

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

**Artikel:** Raccordement ferroviaire Genève-Aéroport  
**Autor:** Schlumpf, Léon  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-76378>

### **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:** 30.01.2025

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

# RACCORDEMENT FERROVIAIRE GENÈVE-AÉROPORT

*Les transports publics ont un avenir. Les avantages des chemins de fer sont de nouveau prisés. Le train et l'autobus prennent une importance croissante, dans l'optique de la protection de l'environnement.*

*Le succès des transports publics dépend du parfait fonctionnement de ce qu'on appelle la chaîne de transport : les modes de transport doivent se compléter et se raccorder sans rupture. Cette exigence ne s'applique pas seulement au rail et à la route, mais également au transport aérien. L'avion convient aux longues distances et le train aux trajets moyens ou courts. Les avantages de ces deux moyens de transport sont bien connus : grande capacité et rapidité, ainsi que confort et sécurité des voyageurs.*

*Les Chemins de fer fédéraux suisses ont su discerner en temps utile les chances de succès d'une étroite collaboration entre le train et l'avion. En mai 1980 déjà, la ligne de l'aéroport de Zurich entrait en service. Son succès a été immédiat et a abouti à la décision de raccorder au réseau ferroviaire Cointrin, le deuxième aéroport de Suisse.*

*Aujourd'hui, le raccordement ferroviaire de Genève-Aéroport est achevé. Il sera inauguré le 25 mai prochain et ouvert au trafic régulier le 31 mai 1987. Dès lors, Genève-Aéroport sera tête de ligne et terminus des trains Intercity et directs au départ et à destination de Genève. Ces trains conduiront les voyageurs à Berne et à Zurich par la transversale ouest-est, à Bienne et à Bâle par la ligne du pied du Jura ainsi qu'en direction du Valais par celle du Simplon. Du même coup, plus de cent trains par jour dans les deux sens mettront le cœur de Genève à six minutes de son aéroport intercontinental. Cette densité de la desserte ferroviaire et les multiples services qu'offre le chemin de fer contribueront certainement à resserrer encore les liens confédéraux de Genève avec les cantons voisins et la Suisse tout entière. Je me réjouis du bon déroulement des travaux et, au nom du Conseil fédéral, je félicite les Chemins de fer fédéraux et les autorités genevoises de cette œuvre accomplie en commun. Son achèvement couronne les efforts de tous ceux qui y ont travaillé avec compétence et dévouement. Que tous les artisans de cette réussite trouvent ici l'expression de ma profonde gratitude!*

*Genève et la Suisse romande peuvent se réjouir de cet heureux mariage du train et de l'avion.*



Léon Schlumpf, conseiller fédéral  
 Chef du Département fédéral  
 des transports, des communications  
 et de l'énergie

