$ et celle de la charpente de toiture dont la portée est de $14,40 \times 19,20\text{ m}$.

Matériaux et polychromie

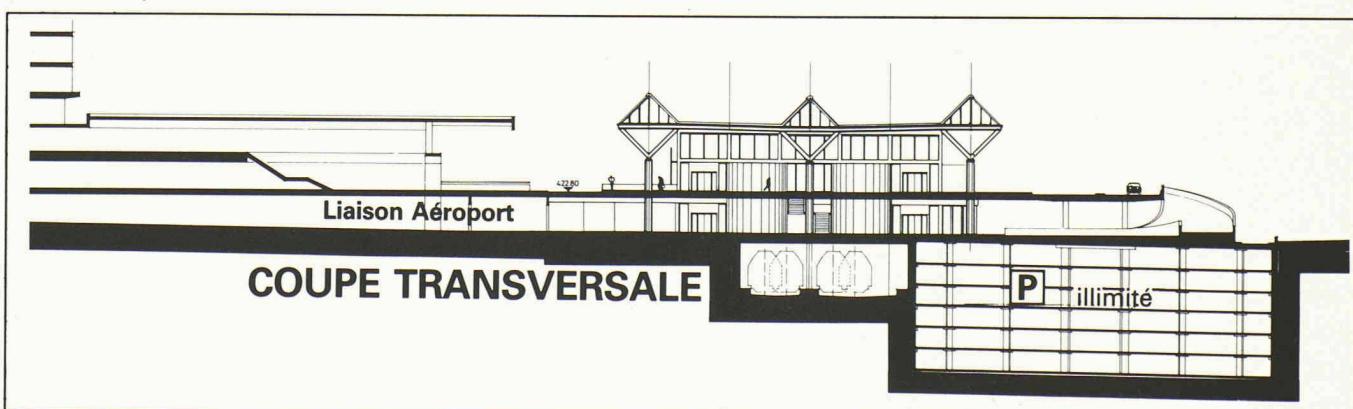
Les choix de matériaux sont fondés sur des critères de durabilité et de fiabilité: matériaux naturels pour les sols, tôle émaillée ou thermolaquée pour les parois borgnes, tôle miroitée et réfléchissante pour les plafonds du niveau «Arrivée»

augmentant optiquement le vide utile du hall de liaison.

