



**DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT, DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT**  
**Direction du patrimoine et des sites - Service des monuments et des sites**

## **ANCIENNE AÉROGARE DE GENÈVE-COINTRIN**

### **Etude sur la valeur patrimoniale du bâtiment**

Réalisé à partir de 1946 par les architectes Jean Camoletti et Jean Ellenberger  
Bâtiment inauguré en mai 1949 et mis en service en octobre 1949



Entrée des passagers pour les vols internationaux vers 1950 (photo archives Aéroport International de Genève)

**Claden Andermatt architectes, novembre 2004**

<b>SOMMAIRE</b>		pages
<b>1</b>	<b>BUT DE L'ETUDE</b>	3
<b>2</b>	<b>APERCU HISTORIQUE</b> les débuts de l'aéronautique à Genève piste et infrastructures: un développement permanent aérogares et nouveaux besoins	4 – 7
<b>3</b>	<b>LES ARCHITECTES</b> le profil des architectes le concours d'architecture pour l'aérogare réalisations pour l'aéroport de Genève-Cointrin	8 – 9
<b>4</b>	<b>DESCRIPTION DES BATIMENTS</b> insertion urbaine programme et typologie construction, architecture et références	10 - 14
<b>5</b>	<b>DE L'ORIGINE A L'ETAT ACTUEL</b> transformations successives et réaffectations travaux récents et futurs travaux état actuel du bâtiment par rapport à l'état d'origine	15 – 22
<b>6</b>	<b>VALEUR PATRIMONIALE DU BATIMENT</b> valeur historique, urbanistique et architecturale durabilité et valeur d'usage	23 – 24
<b>7</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	25 – 26
<b>I</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES</b>	27 – 28
 <b>ANNEXES</b>		
<b>II</b>	<b>ANNEXES TEXTES</b>	11 pages
<b>III</b>	<b>ANNEXES PLANS</b>	5 pages
<b>IV</b>	<b>ANNEXES PAPIER</b>	29 pages

Etude sur mandat du Service des monuments et des sites  
DAEL - Etat de Genève

Claden Andermatt architectes EAUG-SIA  
23, bd du Pont d'Arve CH-1205 Genève  
0041 22 321 41 61 central@claan.ch

## 1 BUT DE L'ETUDE

La présente étude a pour but d'une part :

d'étudier la valeur patrimoniale du bâtiment de l'ancienne aérogare de Genève-Cointrin afin de répondre à la demande d'investigations complémentaires exprimées par la CMNS lors de la demande d'inscription à l'inventaire de celui-ci,

et d'autre part:

de préciser les caractéristiques architecturales, spatiales et matérielles (éléments d'origine) qui méritent attention et conservation dans le cadre du projet de transformations d'une partie du bâtiment pour la réalisation de l'aérogare destinée aux compagnies low-cost.



Aérogare de Genève-Cointrin et tarmac en 1949 (photo archives A.I.G. *Deux communes sur la piste*)

L'étude porte sur le bâtiment de l'ancienne aérogare inaugurée en 1949, qui a été réalisée par les architectes Jean Camoletti et Jean Ellenberger. Les mêmes architectes ont aussi réalisé par la suite la nouvelle aérogare ainsi que la tour de contrôle.

Cette réalisation est située par rapport aux grandes étapes qui marquent l'histoire de la construction de l'aéroport international de Genève, dont l'existence remonte à 1920.

Une description vise à définir l'état original du bâtiment et de ses fonctions, ainsi que son usage dans le temps suite à la construction de la nouvelle aérogare.

Les éléments d'origine subsistants sont répertoriés afin de servir de fil conducteur à une revalorisation du bâtiment, et préciser les modifications qui pourraient être réversibles sans entraver le développement de cette infrastructure.

## 2 APERCU HISTORIQUE

les débuts de l'aéronautique à Genève  
piste et infrastructures: un développement permanent  
aérogares et nouveaux besoins

Le commencement du XXème siècle est marqué par les débuts de l'aéronautique, qui provoquent un très fort engouement du public lors de **meetings d'aviation**. Dans le bassin genevois, différents terrains sont exploités à cet effet: en 1910 et 1911 pour des meetings à Viry en France et à Plan-les-Ouates (Pré-du-Camp), mais il existe aussi des champs d'aviation à Collex-Bossy, à Veyrier et à Saint-Georges. Même la rade de Genève a été utilisée pour poser des hydravions.

Si les années 1910 voient se multiplier tous les records (hauteur, longueur, vitesse), très vite l'avion est envisagé comme un moyen de transport à part entière, aussi bien pour la poste que des passagers. La guerre de 1914-18 va aussi démontrer l'utilité des avions pour le repérage et la téléphotographie.

L'implantation du siège de la Société des Nations à Genève dès la fin de la guerre permet d'envisager pour le futur aérodrome genevois un développement aussi bien international que national.

C'est en 1919 que le Grand Conseil de la République et Canton de Genève décrète une loi pour la création d'un champ d'aviation, qui prévoit l'achat de terrains sur les communes de Collex, Genthod, Bellevue et Versoix. C'est finalement des terrains situés à Cointrin, sur la commune de Meyrin, qui seront retenus pour leur disposition favorable entre le Salève et le Jura, avec un régime de vents stables.

Le **champ d'aviation de Cointrin** est officiellement inauguré en 1920, l'Office Fédéral aérien ayant délivré une concession autorisant le canton de Genève à exploiter un aérodrome douanier de première classe, aux côtés des champs d'aviation de Bâle et de Zürich. A ce sujet, un dépliant sur les Aérodrômes de Genève de 1921 indique Cointrin comme aérodrome terrestre et les Eaux-Vives comme base pour les hydravions, chacun des aérodromes ayant son bureau de douanes.

La construction du premier bâtiment administratif, l'aérogare inaugurée en 1922, marque les débuts de l'aviation commerciale, avec l'aéropostale puis avec des passagers. Cet édifice conçu selon une architecture de rural, ainsi que les hangars en bois qui l'accompagnaient, s'apparentait aux constructions agricoles présentes sur le site et n'était en rien représentative de la modernité développée dans la construction des avions.

C'est entre 1926 et 1931 que sont construits les premiers édifices utilitaires dont le caractère s'apparente à une modernité: trois hangars réalisés en maçonnerie avec une charpente métallique tendue en forme de voûte. Puis apparaîtra le premier édifice destiné au confort des passagers, un restaurant-crèmerie, édifié sous forme de chalet.

En avril 1931, le Conseil d'Etat prend un arrêté pour changer la dénomination de l'ancien champ d'aviation de Cointrin, qui devient l'**Aéroport de Genève-Cointrin**. La nécessité de développer les liaisons aériennes avec les grandes villes européennes est mise en évidence.

D'importants travaux sont envisagés sur l'aire de stationnement et sur la piste, afin de garantir l'utilisation de l'aéroport pour les nouveaux avions, plus grands et plus lourds. Afin d'améliorer les installations pour le trafic des voyageurs, un premier concours d'idées en vue de la construction d'une nouvelle aérogare est organisé en 1933. Sept projets sont déposés mais il n'y a pas de suite.

En 1937 est réalisée la première piste en béton de 405 mètres de longueur.

Entre 1939 et 1940, sous l'égide du conseiller d'Etat et chef du DTP, Louis Casaï, sont prises les décisions relatives à l'agrandissement et la modernisation de l'aéroport: allongement de la piste, éclairage du terrain, nouvelles installations radioélectriques et, surtout, édification d'une véritable aérogare.

