

La nouvelle aéroport de Genève-Cointrin

Autor(en): **Ellenberger, J.-M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **90 (1964)**

Heft 3: **Urbanisme genevois**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66968>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

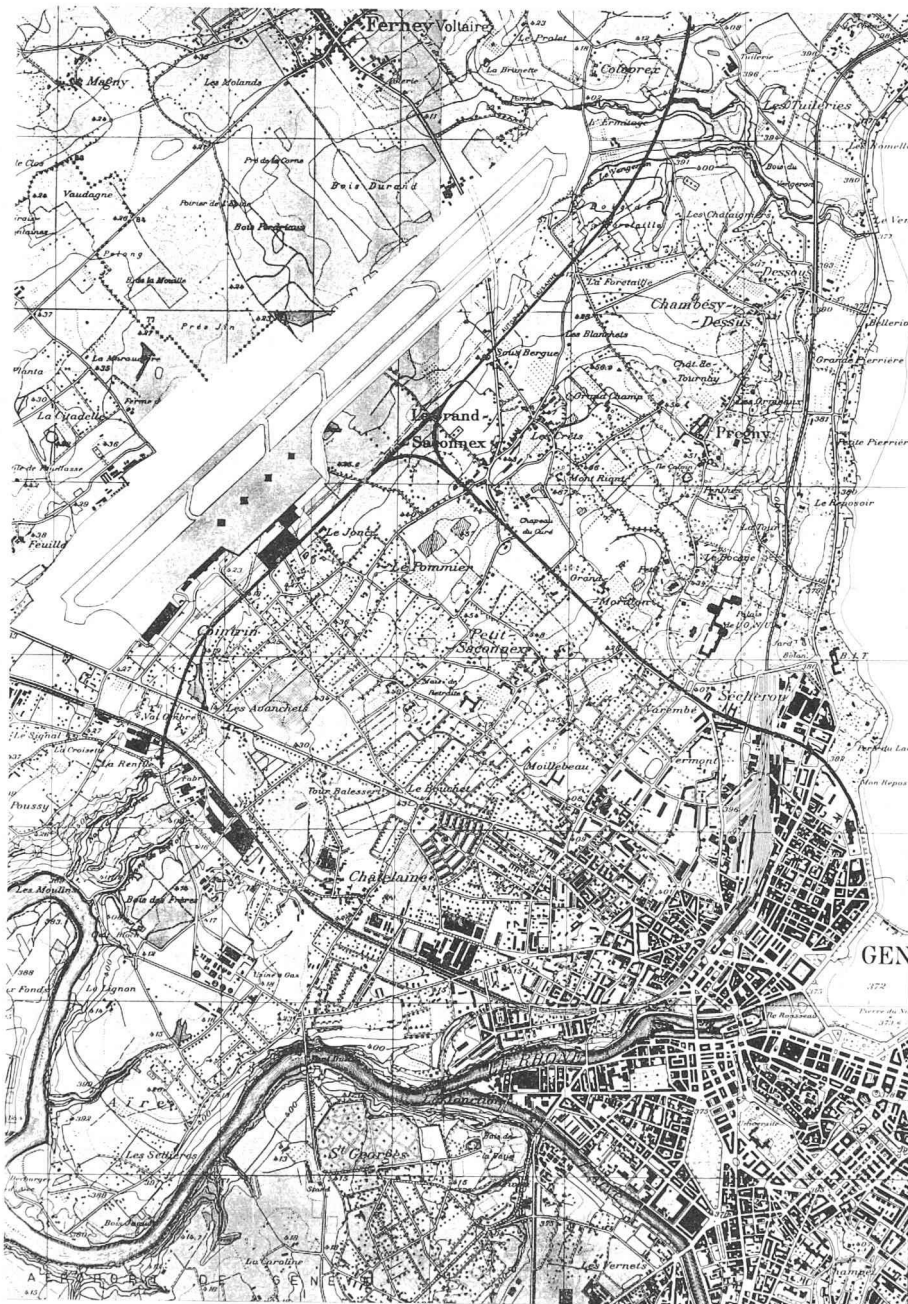
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La nouvelle aérogare de Genève-Cointrin¹

par J.-M. ELLENBERGER, arch. SIA



La nouvelle aérogare de Genève-Cointrin.
Plan de situation.

