

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105 (1987)
Heft: 24

Artikel: Eröffnung des neuen Genfer Flughafenbahnhofs
Autor: Weibel, J.P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76630>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

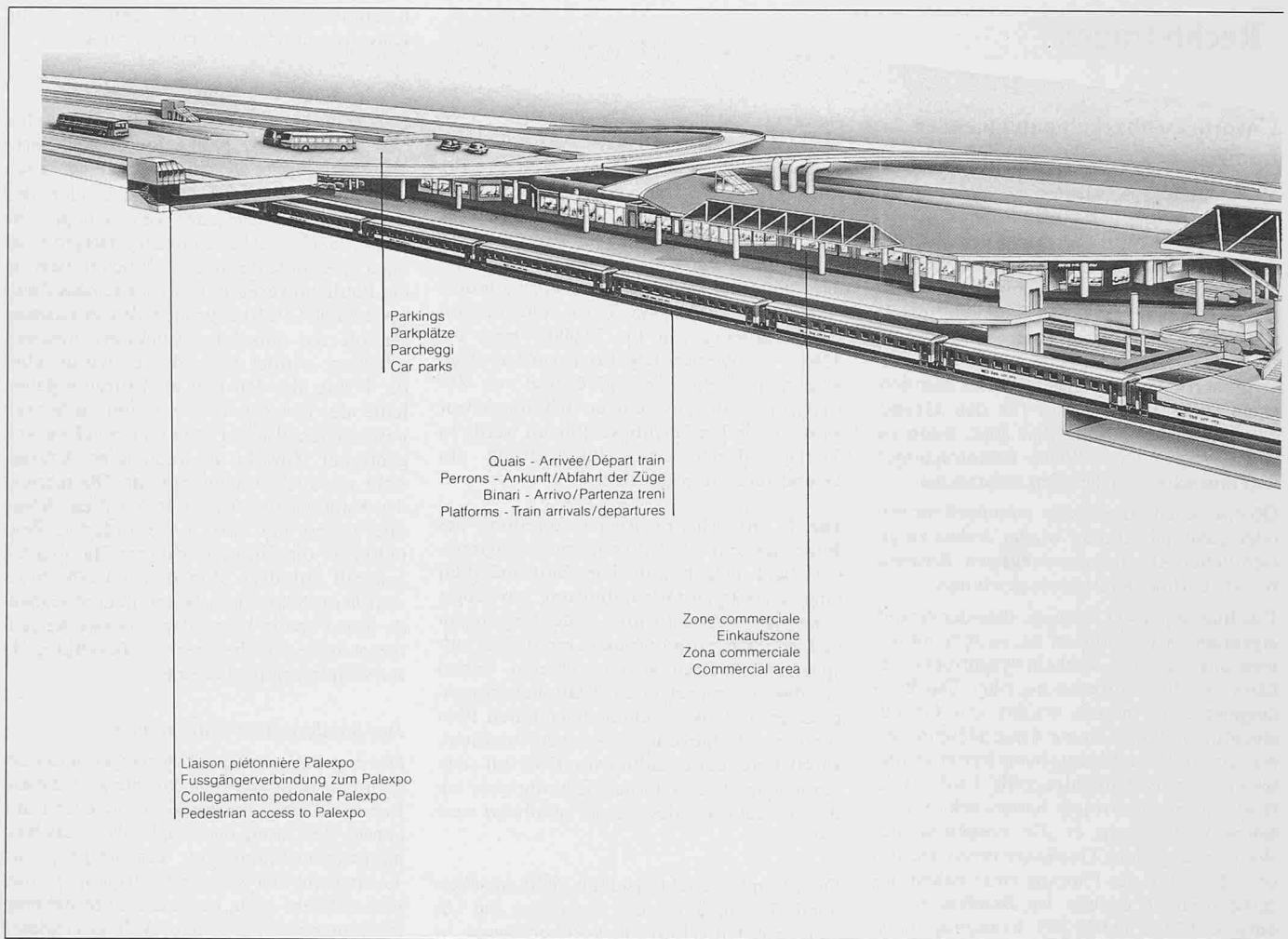
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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



Schnitt durch die Anlagen des neuen Bahnhof Genf-Flughafen

Eröffnung des neuen Genfer Flughafenbahnhofs

Die grösste Baustelle der Westschweiz gehört seit dem 31. Mai 1987 mit der Inbetriebnahme des Genfer Flughafenbahnhofs der Vergangenheit an. Die neue, 6 km lange Doppelspur der SBB/CFE führt vom Genfer Bahnhof zuerst parallel zum Trasse Genf-Lyon, zweigt dann zum Flughafen ab, den sie unterirdisch erreicht. Im Bahnhofneubau werden stündlich sechs Züge die Verbindung zu Genf und damit zum regionalen, nationalen und internationalen Bahnverkehr herstellen. In sechsjähriger Bauzeit und mit einem Aufwand von insgesamt 279 Mio. Franken entstand diese Drehscheibe zwischen Flug und Bahn, an welcher sich der Bund mit 41, der Kanton mit 6 und die SBB mit 53 Prozent beteiligten. (Red.)