Alors que tout le trafic aérien civil en Suisse est arrêté à cause de la guerre, ces grands travaux d'aménagement sont entrepris, avec l'aide de la Confédération suisse.

L'agrandissement de la piste, rendu nécessaire pour l'utilisation de nouveaux avions gros porteurs ainsi que les normes internationales relatives aux pistes d'aviation, engendre la coupure de la route cantonale de Genève à Mategnin. Le premier agrandissement prévu est de 975 mètres, puis de 1065 mètres. A la fin de 1943 la piste est prolongée à 1200 mètres.



La première piste en béton de 405 mètres et les hangars, 1939 (photo archives A.I.G. Deux communes sur la piste)

C'est en 1944 que les architectes Jean Camoletti et Jean Ellenberger remportent le concours d'architecture pour ce que nous pouvons appeler aujourd'hui la **première aérogare de Genève-Cointrin**, édifice représentatif et fonctionnel regroupant les espaces nécessaires au trafic des personnes et de marchandises, avec une capacité de 300'000 passagers par année, ainsi qu'une partie destinée au fret.

Rendue nécessaire par la dimension des avions toujours plus grands, la réalisation d'un hangar des avions de ligne et d'un atelier fut confiée au lauréat d'un autre concours organisé par le DTP. L'architecte Arthur Lozeron et la SA Konrad Zschokke réalisèrent le plus grand hangar d'Europe de l'époque. Le système de fermeture, avec des portes coulissantes de 21 x 15 mètres, a été réalisé par les entreprises Wanner et Hess.

Lors de la reprise du trafic aérien en été 1945, l'Aéroport de Genève-Cointrin devient, grâce aux travaux importants qui ont été effectués pendant la guerre, une des principales bases de l'aviation européenne. C'est à cette période que sont effectués les premiers vols nocturnes ainsi que les premiers vols transatlantiques de Swissair.

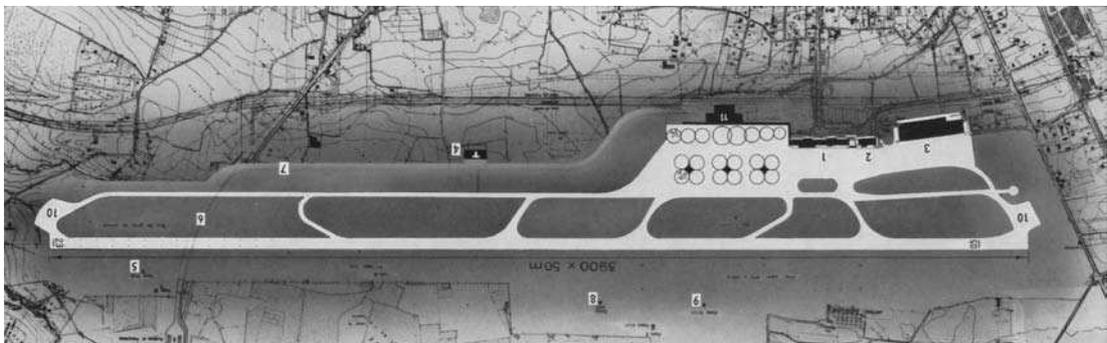
La construction de la nouvelle aérogare débute en 1946 et dure moins de trois années. Elle est inaugurée lors d'un grand meeting aérien du 20 au 22 mai 1949, conjointement au grand hangar. En parallèle et durant les mêmes années la longueur de la piste est portée à 2000 mètres, ce qui nécessita la suppression d'une colline et le comblement d'un vallon.



Vue de l'aéroport en 1950 avec sa piste de 2000 mètres. L'aérogare est au bout de la route de Cointrin, qui a été sectionnée (photo archives A.I.G. *Deux communes sur la piste*)

Si en 1956, l'aéroport accueille déjà plus de 500'000 passagers annuels, c'est surtout la question du fonctionnement de l'aire de trafic des avions et de la piste qui précipita de nouvelles études urbanistiques pour son agrandissement, études confiées temporairement à un groupe d'études externe (François Maurice, Jean Duret, Jean-Pierre Dom, collaborateur François Mentha). Il est prévu la réalisation d'un système de deux pistes en baïonnette, l'une pour atterrir et l'autre pour décoller, ainsi que la position de deux futures aérogares. Un avant-projet d'aérogare avec des satellites d'embarquement est aussi étudié.

Cette même année l'aéroport de Genève-Cointrin est reconnu par la Confédération comme **aéroport destiné au trafic intercontinental**, et une convention est préparée avec la France pour un échange de terrains afin de prolonger la piste et de la porter à 3900 mètres. A ces travaux considérables, qui nécessiteront la réalisation du tunnel de la route de Ferney, il faudra ajouter la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières, reliant l'aéroport à la Suisse. La piste, déjà prolongée à 2500 mètres en 1957, atteint sa longueur actuelle en été 1960, juste à temps pour accueillir la nouvelle génération d'avion à réaction.



La piste de 3900 mètres et les projets de nouvelles infrastructures en 1961 (revue *L'aéroport de Genève*)

En juin 1962 débutent les travaux de terrassement destinés à l'édification d'**une nouvelle aérogare**, dont le projet est à nouveau confié aux architectes Jean Camoletti et Jean Ellenberger. Ce qui fait la caractéristique de la nouvelle aérogare, destinée à convoyer cinq millions de passagers par année, est l'exploitation du sous-sol du tarmac pour acheminer individuellement les passagers à des satellites d'embarquement, ce qui permet aussi d'éviter de subir le bruit assourdissant des avions à réaction. D'autre part, la nouvelle aérogare est destinée uniquement au trafic des passagers, pour lequel une séparation claire entre les aires d'arrivée et de départ est réalisée par le dispositif en coupe du bâtiment. Le montage des structures métalliques du bâtiment et des satellite s'effectue entre 1965 et 1968, date de l'inauguration de la nouvelle aérogare.

L'ancienne aérogare est réaffectée comme **aérogare de fret** jusqu'au milieu des années 1980, où un bâtiment sera construit à cet effet. En 1988 des travaux sont entrepris pour réaffecter une partie du rez-de-chaussée de l'ancienne aérogare pour les vols charter hivernaux. En dehors de cette affectation, les étages abritent divers services et bureaux de l'aéroport. Suite au transfert du trafic des marchandises dans la nouvelle aérogare de fret, les locaux de l'aile ouest sont utilisés par une société de courrier rapide et un service de catering (DHL et Canonica).

Actuellement, l'introduction d'une **aviation simplifiée** mise en place par plusieurs compagnies aériennes visant à baisser au maximum le coût d'exploitation et des billets requiert des espaces adéquats pour lesquels une partie de l'ancienne aérogare est prévue d'être réaffectée. Ce projet, développé particulièrement pour l'exploitation des vols de la compagnie EasyJet, prévoit un trafic annuel de trois à cinq millions de passagers. Il conviendra donc de veiller à ce que les transformations et adaptations de ce bâtiment destiné à l'usage des compagnies "low cost" permettent la préservation et la remise en valeur des qualités architecturales et spatiales du bâtiment, conformément à sa conception.

### 3

#### LES ARCHITECTES

le profil des architectes

le concours d'architecture pour l'aérogare

réalisations pour l'aéroport de Genève-Cointrin

L'association des architectes Camoletti et Ellenberger semble avoir été uniquement liée aux projets relatifs à l'aéroport de Genève, ceci à partir du concours d'architecture qu'ils remportèrent en 1944.

