

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1945)

Heft: 10

Artikel: L'aéroport de Genève-Cointrin

Autor: Casaï, Louis

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777003>

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>

lignes aériennes intercontinentales revêtent un intérêt particulier pour son commerce d'exportation, son trafic touristique et, il convient de ne pas le négliger, aussi pour ses besoins spirituels et humanitaires.

A notre époque d'économie mondiale, le poids principal des échanges de courrier et de marchandises de haute valeur entre les grands centres économiques se porte sur la route de l'Atlantique nord. Sur 54.000 tonnes, en nombre rond, de courrier et de marchandises de l'espèce susmentionnée, qui ont quitté l'Europe en 1934 à destination des pays d'outre-mer, 11.200 tonnes sont allées en Amérique du Nord; le solde se partageait entre tous les autres continents. Inversement, sur 22.700 tonnes exportées d'Amérique du Nord, 12.200 tonnes ont pris le chemin de l'Europe en franchissant l'Atlantique. Ces rapports sont encore plus marqués en ce qui concerne le trafic des voyageurs: environ 70 pour cent de tous les passagers qui, en 1930, utilisèrent les navires des lignes transocéaniques empruntèrent la voie de l'Atlantique nord.

Les Etats-Unis ont de tout temps joué un rôle de premier plan en ce qui concerne nos exportations outre-mer de produits manufacturés, nous pensons en particulier aux machines, montres, instruments de précision, produits chimiques et pharmaceutiques et aux textiles de luxe; c'est de ce pays également que viennent la majorité de nos hôtes d'outre-mer. A raison de l'issue de la guerre, la route de l'Atlantique deviendra, encore bien davantage qu'autrefois, le centre de gravité du trafic mondial.

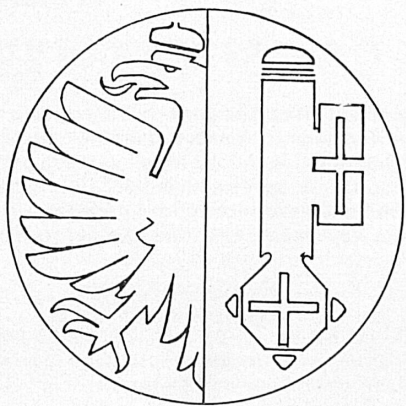
Les considérations ci-dessus indiquent nettement quels principes devront inspirer la politique aérienne suisse en ce qui concerne les lignes intercontinentales: l'établissement d'une première ligne aérienne entre la Suisse et les Etats-Unis doit être considéré comme la première et la plus importante tâche d'un programme immédiat. En second lieu, il faudrait prévoir des liaisons par la voie des airs avec l'Amérique

du Sud ainsi que le Proche-Orient, en envisageant la prolongation de cette dernière ligne jusqu'en Extrême-Orient.

L'U. S. Civil Aeronautics Board, le ministère de l'air américain, vient d'accorder à trois compagnies de navigation aérienne américaines des concessions pour l'exploitation de lignes régulières à destination de l'Europe et au delà. Le parcours New-York—Terre-Neuve—Irlande—Paris—Suisse—Rome—Athènes—Le Caire—Bombay a été attribué à la « Transcontinental and Western Airlines Inc. ». L'inauguration de cette ligne est prévue pour le courant de l'année prochaine. Les avions de cette ligne intercontinentale feraient d'abord escale à Genève, en ce qui concerne la Suisse, car cette ville sera la seule à disposer jusque-là d'une piste d'envol en béton longue de 2000 m.

Par la signature de la convention mondiale de Chicago, il a été formellement reconnu à la Suisse le droit d'exploiter une ligne aérienne battant pavillon national à destination des U. S. A. La Suisse pourrait ainsi suivre l'exemple d'autres petits pays européens comme la Suède, notamment, qui a déjà inauguré une telle ligne, ou encore comme la Hollande et la Norvège, qui ont entrepris avec succès des démarches en ce sens auprès de Washington. La Suisse veut-elle et peut-elle faire usage du droit qui lui a été concédé? Cela dépend avant tout de l'achèvement en temps utile d'un aéroport remplissant les conditions nécessaires à un trafic intercontinental et de l'acquisition d'un matériel volant adéquat. Sur la base de conversations approfondies avec des cercles politiques et économiques dirigeants, nous pouvons affirmer qu'il existe aussi, aux Etats-Unis d'Amérique, un intérêt vif et réel en faveur de l'établissement d'une liaison aérienne rapide et permanente avec la Suisse, cette oasis de paix au cœur de l'Europe: c'est là une indication pleine de promesses pour l'avenir.