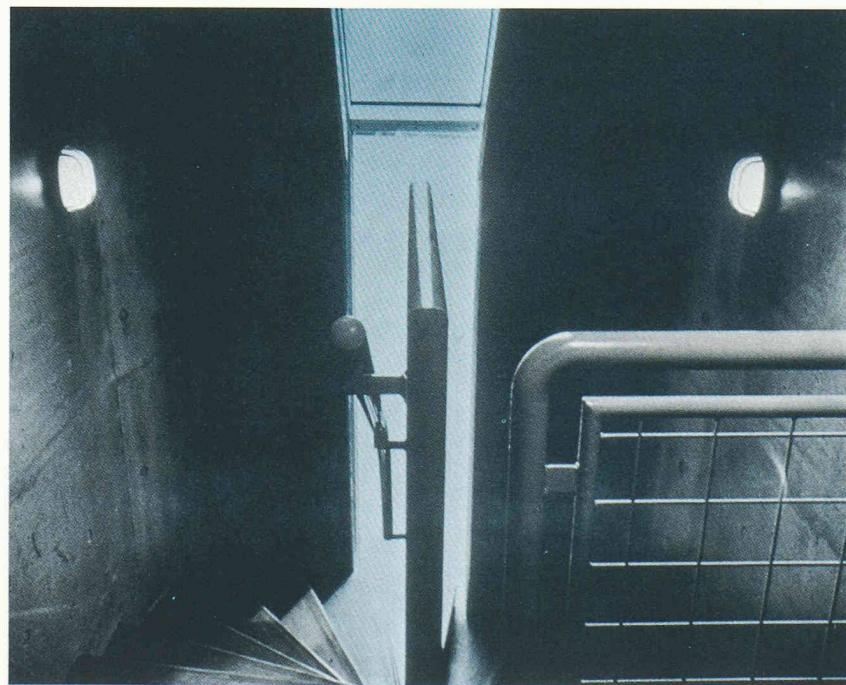
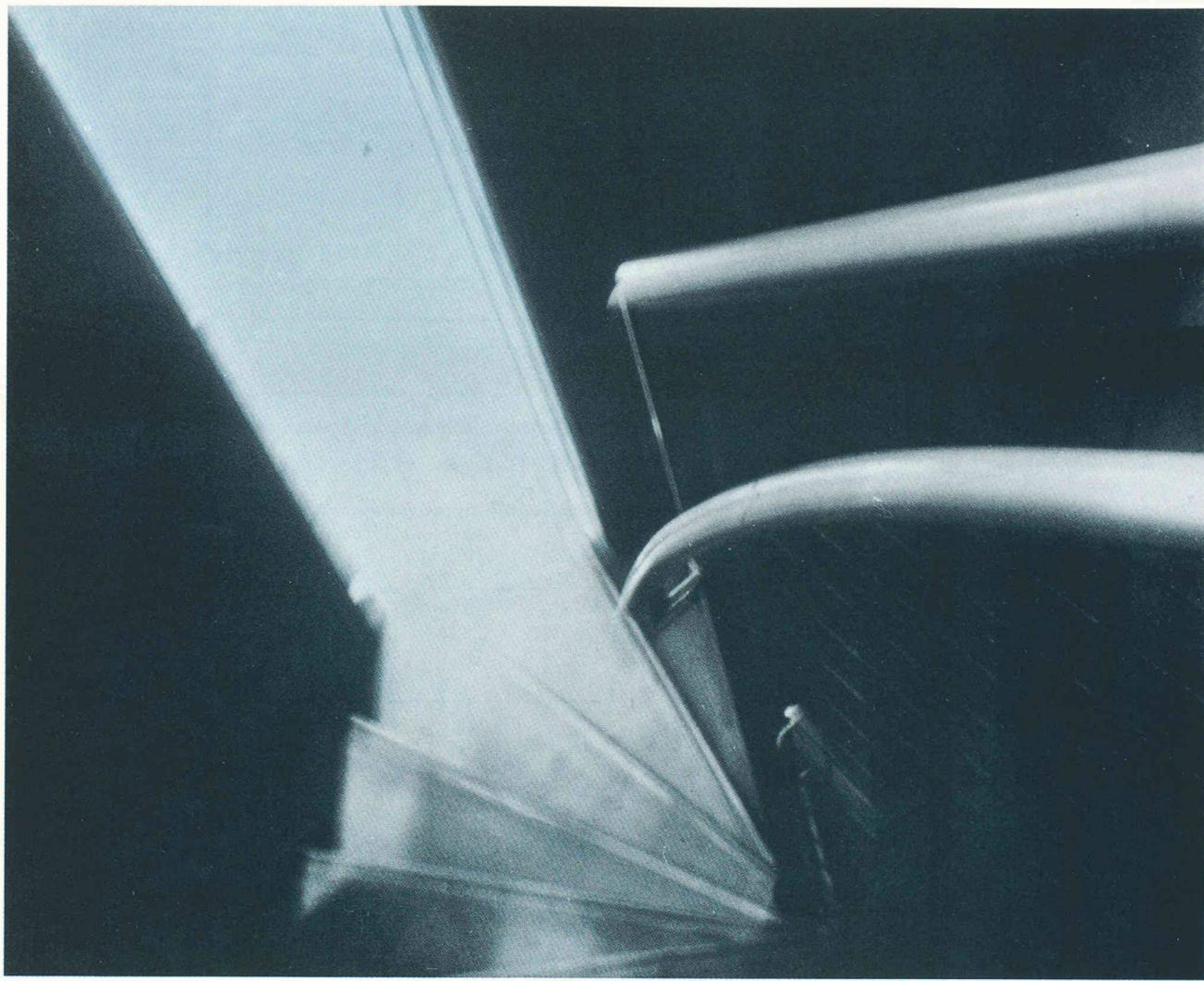
L'ensemble de la composition des couleurs fait référence à une gamme de gris ou de noirs, ainsi que le blanc pour la charpente métallique. Une exception: toutes les liaisons verticales sont exprimées par la couleur jaune, ce qui oriente l'usager pour tout changement de niveau.

Des décorations picturales, réalisées au moyen des couleurs fondamentales, réparties dans l'ensemble du bâtiment sur les murs et les plafonds, animent d'une manière ponctuelle et linéaire cet ouvrage.

Adresse de l'auteur:
Bernard Mocellin, architecte
Architectes associés
MM. G. Brera, P. Boecklin, B. Mocellin,
Steiger Partner SA
10, av. Vibert
1227 Carouge-Genève







Vu à la gare de l'aéroport de Genève.

Photos J.-P. Fonjallaz, 1^{er} prix, catégorie «professionnels», du concours de photographie d'architecture «L'Hebdo»/B. Nicod.