Issu d'une dynastie d'architectes bien établie à Genève, **Jean Camoletti** succède à son père Marc en 1926 et il resta seul à l'agence jusqu'en 1962-63, époque où ses fils rejoignèrent le bureau.

Avant 1944, il a déjà de nombreuses réalisations à son actif, dont un ensemble d'immeubles d'habitation rue Prévost Martin / rue Jean Violette (avec Paul Perrin fils), l'hôtel Cornavin en 1931 ainsi que le cinéma Rialto. Ces deux réalisations sont emblématiques pour l'époque tant par le programme et la typologie que par l'avant-garde du système constructif adopté en structure métallique. Masquant la modernité de ces réalisations, l'expression des façades reste cependant de tendance assez classique. En 1937-40, peu avant le concours pour l'aérogare de Genève-Cointrin, il construit aussi la Maison de la Radio. On le connaît également pour le très controversé bâtiment de la Caisse d'Epargne à la rue de la Corraterie, qu'il a réalisé dans les années 1970 avec son fils Pierre.

Le profil de **Jean-Marie Ellenberger**, de vingt-deux ans son cadet, est plus lié à la recherche architecturale et urbanistique qu'il déploie lors de nombreux concours d'envergure dont il fut lauréat: place des Nations en 1934 avec A. Hoechel, liaison bateaux entre le Rhône et le lac de Genève, Palais des expositions et des congrès (Palexpo) avec Georges Brera, Jean-Jacques Gerber, André Leman, Jacek Stryjenski. Il reçut aussi de nombreuses distinctions pour ses réalisations dont: l'église catholique de Sion, le théâtre à Neuchâtel, la tour de contrôle à Genève (prix Interassar 1984 et prix européen pour la construction en acier 1987).

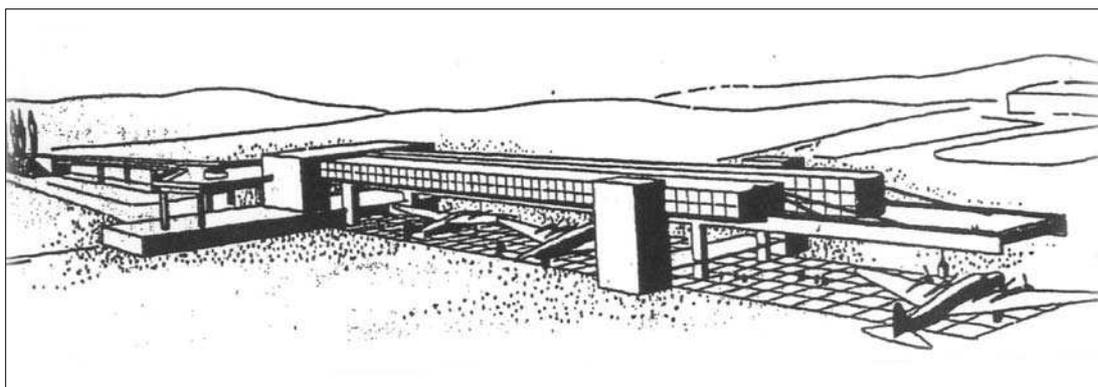
Il a réalisé de nombreux édifices religieux notamment en Valais où il a ouvert un bureau en 1945, ainsi que des bâtiments luxueux à travers le monde (sanatoriums, hotels, immeubles administratifs). Il réalise un seul édifice religieux à Genève, l'église Ste-Jeanne-de-Chantal à l'avenue d'Aïre. Plus tardivement, il est aussi l'un des architectes de la poste centrale de Montbrillant, avec Suter et Suter ainsi que Jean-Jacques Gerber.

En 1944, Jean Ellenberger a 31 ans. Il est au début de sa carrière et déjà l'une de ses réalisations, la transformation de l'aula de l'Université de Genève, accède à une reconnaissance suisse par sa publication dans la revue *Werk*. Projet radical, puisque l'ensemble de la salle est reconstruite, cette réalisation possède déjà toute une série d'éléments qui se retrouveront dans le projet de l'aérogare. Elle est comparable par le soin très attentif porté à l'architecture d'intérieur et aux détails, ainsi que par la mise en valeur d'un volume haut et cubique éclairé par une grande verrière à double peau.

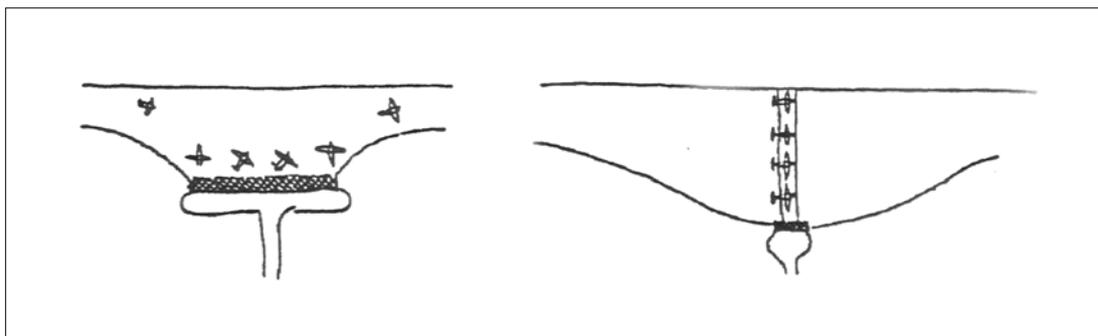
Le **concours d'architecture pour l'aérogare de Genève-Cointrin** a posé aux architectes le problème d'un nouvel équipement, pour lequel il convenait d'inventer une nouvelle typologie. La question de la fonctionnalité revêt dans ce programme un aspect des plus fondamentaux, qui est plus en prise avec des problèmes de circulation à une échelle urbaine (comment circulent les véhicules), que lié à l'architecture (comment fonctionne le bâtiment). Telle l'invention d'une typologie pour une gare ferroviaire, la question de la gare pour les avions suscita de nombreux débats dans la presse spécialisée.

Le projet lauréat du concours disposait le bâtiment de l'aérogare de manière frontale à la piste, délimitant de chaque côtés de vastes espaces linéaires destinés au trafic des véhicules, voitures côté ville et avions côté tarmac.

Plus audacieux était le projet qui reçut le deuxième prix, développé par les architectes J.-J. Honegger et F. Quétant. Ils proposèrent un dispositif perpendiculaire, avec une aérogare à longueur variable suspendue au-dessus de la piste. A l'appui de ce projet, les architectes développèrent des principes sur le fonctionnement de cette nouvelle typologie, dont l'innovation et la radicalité pourraient s'apparenter aux théories de Le Corbusier.



Projet d'aérogare en profondeur par J.-J. Honegger et F. Quétant (*BTSR* n°3, février 1945)



Comparaison de l'aérogare de front et de l'aérogare en profondeur, J. Ellenberger (*BTSR* n° 11, mai 1945)

Le choix du jury sur le type de l'aérogare en longueur a trouvé la vérification de sa pertinence par son usage et dans les constructions ultérieures qui sont implantées de manière similaire.

Les architectes Camoletti et Ellenberger resteront liés à l'aéroport pour différents travaux de transformation et d'adaptation de l'aérogare, puis il seront à nouveau mandatés pour la construction de la **nouvelle aérogare entre 1962 et 1968**, avec J. J. Gerber.