Henry Pillichody, New-York/Zurich.



L'AÉROPORT DE GENÈVE-COINTRIN

Le premier aménagement de l'aéroport de Cointrin remonte à l'année 1920. Depuis cette époque, le trafic n'a cessé de se développer d'une manière continue.

En 1937, il a été nécessaire de construire une première piste en béton de 405 m. de longueur. Deux ans après, quand la guerre éclata, la piste était déjà trop petite, et il était devenu évident que le champ lui-même devait être considérablement agrandi, et son relief corrigé. Ces travaux, que l'absence de tout trafic permettait d'exécuter dans des conditions favorables, ont été entrepris par le canton de Genève en 1941 à ses frais quasi exclusifs au prix d'une dépense estimée à neuf millions, bâtiments compris. Alors que, en 1944, la piste nouvelle de 1.200 m. de longueur était déjà terminée, la Confédération a voté un crédit de 2.300.000 francs en

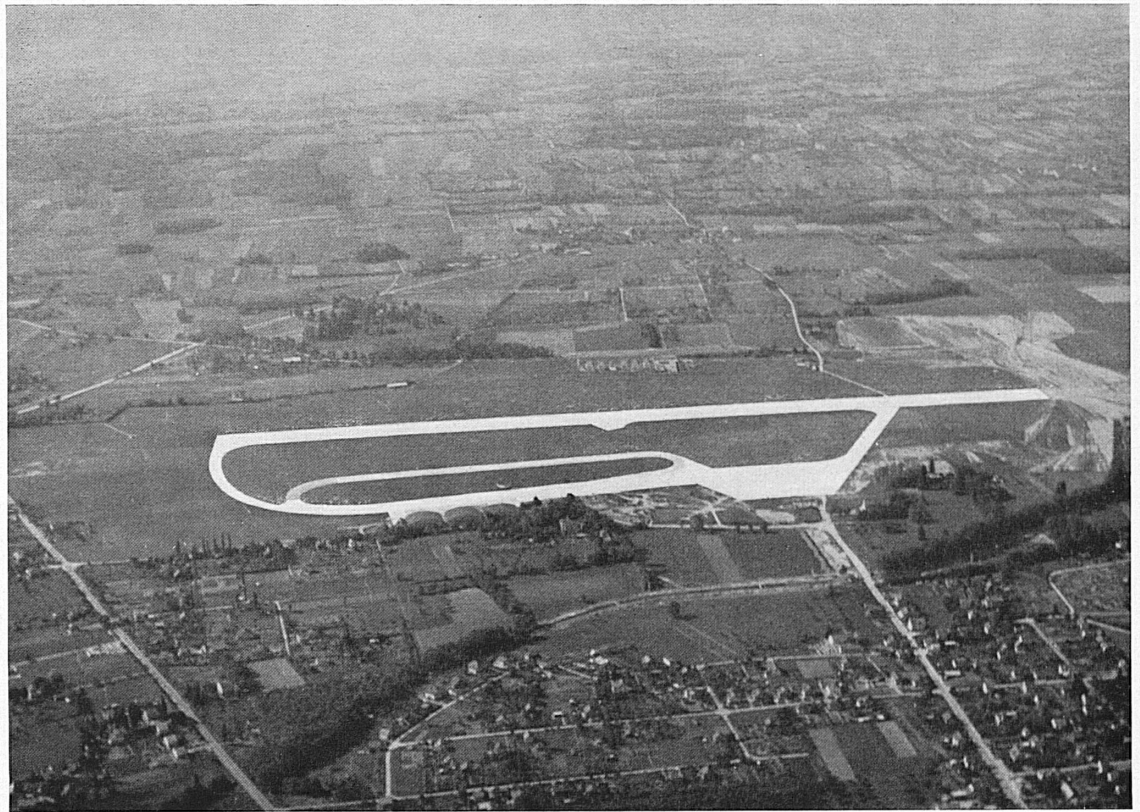
Vue de la nouvelle piste en béton; actuellement large de 50 m. et longue de 1,2 km., elle atteindra l'année prochaine la longueur de 2 km. — Übersichtsbild über die neue, 50 m breite und bis jetzt 1,2 km lange Betonpiste, die bis im nächsten Jahre auf 2 km verlängert sein soll.

Photo Molard S. A.