Il peut sembler étrange que dix ans après l'inauguration des bâtiments actuels de l'aérogare, la décision ait été prise de construire ailleurs un nouvel ensemble. La réponse est simple : si le bâtiment ancien pouvait, à la rigueur, s'agrandir, l'aire de stationnement, elle, était inéluctablement trop petite. Ainsi c'est bien la fonction qui a été prépondérante dans le choix d'une nouvelle solution. Il fallait que les bâtiments soient assez éloignés de la piste pour permettre une aire de stationnement suffisante. D'autre part, en reconstruisant plus au nord,

¹ Les architectes mandatés par l'Etat sont MM. Camoletti et Ellenberger, arch. SIA.

on se trouvait plus près du centre de la piste d'atterrissage récemment allongée de quatre kilomètres.

La décision fut prise de ne modifier qu'à peine le bâtiment actuel et d'en faire l'aérogare de fret. Excellente idée qui permit d'utiliser au mieux la structure existante et d'avoir toute la liberté possible quant au nouveau bloc passagers. Ceux qui, aujourd'hui, doivent à tout prix modifier d'anciennes constructions, savent les difficultés qu'ils rencontrent. Nous sommes placés, heureusement, dans le cas de construire un nouveau bâtiment et nous félicitons les autorités genevoises et fédérales d'avoir eu le courage d'éclaircir la situation.

Comme c'est l'aire de stationnement qui a été à l'origine de la remise en question du programme de l'aérogare, nous parlerons d'abord du mouvement des avions et de l'importance du rapport avions-passagers. A ce sujet, nous rappelons que les aérogares vieillissent avant même d'être terminées et si nous avons quelques théories modernes aujourd'hui, nous savons bien que demain elles seront caduques. Ainsi, nous sommes à l'aise pour critiquer le système des « Finger » perpendiculaires au front du bâtiment et s'avancant vers la piste, empêchant tout mouvement logique des avions à réaction. Nous critiquons encore plus vivement le système qui consiste à aller chercher les passagers au moyen de bus, d'encombrer ainsi l'aire de stationnement et d'empêcher toute

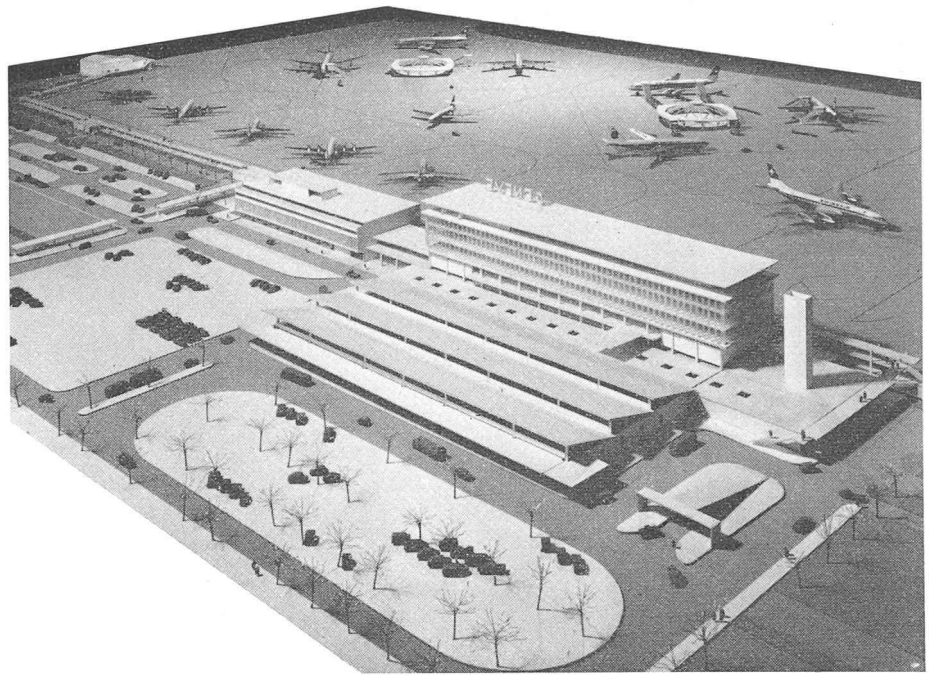
fluidité au système d'évacuation des passagers, obligés, les pauvres, d'attendre que le dernier de leurs compagnons de voyage ait atteint le car avant que celui-ci amène, en bloc, aux services de douane et de police, cent ou deux cents aéronautes excédés. Il faut permettre aux voyageurs de quitter l'avion comme ils quittent un train, sans les retenir, sans en faire l'objet de dangers pour le trafic, sans les exposer aux intempéries.