C'est à nouveau Ellenberger, cette fois associé avec Gerber, Mentha et Rosset qui réalisa la **nouvelle tour de contrôle** en 1980-84.

#### 4 DESCRIPTION DES BATIMENTS

Insertion urbaine  
programme et typologie  
construction, architecture et références

L'**insertion urbaine** de l'ancienne aérogare est particulièrement significative encore aujourd'hui dans sa relation à la ville de Genève.

La route reliant Genève à Mategnin, suite à l'agrandissement de la piste, a été sectionnée. C'est précisément dans l'axe de cette route, appelée route de Cointrin puis avenue Louis Casaï (en l'honneur du conseiller d'Etat) qu'a été construite l'aérogare. Sa position comme aboutissement de cette avenue est annoncée dès le carrefour du Bouchet. Sa présence visuelle est toujours marquante.

Quant à l'aérogare de 1968, sa position est déterminée notamment par le besoin de se situer dans une position plus centrale par rapport à la piste. Visible latéralement depuis les réseaux de circulation autoroutière, sa localisation acquiert une signification dans les liens régionaux.

L'**ordonnement du bâtiment** de l'ancienne aérogare est entièrement fixé par cette position axiale par rapport à la route de Cointrin, qui donne lieu à un développement symétrique de ses volumes. Le corps principal, comprenant deux étages sur rez-de-chaussée, est accompagné de deux pavillons d'entrée d'un seul niveau, formant une avancée sur le parking, et situés de part et d'autre de cet axe. Disposés symétriquement, les deux ailes, à l'est et à l'ouest, sont positionnées en retrait, dans l'alignement du corps principal. Il faut encore relever qu'à cette ordonnance il était prévu d'ajouter deux volumes de part et d'autre du bâtiment, l'un à l'est, de la même dimension que les pavillons d'entrée, et l'autre à l'ouest, plus grand et avec des terrasses, destiné à un futur restaurant.



Vue côté ville de l'ancienne aérogare (page de couverture de la revue *L'aéroport de Genève*)

Conçu pour accueillir 300'000 passagers annuellement ainsi que le trafic des marchandises, le **programme** est réparti en adéquation avec cette volumétrie.

Le corps principal est utilisé pour les compagnies d'aviation, les bureaux et services de l'aéroport, ainsi que la tour de contrôle et le service météorologique. La tour, située dans le

prolongement de l'un des escaliers internes, est le seul volume qui ne soit pas disposé axialement, ce qui accentue son importance par sa position exceptionnelle.

Les pavillons servent d'entrée à l'aérogare pour les passagers. Le pavillon ouest accueille les passagers vers des vols nationaux, qui peuvent accéder à la piste directement à travers celui-ci. Le pavillon est sert aux passagers des vols internationaux. Il donne accès à l'aile est où se trouvent la douane et le tri bagages, avec un dispositif de passage en boucle séparant les arrivées et les départs. Ces deux pavillons servent aussi de passage obligatoire côté piste, pour l'accès aux avions par les passagers.

L'aile est exclusivement destinée au fret, et son accès est direct tant côté ville que côté piste.

La complexité du programme et surtout la possibilité de variation nécessaire dans le temps ont conduit les architectes à adopter un parti spatial et constructif d'une grande rigueur, constituant en quelque sorte un "invariant", une **typologie** dans laquelle de multiples dispositifs spécifiques peuvent être réalisés. L'étude du projet a d'ailleurs nécessité un nombre considérable de mises au point (11 projets différents dans une même structure). Ainsi c'est une structure ponctuelle qui a été adoptée, afin de permettre une grande flexibilité.



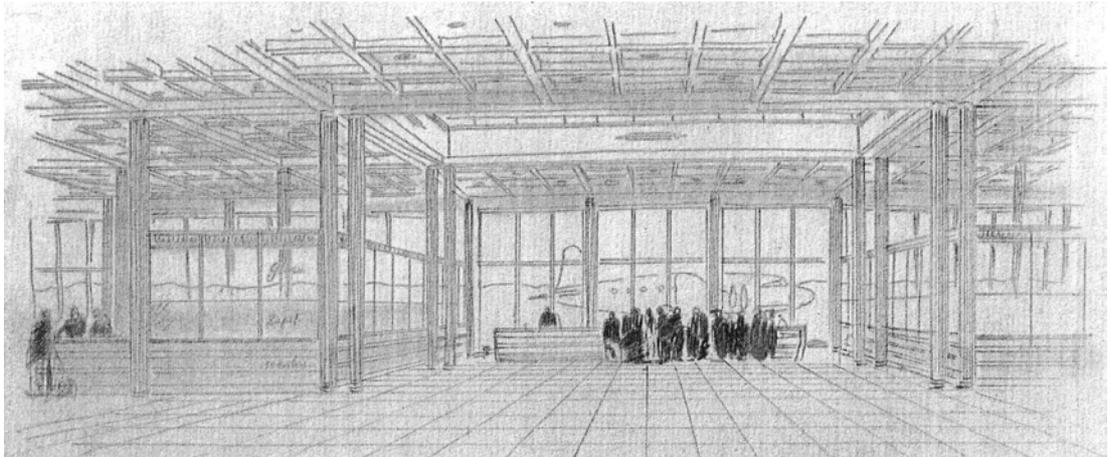
Carte postale de l'Aéroport de Genève-Cointrin, le hall principal (photo archives A.I.G.)

Le **caractère spatial** est aussi fortement déterminé par la volumétrie de l'aérogare et sa conception structurelle.

Les espaces publics majeurs sont marqués en premier lieu par les halls d'entrée, volumes hauts et cubiques éclairés par une verrière à double peau, dont la forme circulaire et le dessin de la structure triangulaire en béton sont absolument remarquables.

Ces halls d'entrée donnent accès à un déambulatoire à colonnades ouvert côté ville dans le corps principal. C'est là que se trouve l'espace représentatif de l'aéroport, avec les bureaux

largement vitrés et les guichets des différentes compagnies d'aviation. Au milieu de cet espace se trouve le **foyer spatial** du bâtiment, espace traversant dans les trois dimensions, puisqu'il permet aussi bien une vision à travers le bâtiment, entre la ville et la piste, que la communication à travers les étages supérieurs du corps principal. La centralité de cet espace marque l'axe de la composition architecturale de cette partie du bâtiment, à la fois par le volume et par la structure qui sont parfaitement symétriques.



Le hall central avec vue sur la piste, véritable foyer spatial du bâtiment (revue *INTERAVIA* n°5, 1949)

Cette double symétrie est confirmée par la position des circulations verticales (escaliers hélicoïdaux), ainsi que par l'ordonnement des deux étages supérieurs. Ceux-ci bénéficient d'un vaste espace ouvert entre les escaliers et le patio central, espace éclairé uniquement par la lumière zénithale du patio, alors que les bureaux disposés sur le pourtour sont fermés.

Enfin, le rapport au tarmac est mis en évidence dans les espaces côté piste des deux pavillons. Un grand vitrage plié comme les ailes des avions, sans cadre, donne une fenêtre panoramique sur la piste.



Genève - Aéroport Intercontinental, l'aérogare

La **structure** de l'aérogare, conçue avec l'ingénieur civil M. Eschmann, relève de plusieurs modes de construction.