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.

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 visi-

teurs 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'aéroport existant, où les flux des voyageurs arrivant et partant sont traités sur deux niveaux différents. Cette séparation trouve son prolongement naturel dans la nouvelle gare CFE. 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'aéroport;
- le niveau de liaison avec le niveau «Départ» de l'aéroport.

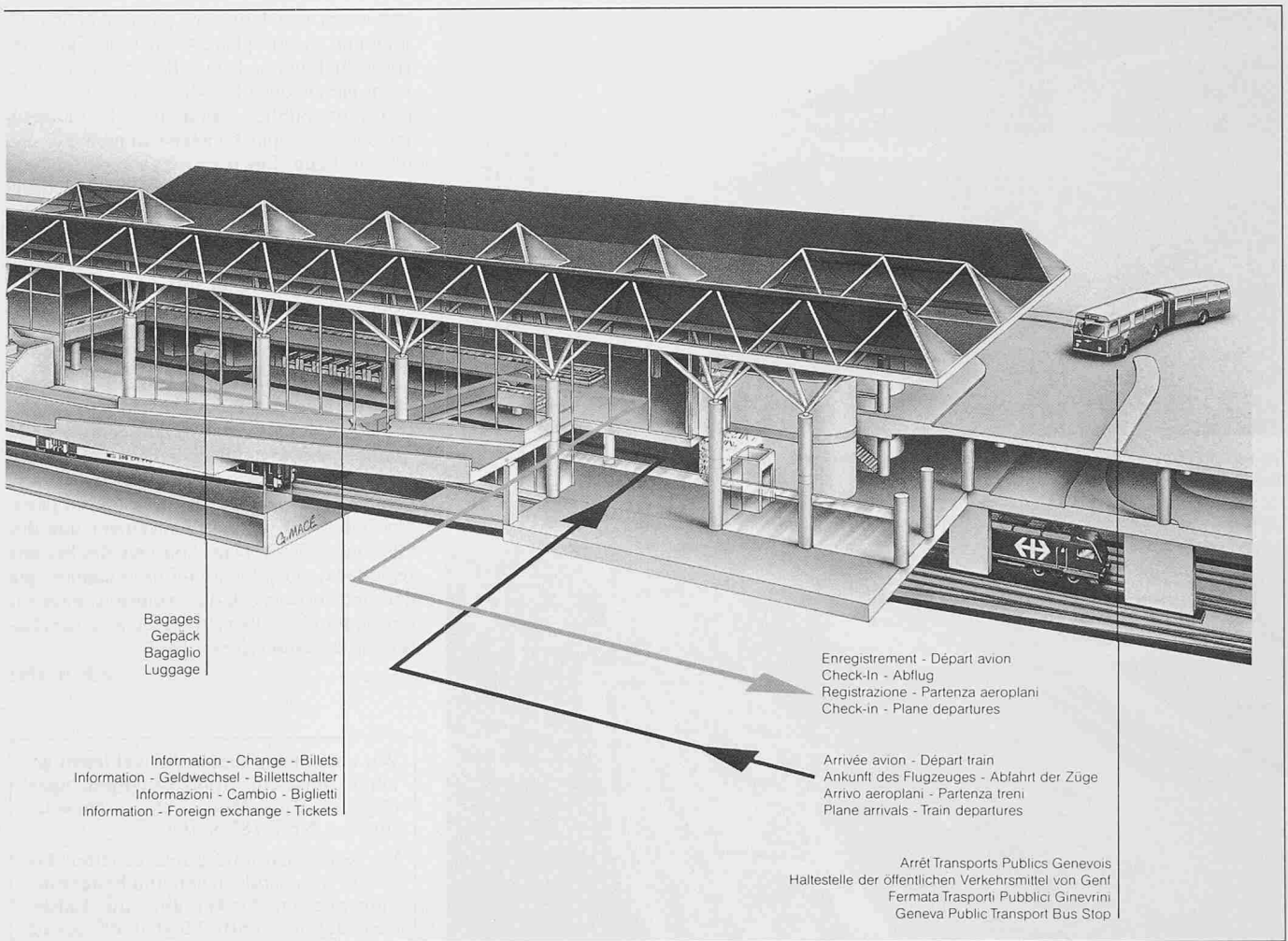
Contrairement à la gare de Zurich-Aéroport, entièrement souterraine, celle de Genève-Aéroport bénéficie dans une large mesure d'un éclairage naturel.