Vue à vol d'oiseau de l'aéroport de Genève-Cointrin. On y distingue les 3 vieux hangars et, derrière eux, l'étroite piste de 1937. Plus en arrière, la nouvelle piste qui sera encore prolongée vers la droite. Au centre, l'emplacement du bâtiment principal. — Aufnahme des Flugplatzes Genf-Cointrin aus der Luft. Man erkennt die 3 alten Hangars und dahinter die schmale Piste von 1937. Weiter zurück die breite, moderne Piste, die nach rechts hin noch verlängert wird. Vor den breiten Platz im Mittelgrund kommt das Stationsgebäude zu liegen.

Photo Bratschi



favorable de son allongement à 2 km. Ce travail est maintenant en pleine activité. La piste totale sera utilisée en été 1946. La dépense probable est de 17 millions, pour tout le travail.

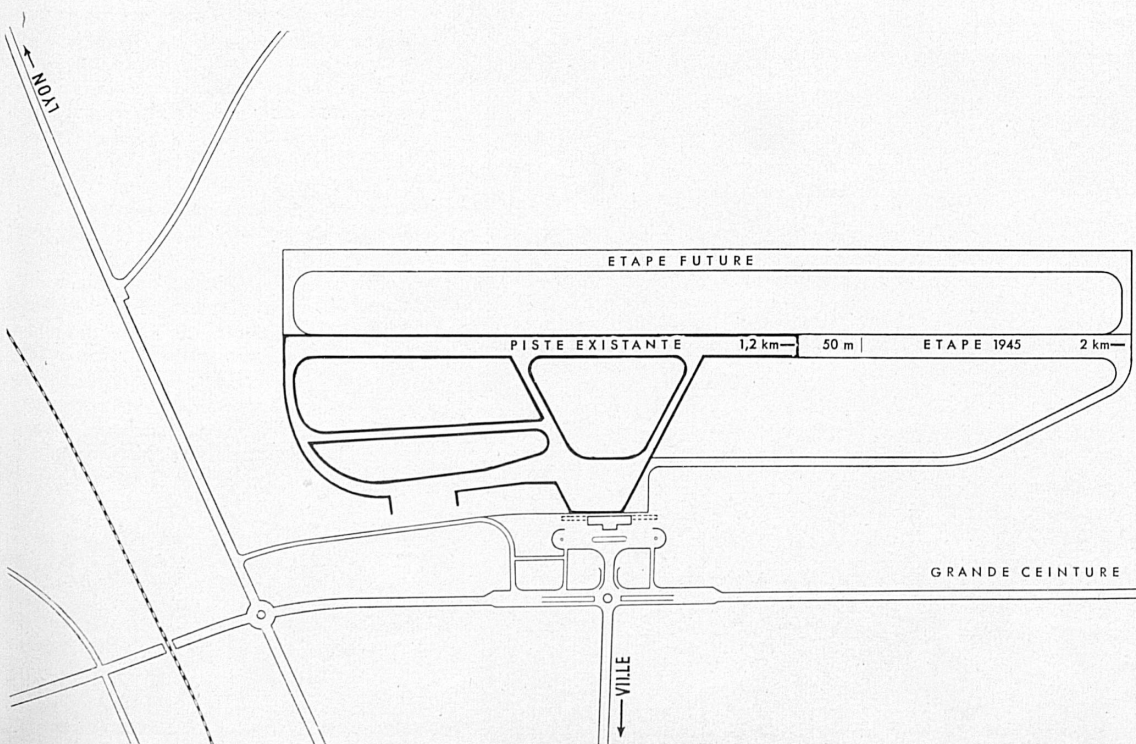
Le cube des terrassements dépasse un million de mètres cubes, et la surface des bétonnages depuis 1941 sera de 21 hectares; le champ lui-même mesure 150 hectares.

L'aéroport peut déjà recevoir, malgré les travaux en cours, les plus gros avions en service sur notre continent. Les installations auxiliaires, T. S. F., radiogoniométrie, phare d'atterrissage, éclairage, axe de descente lumineux, etc., sont des plus modernes; elles seront adaptées à la piste agrandie. Un nouveau bâtiment pour

l'administration et le service des voyageurs va être mis en chantier; il sera prêt sans grand délai. On travaille également aux voies d'accès à cette nouvelle gare.

Déjà plusieurs services aériens internationaux ont repris leur activité à Genève-Cointrin. Une ligne nouvelle entre la Suède et la Suisse vient encore d'être inaugurée ces jours derniers. Tout fait prévoir que, grâce aux sacrifices consentis pour équiper l'aéroport de Cointrin, notre pays pourra tenir un rang honorable parmi les aéroports internationaux.

Louis Casati, conseiller d'Etat
chargé du Département des travaux publics.



Esquisse du nouvel aménagement de l'aéroport de Genève. — Kartenskizze der Neuanlage des Flugplatzes Genf.