La structure du corps principal et des pavillons est entièrement réalisée en béton armé, avec une structure verticale ponctuelle. Deux poteaux sont exceptionnellement de forme rectangulaire dans le hall du corps principal, probablement parce qu'il s'agit de cadres nécessaires au contreventement du bâtiment avec les étages supérieurs. L'étude plus approfondie de la conception structurelle pourrait s'avérer particulièrement enrichissante.

Les deux ailes latérales possèdent de plus grandes portées afin de garantir une plus grande flexibilité des espaces (suppression de l'un des poteaux). La couverture est constituée par une charpente en bois, choix qui pourrait avoir été dicté par des raisons d'économie.

Quant aux toitures, une charpente en bois a été posée sur la dalle afin de réaliser une couverture penchée de manière plutôt traditionnelle.

Les éléments du second oeuvre sont détachés de cette structure et leur lisibilité est affirmée par la transparence du cloisonnement dans les parties hautes. Ce principe permet d'effectuer des modifications dans le temps sans altérer la structure qui reste lisible.

Le **système constructif** adopté est remarquable tant par sa rationalité que par les qualités esthétiques de sa matérialisation. De nombreux éléments répétitifs ont été préfabriqués, tels que les cadres en béton supportant les vitrages intérieurs et extérieurs. Le dessin des poteaux coniques, dont la cannelure est détachée du sol et du plafond, est déjà en soi un élément décoratif. Le traitement des plafonds et de l'éclairage artificiel exploite les particularités esthétiques du système constructif des dalles à caissons. La finition de certains éléments en béton bouchardé se retrouve d'ailleurs dans d'autres édifices représentatifs de cette époque à Genève, comme par exemple l'édicule de la place des Nations de J.-J. Honegger et F. Quétant, de même que l'usage important de vitrages avec une menuiserie en bois. L'importance accordée aux détails constructifs est mise en évidence dans le dossier de plans. Chaque détail est maîtrisé par les architectes.



Hall central et escalier hélicoïdal \*

C'est bien dans l'oeuvre des frères Perret qu'il faut chercher la **référence architecturale** dans laquelle ont puisé Camoletti et Ellenberger, comme d'autres architectes de cette période. Parmi les édifices de même importance à Genève qui s'apparentent à cette réalisation on peut citer l'Institut de physique de Denis Honegger et la première étape de l'Hôpital cantonal (J. Erb; A. Lozeron, P. Nierlé et A. Hoechel), bâtiments dont leur valeur patrimoniale est attestée.

Dans le bâtiment de l'ancienne aérogare, cette influence se retrouve aussi bien dans le classicisme de sa composition que dans la force d'expression plastique de ses éléments constructifs. Cette référence à un Maître de l'architecture ne se borne pas à des principes généraux. La clarté conceptuelle du projet se retrouve dans la mise au point de la structure, qui est très élaborée. Ainsi l'usage du double poteau dans la façade du corps principal est déterminée par le porte-à-faux, et le doublage des poteaux dans le patio central répond à un besoin tout aussi structurel qu'architectural. On retrouve aussi dans la réalisation de l'aérogare cet attachement particulier à l'étude d'objets architectoniques particuliers tels que les escaliers.

\* Hall central (photo archives A.I.G. 1950) et escalier hélicoïdal (photo Max Oettli 1998, archives SMS-DAEL)

## 5 DE L'ORIGINE A L'ETAT ACTUEL

transformations successives et réaffectations  
travaux récents et futurs travaux  
état actuel du bâtiment par rapport à l'état d'origine

Le développement fulgurant de l'aéronautique eut pour effet que l'aérogare atteignit sa capacité maximale en moins de cinq ans.

Deux **avant-projets de transformation** de Camoletti et Ellenberger, datés de 1954 et 1955, attestent que l'usage de l'aérogare dans une vision à long terme eût nécessité des travaux extrêmement lourds. Ces avant-projets, dans lesquels la typologie est entièrement revue, ont certainement mis en évidence la nécessité de la construction d'une nouvelle aérogare dans le futur. Leur contenu préfigure aussi le programme de la nouvelle aérogare et mérite que l'on s'y attarde.

Tous deux prévoient un agrandissement d'une volumétrie très importante du côté ville, ainsi que l'ajout linéaire de surfaces du côté piste. Ce qui est particulièrement frappant dans ces deux études, c'est que les architectes prévoient par ces adjonctions de masquer entièrement ou partiellement les façades d'origine et que l'entier des aménagements intérieurs est transformé (démolition et reconstruction). Le dispositif architectural et spatial est en grande partie modifié et la volumétrie du rez-de-chaussée ne laisse presque plus apparaître le plan d'origine. En contre-partie, un dispositif fonctionnel permettant de gérer la séparation claire entre le départ et l'arrivée est particulièrement étudié.

L'avant-projet de 1955 prévoyait le déplacement du fret dans un autre bâtiment, ce qui permettait ainsi de gérer de manière symétrique les différentes fonctions, avec l'enregistrement des passagers au centre et les fonctions d'arrivée et de départ disposées de part et d'autre. La nouvelle construction devant la façade du bâtiment permettait la réutilisation des pavillons d'entrée pour accéder aux ailes latérales dont la fonction devenait ainsi clarifiée, l'une pour le départ, et l'autre pour l'arrivée.

Finalement ces projets d'envergure sont abandonnés et une **première adjonction** en structure légère est réalisée du côté de la piste en 1956, alors que le trafic atteint déjà 500'000 passagers annuels, soit 200'000 de plus que sa capacité initiale. C'est aussi cette même année que sont décidés les travaux qui vont préfigurer l'aéroport actuel, soit l'agrandissement de la piste et la réalisation d'une nouvelle aérogare, dans une position plus centrale par rapport à la piste et en retrait de celle-ci pour dégager un espace plus important destiné au mouvement des avions sur le tarmac.



Vue du tarmac avant les travaux de 1969, on distingue le type d'extension réalisé côté piste (photo archives A.I.G.)

Des travaux plus substantiels sont ensuite planifiés pour garantir une utilisation satisfaisante de l'aérogare jusqu'à la construction de la nouvelle infrastructure. La **transformation de 1960**, réalisée par Camoletti et Ellenberger, marque une première étape des multiples adjonctions qui se feront du côté de la piste et de la modification inexorable des espaces intérieurs de l'aérogare.

Contrairement aux précédentes études, la façade côté ville est entièrement préservée. L'extrémité de l'aile ouest est rallongée sur une longueur de quatre trames structurelles, de manière identique au bâtiment d'origine. L'intervention la plus importante est l'agrandissement linéaire des surfaces, réalisée du côté de la piste, qui vient compléter la première adjonction. Cette épaisseur supplémentaire a conduit à la disparition de quelques événements spatiaux intéressants dans la relation visuelle avec la piste: les baies vitrées pliées et la transparence du hall central. Le foyer spatial a lui aussi disparu, car le hall a été réaffecté aux espaces d'enregistrement et le vide a perdu ainsi sa fonction. L'espace disponible entre les escaliers au premier étage, agrandi par le comblement de ce vide, a ainsi été affecté au service de Radio Suisse. De nombreux éléments d'aménagement intérieur ont disparu lors de cette campagne de travaux, mis à part les éléments "invariants". Presque sans aucune source iconographique de cette réalisation, dont ne subsiste qu'en partie la structure, il n'est pas possible de décrire le détail de ces nouveaux aménagements.