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 lanternes vitrés sur ses côtés et au centre.

Du confort pour tous les voyageurs

Le soin apporté à l'étude des cheminements 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 CFE, 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. Néan-



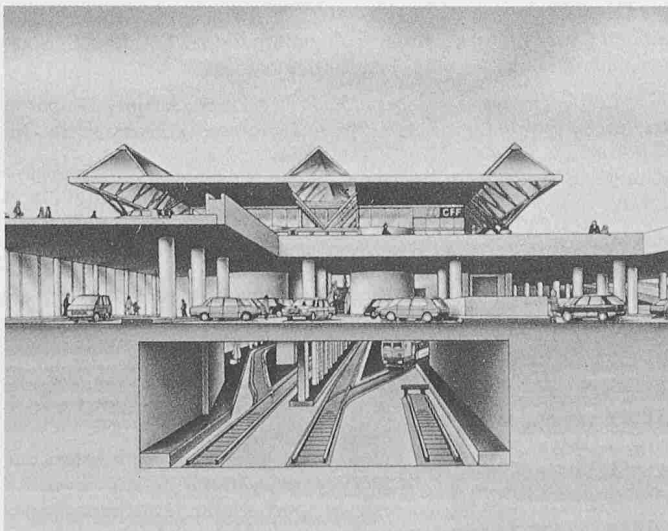
moins, les équipements aéroportuaires et ferroviaires offrent désormais un maximum de confort pour diminuer les inconvénients subsistant encore.
Les commodités d'un centre d'échanges moderne ne manquent pas à la gare de l'aéro-

port: bureaux d'information et de change, guichets pour les billets et les bagages, buffet, galerie marchande avec boutique et restaurants en feront certainement aussi un centre d'attraction pour la population locale, comme cela est le cas de Zurich-Aéroport.

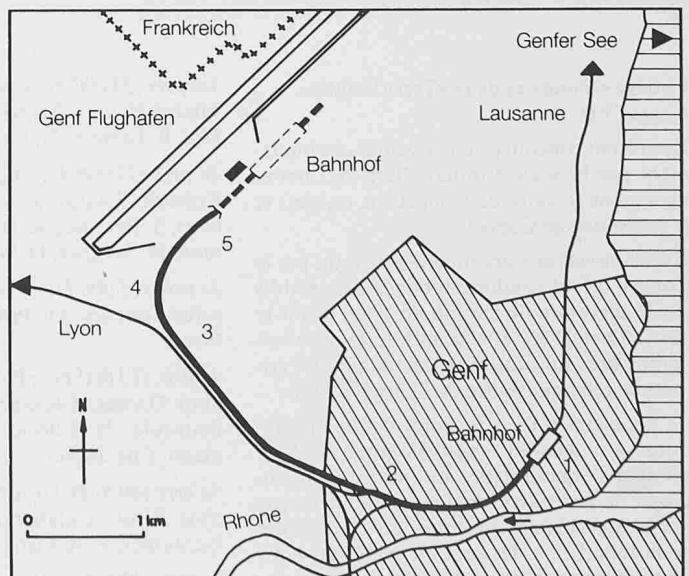
Genève-Cointrin – une tête de ligne

Certains commentateurs ont regretté la construction d'une gare où tous les trains doivent rebrousser chemin plutôt que de repartir di-

Die Gleisanlagen des Genfer Flughafenbahnhofs liegen unterirdisch, die Verbindungsgeschosse zu den ankommenden und abfahrenden Passagieren oberirdisch



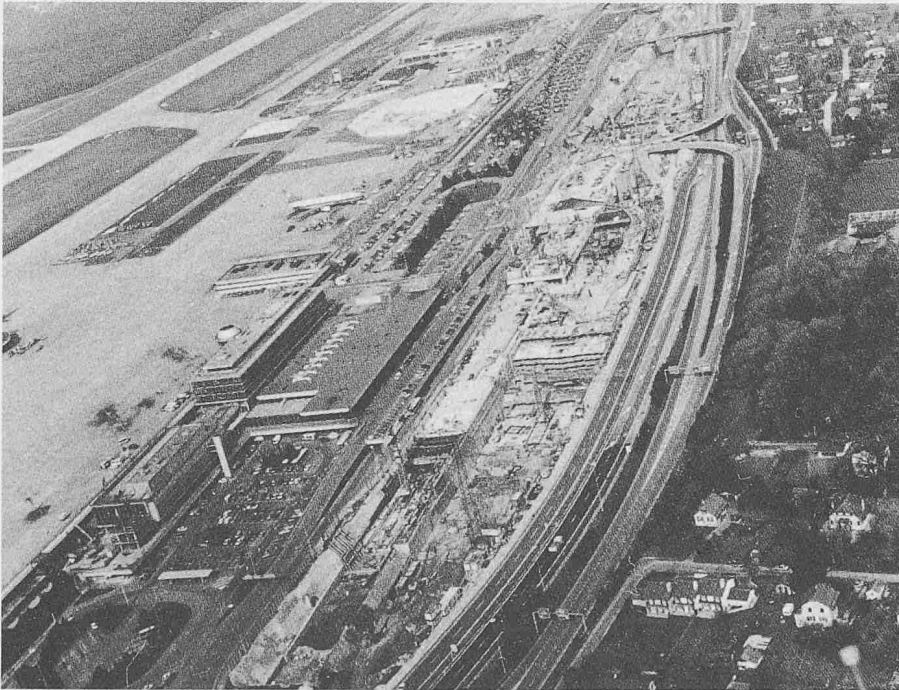
Die Linienführung der neuen Genfer Flughafenlinie