Ainsi, nous arrivons à la partie du projet la plus importante pour nous, la création de quatre aérogares satellites au large des bâtiments frontaux. Ces « satellites » résolvent les problèmes les plus aigus posés par

la circulation des avions et celle des passagers. Capables, chacun, de recevoir quatre à six appareils libres de leur mouvement, d'amener ou d'emmener six à huit cents passagers circulant sous l'aire de stationnement, de permettre à ces passagers d'attendre en toute sécurité le moment du départ, de leur donner toutes les possibilités de transit et de communication avec le bâtiment principal, au moyen de tunnels munis de tapis roulants; il semble bien qu'il s'agisse là d'une solution rationnelle.

Le bâtiment frontal, évidemment, permet, lui aussi, la communication avec une quinzaine d'appareils moins importants que ceux abordant aux satellites.

Disons quelques mots sur les rapports entre l'aérogare et le



La nouvelle aérogare de Genève-Cointrin. Vue du côté ville. A l'arrière-plan : deux satellites.



La nouvelle aérogare de Genève-Cointrin. Vue du côté piste. A l'avant-plan : un satellite.

pays, sur l'urbanisme et les liaisons qui permettront aux passagers d'atteindre rapidement la voie des airs. Tout peut être résumé simplement : l'autoroute de Suisse traverse (en sous-sol) la place de l'aérogare et est reliée à celle-ci par des bretelles ad hoc, une gare de chemin de fer à rebroussement est prévue afin d'avoir la liaison ferroviaire avec les principales villes de l'ouest de la Suisse et de la Savoie, l'accès à Genève étant pratiquement le même que celui que nous avons maintenant, le centre de la ville se trouvant à cinq kilomètres de l'aérogare. Un parking important est prévu autour des bâtiments, parking très « différencié », permettant de résoudre, pour l'instant, le problème chaque jour plus impératif du logement des véhicules à moteurs. Une

station de trolleybus reliera l'aérogare à Genève.

Quant aux solutions que nous avons proposées pour le système constructif, nous n'en dirons que peu de chose. Une trame carrée de 7,20 m par 7,20 m a servi de base à tout le régime porteur. Une structure de béton armé supporte tous les bâtiments hauts, la place et la gare. Une structure de métal recouvre la grande halle de départ. Les « satellites » sont en métal.

Un problème toujours important, celui des visiteurs, n'ayant rien à voir avec les voyageurs, a retenu aussi

notre attention : à l'encontre de certaines théories, essentiellement économiques, qui proposent que l'on mélange le plus longtemps possible visiteurs, accompagnants et voyageurs, nous avons pensé qu'il fallait, au contraire, faire une sévère discrimination et retenir, dès la halle de départ, le flot des non-voyageurs. Pour eux, il est prévu un restaurant nettement séparé du bâtiment principal et une galerie courant sur tout le front de l'aire de stationnement, c'est-à-dire sur huit cents mètres, ce qui permet, sans perturber le trafic, de satisfaire aux légitimes besoins de curiosité de la population.

Une caractéristique du projet de Genève est la présence d'un organisme, en quelque sorte autonome, qui est l'aérogare française. En accord avec nos voisins,

nous avons créé, pour eux, une tête de ligne exterritorialisée, permettant aux habitants de l'Ain et de la Savoie d'éviter une douane inutile et facilitant, pour les passagers non français (Genève-Paris ou Genève-Nice) en les groupant, les formalités policières et douanières. Le fonctionnement de cette aérogare est semblable à celui des bâtiments principaux : arrivée au sous-sol, départ à l'étage (pour ceux qui quittent ou arrivent en France) et, pour les Français, halle de plain-pied sans le moindre obstacle, permettant ainsi un accès très simple aux avions.