Hall d'attente des passagers dans l'agrandissement côté piste (photo archives A.I.G. 1967)

A partir du moment où la nouvelle aérogare est entrée en fonction en 1968, l'ancienne aérogare a été réaffectée pour le transport des marchandises. Des nombreuses transformations et cloisonnements qui ont été nécessaires pour adapter le bâtiment comme aérogare de fret il ne subsiste quasiment pas de plans. Une coupe transversale sur l'aile ouest indique l'adjonction de grands volumes utilitaires côté piste, de construction légère et très rudimentaire. Cette **extension de 1969** a été réalisée par le service des bâtiments de l'aéroport, comme probablement les multiples transformations intérieures.

Baptisé **opération survie**, une nouvelle campagne de travaux est effectuée en 1982. Le développement du trafic de fret nécessite la construction d'un bâtiment spécifique. Dans l'intervalle nécessaire à sa construction, l'ancienne aérogare, devenue à nouveau trop exigüe, est réadaptée. Si la volumétrie des nouvelles adjonctions du côté de la piste ne fait pas de doute, il est fort difficile de déterminer sur les plans les éléments issus des adaptations réalisées entre 1969 et 1982, de ceux des travaux réellement effectués dans le cadre de l'opération survie.

Les plans de 1982, portant le cartouche des architectes Camoletti et Ellenberger, sont les seuls dessins permettant de connaître l'état du bâtiment dans son entier depuis la transformation de 1960. Complètement rempli et cloisonné par des éléments de programme les plus variés, l'intérieur du bâtiment est totalement destructuré par rapport à sa conception architecturale. Par exemple, les deux magnifiques halls des pavillons d'entrée sont totalement obturés et servent d'accès de service, de locaux pour la cuisine de la cantine Swissair, ou de dépôts divers. Le cloisonnement est des plus anarchiques et l'ensemble des vitrages intérieurs qui définissaient l'espace a disparu. Quant à l'extérieur du bâtiment, les adjonctions sont de différents types. L'extension de 1969 du côté de la piste a été prolongée et a atteint sa volumétrie actuelle. Sur celle-ci vient s'appuyer un couvert d'une dimension non négligeable puisqu'il mesure 100 mètres sur 40.

Après la construction de l'aérogare de fret au milieu des années 80, la partie centrale du bâtiment est réaménagée comme **Terminal Charter**. Les travaux, effectués par le bureau Hervé Dessimoz, portent sur la transformation intérieure d'une partie du rez-de-chaussée de l'ancienne aérogare, l'aménagement du hall d'arrivée bagages dans une grande halle côté piste, ainsi que sur le réaménagement du parking extérieur.

Le traitement architectural des intérieurs ainsi que les rénovations effectuées sur les éléments architectoniques d'origine attestent d'une totale incompréhension de l'intérêt architectural, spatial et matériel du bâtiment. L'état actuel de cette partie qui constitue le cœur de l'ancienne aérogare porte encore les traces de ces travaux, qui ont masqué ou travesti une grande partie des éléments caractéristiques du bâtiment et de sa spatialité.



Séquences de la transformation du hall central effectuée en 1988 (campagne photographique I. Claden août 2004)

L'ensemble des éléments structurels et décoratifs (poteaux et rosace de béton) ont été peints en mauve, ce qui est fort dommageable du point de vue de l'esthétique globale de ce bâtiment dont les seules couleurs utilisées étaient celles des matériaux. Il est indispensable aussi de remarquer que l'ensemble des cloisonnements fixes effectués dans le bâtiment d'origine est totalement inadapté. La trop grande hauteur des galendages est mal proportionnée et coupe l'effet de transparence permettant de lire la structure des poteaux dans son ensemble. La position des murs par rapport au poteaux n'est pas résolue, et ces derniers se trouvent généralement masqués par les murs. Enfin la matérialisation en très gros crépis, même s'il était peut-être à la mode dans les années 80, constitue un ultime outrage au bâtiment.

On peut constater aujourd'hui que la situation s'est cependant sensiblement améliorée. Les plans de l'état actuel du bâtiment indiquent une série de **modifications récentes** qui vont dans le sens d'une restitution de la spatialité d'origine. En effet, le hall du pavillon a été totalement décroisonné et la délimitation de son espace, ouvert en croix dans quatre directions, est à nouveau perceptible. L'aile est également décroisonnée, ce qui laisse espérer que le déambulateur côté ville puisse être à nouveau mis en évidence.

L'étude des plans mis à disposition par M. Olivier Hohl, architecte au Service des bâtiments neufs de l'Aéroport, montre clairement que l'état d'origine du bâtiment sert maintenant de référence pour les travaux envisagés. Des relevés sont effectués sur les plans d'origine afin de connaître précisément les dimensions de l'ouvrage, tel qu'il a été exécuté. Ces relevés sont établis afin de reconstruire certaines parties des cloisonnements et des vitrages nécessaires à la redéfinition spatiale des espaces de distribution.

Si l'on peut constater que la tendance des travaux va vers une reconnaissance de la spatialité du bâtiment et une restitution de certaines caractéristiques d'origine, il faut cependant regretter que ces transformations sont réalisées sur des petites parties de l'édifice, au coup par coup. Le projet de transformation de l'ancienne aérogare comme Terminal pour l'aviation simplifiée serait l'occasion rêvée qui permettrait de réaliser une réelle campagne de travaux, allant dans le sens de ceux déjà effectués dernièrement.



Hall d'entrée avec le cloisonnement restitué, détail verrière, état 2004

Concernant l'**aspect matériel des travaux réalisés** récemment, on peut remarquer qu'un concept relatif aux couleurs a été mis en place. De nombreux éléments du bâtiment sont passés à la couleur bleue: la façade de l'aile ouest, l'avant-toit de l'aile est, les stores de la

partie centrale du bâtiment. A l'intérieur, les profils des séparations vitrées ont aussi été choisis de cette couleur.

Ce concept, qui prévoit l'utilisation de la couleur bleue figurant dans le logo de l'aéroport de Genève, est tout autant incompatible avec le bâtiment que l'était la couleur mauve utilisée lors des transformations de 1988 et cela pour les mêmes raisons. Il serait regrettable que cette architecture soit réduite, pour des fins commerciales, à la seule esthétique de panneau publicitaire. Il conviendrait plutôt d'adopter un système de procédés de réclames clair et indépendant du bâtiment et de retrouver une gamme de couleurs en harmonie avec le bâtiment d'origine.

De façon plus générale, la qualité d'exécution des éléments reconstruits tels que les vitrages ne semble pas à la hauteur de celle du bâtiment d'origine. Il faut relever que ce type de transformation est un travail très délicat, qui requiert un savoir-faire aussi bien des entreprises que de l'architecte en charge des travaux. A ce titre il serait souhaitable qu'un mandataire externe, spécialisé dans les travaux de restauration et ayant une bonne connaissance du patrimoine moderne, soit chargé dans le futur des travaux relatifs au bâtiment de l'ancienne aéroport.



Interventions en couleur bleue et détails, état 2004

Ces multiples travaux et réaffectations successives mettent en évidence à quel point l'ancienne aéroport s'est avéré être une structure d'une grande flexibilité. **L'état actuel du bâtiment par rapport à son état d'origine** pourrait être qualifié comme étant à la fois très proche de cet état comme très différent.