Die neuen Perronanlagen des Genfer Bahnhofs für die Flughafenlinie gegen den Place du Reculet gaben diesem ein sehr viel freundlicheres Gesicht

Luftaufnahme der Bahnhof-Baustelle am Genfer Flughafen Cointrin



rectement 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.

J.P. Weibel

Wir entnehmen diesen Artikel leicht gekürzt unserem französischsprachigen Organ «Ingénieurs et architectes suisses», Nr. 10/87, S. 169.

Wir verweisen unsere interessierten Leser auf die ausführlichen und bestens dokumentierten Artikel über die Entstehung der neuen SBB-Flughafenlinie und den Flughafenbahnhof Genf-Cointrin: Vgl. «Ingénieurs et architectes suisses», Heft 6/87 und Heft 10/87, die erhältlich sind bei der Redaktion, En Bassenges, 1024 Ecublens

Ein Sonderdruck «Raccordement Ferroviaire Genève-Aéroport» kann bezogen werden durch Vorauszahlung von Fr. 5.- auf PC30-4950-1, SBB-Generalsekretariat, 3030 Bern.

Wettbewerbe

Collège secondaire de la «Terre Sainte», Coppet VD

Le présent concours a été organisé conjointement par la Société immobilière de l'arrondissement scolaire de Coppet SA (Arsco) et la commune de Coppet.

Il était ouvert aux architectes reconnus par le Conseil d'Etat vaudois, domiciliés ou établis sur le territoire du canton de Vaud avant le 1er janvier 1986, et aux architectes vaudois établis hors du canton et répondant aux critères de reconnaissance du Conseil d'Etat.

Le concours a reçu un total de 70 inscriptions. A la date du rendu, 38 projets ont été remis à l'organisateur. Le jury a exclu un projet de la répartition des prix pour ne pas avoir respecté le programme, un autre projet de la répartition des prix du jugement pour ne pas avoir respecté le délai d'envoi.

1er prix (25 000 Fr. avec mandat d'exécution): Michel Herzen, Mézières; collaborateurs: A. Fiol, E. Lacroix, G. Vionnet

2e prix (17 000 Fr.): Fonso Boschetti et Ivan Kolecek, Lausanne; collaborateurs: F. Alberti, S. Bernasconi, D. Mirante, J.-M. Pelleaux, M. Wagner, D. Woefray

3e prix (15 000 Fr.): Vincent Mangeat, Nyon; collaborateurs: O. Pina, R. Williamson, P. Genet

4e prix (13 000 Fr.): Patrick Mestelan et Bernard Gachet, Lausanne; collaborateurs: S. Bourquin, N. Cuccio, G. Meylan, F. Lehmann, Chr. Jecker

5e prix (8000 Fr.): Catherine et Olivier Henchoz, Nyon, collaborateurs: B. Didenot, K. Lichteiner, P.-A. Fisher, A. Arnould

6e prix (7000 Fr.): Jean-Baptiste Ferrari, Lau-

sanne; collaborateurs: O. Aubaret, J.R. Delessert, D. Bettens, Ch. Birraux, A. Meier, R. Schacher, M. Villard

7e prix (6000 Fr.): Hansjörg Zentner, Lausanne; collaborateurs: A. Lathion, E. Soutter, J.A. Bottinelli

8e prix (5000 Fr.): Plarel, Jacques Dumas et Serge Pittet, Lausanne; collaboratrice: M. Ruzicka-Rossier

9e prix (4000 Fr.): Hervé de Giovannini, et Philippe Blanc, Lausanne; collaboratrice: H. Rey

Le collège des «Rojalets» est destiné à recevoir 480 élèves (215 garçons et 265 filles). Pour accueillir l'ensemble de ces élèves, il est prévu de construire:

- 24 salles d'enseignement général
- 10 salles spéciales
- 1 réfectoire et les locaux administratifs et de services nécessaires
- 1 salle de sport double (également disponible pour les sociétés locales).