Nous commençons, aujourd'hui, le chantier de l'aérogare de Genève avec enthousiasme. Les plans actuels sont le résultat dessiné de la collaboration d'un collège de spécialistes, dont nous n'avons fait que résumer les idées en les « architecturant », sachant très bien que notre rôle est essentiellement celui d'un coordinateur.

La synthèse que nous proposons, sans être parfaite, représente au mieux l'équilibre des données actuelles du problème.

Cité satellite de Meyrin

par Louis PAYOT, arch. EPF-SIA

Premier bilan

Il est parfois des hasards qui nous donnent à penser que souvent les urbanistes proposent et l'homme dispose.

Meyrin fut une commune longtemps paisible et typiquement agricole. Rien ne semblait la prédisposer à un développement assez exceptionnel. Dès l'après-guerre pourtant, deux faits importants, l'agrandissement de l'aéroport international et la création du complexe du Centre européen des recherches nucléaires (CERN) allaient absorber une partie non négligeable du territoire.

Par compensation, plutôt que d'agrandir la zone d'expansion du village, les autorités cantonales, vu les sacrifices consentis, projetèrent une cité nouvelle à créer de toutes pièces. L'Etat et son service d'urbanisme, bien que ne possédant aucune des parcelles dans la zone envisagée, délimita sur des terrains agricoles et de villas une aire d'expansion urbaine. L'expérience était hasardeuse ; il fallait y croire.

La qualité des terres arables n'étant pas spécialement bonne, les agriculteurs propriétaires furent sensibles au prix maximum, fixé alors à 14 fr. le m². La loi de l'offre et de la demande joua et, sans que de grandes investigations soient entreprises, une ville naissait.

Avec quelques années de recul, on peut se demander s'il fallait blâmer les promoteurs et les réalisateurs se lançant dans une aventure qui eût pu tourner court. Les pouvoirs publics, par manque de foi peut-être mais surtout faute d'un équipement administratif assez étoffé, n'avaient pas pu préparer l'opération dans son détail.

Ne minimisons cependant pas le travail effectué. Un plan masse était établi, ayant force de loi, fixant les idées générales mais, pour l'équipement, les voiries et réseaux divers, tout était à faire. Cet article, loin d'être une critique, aura atteint son but s'il peut attirer l'attention de tous les milieux techniques sur le sérieux et l'importance des études préalables. Une ville de 18 000 habitants à créer entièrement coûte environ 367 millions de francs.

Dépenses

	Fr.
Terrain : 800 000 m ² à 20 fr. le m ² , prix moyen	16 000 000
Réseau d'égouts (sans la station d'épuration)	4 000 000
Routes : 6,5 km	6 000 000
Eau, gaz, électricité	12 000 000
a) 7 500 000 fr. pour l'eau et son raccordement depuis la ville.	
b) Electricité : pour le réseau, mais sans le renforcement extérieur au dit.	
Téléphone :	
Câbles	1 000 000
Equipement du central téléphonique et câbles de liaison au dit	2 000 000
Cinq groupes scolaires	30 000 000
Un stade	2 000 000
Immeubles résidentiels, à 125 fr. le m ³	270 000 000
Lieux de culte	4 000 000
Bâtiments publics	5 000 000
Centre commercial	15 000 000
Transports publics (pour mémoire)	
	<hr/>
	367 000 000

Apports

Taxe d'équipement	<hr/> 13 000 000
-----------------------------	------------------

Dépenses à investir pour un habitant

en admettant un taux d'occupation de 1 habitant par pièce :	
	<hr/> Fr. 367 000 000 = <hr/> Fr. 20 400
	18 000 hab.

A l'heure de la recherche opérationnelle et du calculateur électronique, l'empirisme devrait être banni. Il n'est pas dans mes propos de subordonner l'impulsion créatrice à la logique sèche, mais le contrôle de l'une par l'autre paraît indispensable. A l'échelon cantonal, si ce n'est pas communal déjà, des mises au point du plan devraient être prescrites, des enquêtes établies sur les besoins déterminant les programmes. Toutes ces investigations sont de longue durée et demandent des spécialistes avertis, car des extrapolations avec des