Ancienne entrée des passagers pour les vols internationaux (photo M. Oettli 1998, archives SMS-DAEL)

Vue depuis l'avenue Louis Casaï, l'ancienne aéroport reste à peu près la même qu'elle était en 1949 lors de sa construction. C'est seulement en regardant de près que l'on peut relever quelques transformations sur sa façade. Deux avant-toits ont été ajoutés sur les ailes latérales, les vitrages ont été changés aux étages et en grande partie au rez-de-chaussée, les stores en toile à projection, si aériens et élégants, ont été remplacés par des stores à lamelles un peu lourds et les horloges ont disparu. A part ces interventions tout est en place et l'on peut constater qu'aussi bien la façade que l'ordonnancement des volumes ont fort bien résistés dans le temps. Quant à l'esplanade du parking devant le bâtiment, la partie ouest, où se trouve encore les aménagements d'origine devant le pavillon d'entrée, a été malheureusement péjorée par les importants dispositifs rendus nécessaire pour la sécurité de la tour de contrôle. Il serait pourtant possible, avec très peu de moyens, de traiter ce dispositif de sécurité de manière à remettre en valeur aussi bien l'ancienne aéroport que la tour de contrôle, deux réalisations de grande qualité et hautement représentatives pour l'Aéroport de Genève.



Ancienne et nouvelle tour de contrôle, état 2004



Sur le bâtiment lui-même, on peut dire que tous les éléments "invariants" subsistent: l'ensemble de la structure aussi bien verticale qu'horizontale et les éléments préfabriqués qui rythment la façade. Les prises de lumière zénithale avec leurs vitrages sont toujours en place: deux verrières circulaires dans les pavillons et une verrière rectangulaire dans l'ancien foyer spatial. Les escaliers hélicoïdaux avec leurs éléments vitrés sont toujours là, bien que l'ascenseur ait été remplacé. La tour de contrôle et le local météo sont dans leur état d'origine. Seule entorse à la règle, dans l'ancien foyer spatial, les parapets situés sur le petit côté ont été supprimés. Ceux du grand côté servent probablement à la structure en tant que sommiers renversés.



Verrière et escalier hélicoïdal (en haut) et verrière de l'ancien hall central (en bas), état 2004

Par contre, une très grande partie des aménagements intérieurs, si ce n'est la totalité, ont aujourd'hui disparu. Seule une étude plus approfondie sur le bâtiment peut permettre de connaître avec précision quels sont les éléments rescapés suite aux multiples campagnes de travaux. Mais il faut surtout convenir que les architectes Camoletti et Ellenberger ont eux-mêmes, dès le début, établi le principe de ce qui pouvait être modifié et de ce qui ne le pouvait pas. A cet égard ils ont fait preuve d'un volontarisme déjà très destructeur sur leur propre réalisation dans le cadre des travaux effectués en 1960, à peine plus de dix années après l'inauguration. Il subsiste après 50 ans toutefois quelques traces d'éléments de l'aménagement d'origine, comme la volumétrie de l'ancien kiosque dans le hall des compagnies, ainsi que divers objets tels que des lampes.

On voit donc que l'enjeu patrimonial devrait avant tout se concentrer sur les **éléments "invariants"** pour la conservation et restauration de leur matérialité, ainsi que sur la récupération de quelques objets. Quant aux aménagements futurs, ils devraient se référer à la structure spatiale et à l'ordonnancement du bâtiment d'origine, tout en trouvant par leur architecture un langage adéquat, en relation avec les qualités de l'ancienne aérogare.

## 6 VALEUR PATRIMONIALE DU BATIMENT

valeur historique, urbanistique et architecturale  
durabilité et valeur d'usage

Après ce tour d'horizon sur l'histoire de l'ancienne aérogare, depuis les débuts de l'aéronautique, sa construction, ses transformations et adaptations, et son état actuel, il convient dans un premier temps de se déterminer sur sa valeur patrimoniale. Dans un second temps, sa valeur d'usage doit être analysée pour déterminer si sa conservation est compatible avec son utilisation par l'Aéroport de Genève.

La **valeur patrimoniale** de l'ancienne aérogare de Genève-Cointrin est multiple: historique, territoriale et urbaine, architecturale et constructive, etc.

Succédant à un premier bâtiment administratif de style rural sur l'aérodrome de Cointrin, l'édifice réalisé par les architectes Jean Camoletti et Jean Ellenberger entre 1946 et 1949, constitue la première véritable aérogare de l'aéroport de Genève-Cointrin. Il possède donc une **valeur historique** indéniable pour le développement de l'aéronautique et de l'Aéroport de Genève en particulier.

La construction de la piste de 2000 mètres a nécessité la fermeture de la route reliant Genève à Mategnin, appelée à l'époque route de Cointrin. Par sa position en bout de cet axe, tel un terminus, l'ancienne aérogare est une marque importante de la modification du réseau routier à l'échelle du territoire. La composition architecturale, en terme de volumétrie, est par ailleurs complètement réglée sur cet axe reliant l'aéroport à la ville de Genève. Le nom même de cette route, rebaptisée avenue Louis Casaï en l'honneur du conseiller d'Etat en charge des travaux de l'aéroport, en atteste l'importance. La situation de ce bâtiment revêt donc une **valeur urbanistique**, comme témoin des modifications du territoire genevois, et en tant qu'aboutissement d'un axe routier majeur lié au centre ville.

La **valeur architecturale** de l'ancienne aérogare est solidement établie. Le projet de l'ancienne aérogare, résultat d'un concours d'architecture, est la réponse typologique choisie par le jury d'experts pour la réalisation d'un programme entièrement nouveau: une aérogare. La disposition frontale par rapport à la piste s'est vérifiée par la suite lors de l'édification de la nouvelle aérogare de Genève. La réalisation de ce bâtiment a fait appel à des modes de construction d'avant-garde, avec la préfabrication d'éléments en béton. Du point de vue de l'ingénierie civile, ce bâtiment semble aussi posséder des techniques intéressantes qui mériteraient d'être étudiées. L'architecture du bâtiment, dont les éléments constructifs sont aussi les éléments décoratifs est fortement influencée par les oeuvres des frères Perret. Peu d'édifices à Genève peuvent s'apparenter à cette influence, car il s'agit d'une époque où l'on a relativement peu construit à cause de la guerre. Le caractère spatial des espaces intérieurs est particulièrement riche et abouti. La composition et le classicisme de la façade confèrent encore aujourd'hui à l'ancienne aérogare une certaine monumentalité et une forte représentativité.

On pourrait aussi ajouter à cela une autre valeur: celle de la durabilité. Car alors que la notion de développement durable est à l'ordre du jour, il faut reconnaître que l'extrême flexibilité de la structure du bâtiment a permis un usage dans le temps des plus diversifié. On peut dire en quelque sorte que les utilisateurs de ce bâtiment lui sont redevables des multiples possibilités offertes en terme d'usage pendant plus de cinquante ans, et cela à peu de frais puisque les multiples adjonctions du côté de la piste sont en réalité des constructions légères. La qualité et la représentativité de son architecture a toujours servi

d'image de marque à l'Aéroport de Genève, quand bien même on construisait des hangars précaires à l'arrière du bâtiment. Cette valeur de durabilité lui confère de facto une **valeur d'usage**.

Le projet actuel du Terminal T2, qui prévoit la transformation d'une partie de l'ancienne aérogare et l'adjonction de nouveaux bâtiments côté piste pour la réalisation d'un terminal destiné à l'aviation simplifiée, ne remet pas en cause le maintien du bâtiment d'origine. Cette transformation du bâtiment a de plus l'avantage de restituer en quelque sorte son usage d'origine à l'ancienne aérogare, puisqu'il s'agit d'un usage d'accueil pour les passagers. En l'état, **la valeur d'usage envisagée conforte la valeur patrimoniale**. On pourrait aussi dire que la valeur patrimoniale confirme la valeur d'usage du projet de Terminal T2 et est une valeur ajoutée. Ce nouveau terminal pourrait aussi bénéficier, par la restauration du bâtiment de l'ancienne aérogare, de la représentativité de celui-ci dans sa fonction retrouvée, telle une image de marque.

Par sa destination pour un usage public, cette fois beaucoup plus importante que le programme d'origine puisqu'il s'agit aujourd'hui d'un quart de la totalité des passagers de l'Aéroport de Genève (soit 2 millions de passagers annuels sur les 8 millions au total), le futur Terminal T2 gagnerait fortement à être revalorisé pour l'image générale de l'Aéroport et comme porte d'entrée de la Genève internationale. Cette revalorisation devrait aussi bien toucher le bâtiment que son prolongement extérieur, ainsi que les liaisons avec l'aérogare principale.



L'ancienne aérogare de Genève-Cointrin, future aérogare pour l'aviation simplifiée (Terminal T2), état 2004

## 7 RECOMMANDATIONS

Vu les conclusions précédentes ainsi que les diverses recommandations déjà contenues dans le présent rapport, il convient de donner quelques lignes directrices qui pourraient être appliquées pour les projets de transformation futures. Il s'agit d'indications, non exhaustives, servant à nourrir le projet futur, dont nous espérons qu'il puisse exploiter, avec le plus de justesse et d'intelligence, cette formidable structure d'accueil qu'est le bâtiment de l'ancienne aérogare de Genève-Cointrin, dans le souci de lui conserver et/ou de restaurer, ses qualités architecturales d'origine.

### **Recommandations relatives à l'intérieur du bâtiment:**

- Conserver et restaurer l'ensemble des éléments "invariants" du bâtiment (structure, façades, jours zénithaux, distributions verticales, volumétrie générale, etc.)
- Récupérer et réutiliser les objets de décors encore existants tels que lampes, kiosque, etc.
- Restituer le dispositif spatial des espaces publics au rez-de-chaussée tels que les entrées et les déambulateurs côté ville, rendre à nouveau visible les plafonds à caissons dans ces espaces
- Améliorer le cloisonnement général qui est confus, réorganiser celui-ci en fonction de la composition d'origine, dégager les anciens pavillons du côté de la piste
- Dans la mesure du possible, retrouver un système de fonctionnement symétrique du bâtiment (l'avant-projet d'agrandissement en 1955 pourrait servir de référence en ce qui concerne un fonctionnement équilibré tirant parti de la symétrie)
- Restituer la lumière zénithale dans les deux niveaux supérieurs du corps principal du bâtiment, simplifier la circulation, démarquer les cloisons qui sont des ajouts (transparence)
- Revoir entièrement le concept des interventions en couleur, au rez-de-chaussée comme dans les étages, restaurer la couleur et les matériaux des éléments d'origine

### **Recommandations relatives à l'extérieur du bâtiment:**

- Restaurer et réhabiliter les façades, y compris les vitrages et les stores
- Conserver la façade côté ville libre d'adjonctions, éventuellement procéder à une reconstruction des deux couverts des ailes latérales, dans une relation adéquate par rapport aux façades
- Ajouter des volumes complémentaires au bâtiment uniquement du côté de la piste, de façon organisée, supprimer les constructions provisoires
- Valoriser le prolongement extérieur de l'ancienne aérogare, redéfinir son perron (socle), réorganiser et simplifier le parking et ses limites, diminuer l'impact du mur de sécurité au pied de la nouvelle tour de contrôle

- Concevoir un dispositif de réclame en adéquation avec le bâtiment (par ex: lettres découpées lumineuses) indépendant et positionné en fonction de la composition volumétrique générale

**Recommandations relatives aux adjonctions du bâtiment:**

- Prévoir les adjonctions avec une vision d'ensemble et non au coup par coup (à l'exemple de l'adjonction de 1960 prévue unitairement sur toute la longueur du bâtiment); une réalisation en étapes pourrait s'avérer judicieuse si l'aviation simplifiée se développe selon les prévisions (3 à 5 millions de passagers annuels)
- Opérer une distinction claire entre les adjonctions et le bâtiment d'origine, aussi bien dans le langage architectural que dans la spatialité et la volumétrie

## I BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

Archives **Service des Monuments et des Sites** (photos)

**Aéroport de Genève:** plans d'archive du bâtiment de l'état d'origine, des transformations et de l'état actuel format dxf, photos de 1949 à 1956, publications suivantes:

**Historique de l'aéroport de Genève-Cointrin 1920-1970**, période de 1935 à 1970

**Aéroport de Genève-Cointrin**, tiré à part de la revue *INTERAVIA, revue de l'aéronautique mondiale*, n°5, 1949

**Genève-Aéroport Intercontinental, l'aérogare**, plaquette, 4 pages, vers 1950

**Aéroport de Genève**, Impression Regina Druck, Zürich, env. 1962, p 1 à 22

Publications **Deux communes sur la piste, une histoire de l'Aéroport de Genève**, ouvrage réalisé à l'occasion de l'exposition, communes du Grand-Saconnex et de Meyrin, Aéroport International de Genève, G. Bernardini, la Mémoire du Grand-Saconnex 2002

**L'architecture à Genève 1919-1975**, Direction du patrimoine et des sites, Genève, éditions Payot Lausanne 1999  
Objet n° 90, Aéroport de Genève-Cointrin  
Index des architectes et notices biographiques, volume 2, pages 867 et 870

**Architektenlexikon der Schweiz 19./20. Jahrhundert**, I. Rucki und D. Huber, Birkhäuser Verlag, Basel 1998  
p114 et 162

**Dictionnaire carougeois, urbanisme et architecture**, tome III B 2001, p 439 à 441

**Arts et monuments, ville et canton de Genève**, A. Brulhart et E. Deuber-Pauli, publication de la SHAS, Editions Georg 1985, p 362

**1896-2001 Projets d'urbanisme pour Genève**, Centre de recherche sur la rénovation urbaine, Institut d'Architecture à l'Université de Genève, DAEL Edition M&H, Etat de Genève, 2003

Revues **L'aérogare rationnelle à grand trafic**, J.-J. Honegger, *BTSR* n° 3, février 1945, p 29 à 34

**Les travaux d'agrandissement de l'aéroport de Cointrin**, E. Lacroix, *BTSR* n° 7, mars 1945, p 81 à 89

**Note sur les aérogares**, Jean Ellenberger, *BTSR* n° 11, mai 1945, p 148 à 149

**Après huit ans de travaux l'aéroport de Cointrin est aujourd'hui terminé**, P. J., *Journal de la construction de la Suisse romande* n°6, juin 1949, p 247 à 252

**L'aéroport de Genève et son développement**, M. Charles Bratschi, *BTSR* n° 15, juillet 1956, p 229 à 255

**La nouvelle aérogare de Genève-Cointrin**, Jean Ellenberger, *BTSR* n° 3, février 1964, p. 69 à 71

**Flughafen Genève-Cointrin**, Daniel Teysseire, *WERK* n° 4, 1973, p 404 à 411