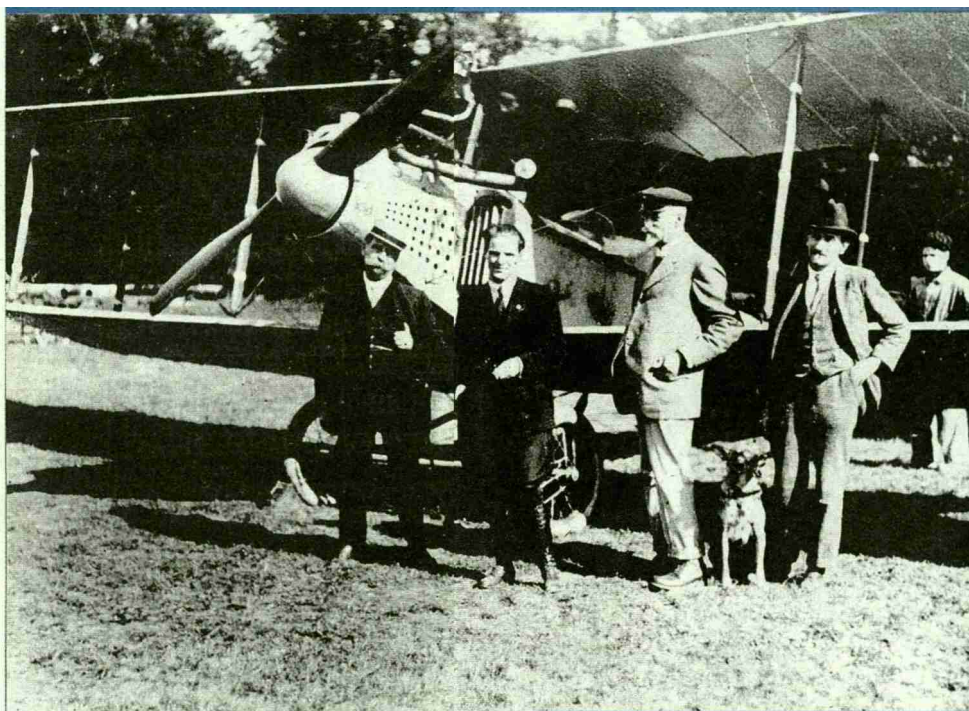




Il était une fois l'aéroport...



1920

Le 23 septembre 1920, c'est le premier atterrissage officiel sur l'aérodrome de Cointrin. Aux commandes de ce Haefeli DH-3, avion militaire de construction suisse, l'aviateur Edgar Primault.

BIBLIOTHÈQUE DE GENÈVE



1934

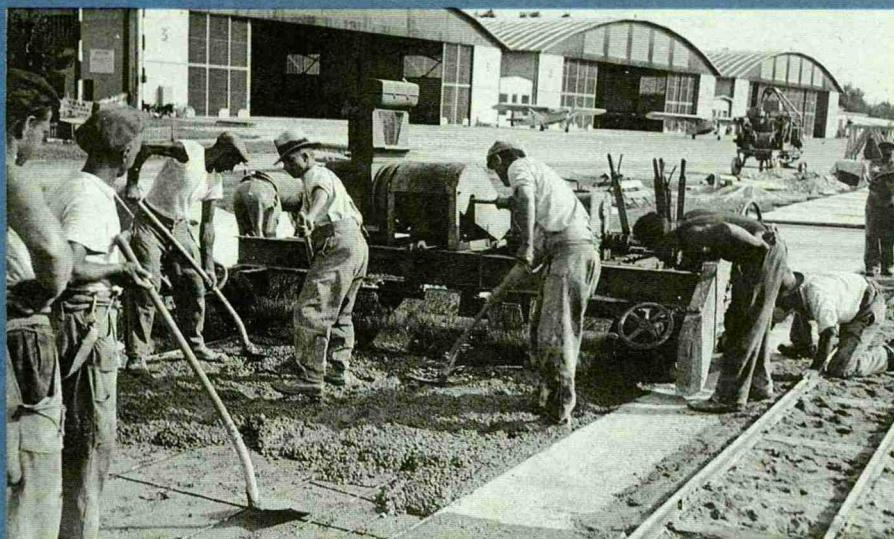
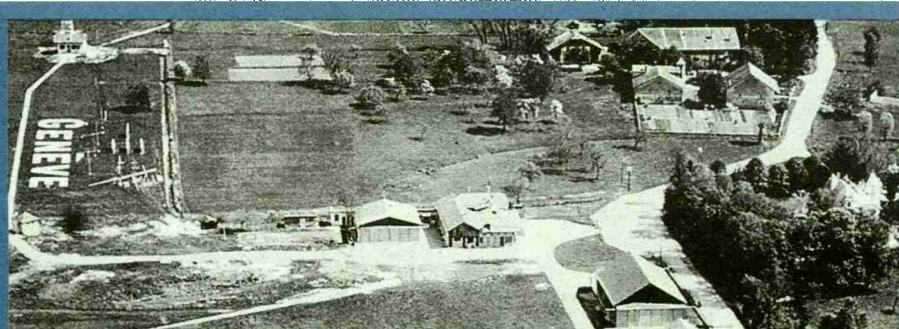
Les hangars de l'aérodrome s'agrandissent pour des avions prenant de l'envergure.

BIBLIOTHÈQUE DE
GENÈVE



1922
Le champ
d'aviation de
Cointrin, en
1922. La piste
est un terrain
herbeux, les
hangars sont
en bois.

GENÈVE AÉROPORT



1943

Alors que la Seconde Guerre mondiale paralyse les aéroports, Cointrin se lance dans des grands travaux de rénovation. À la sortie de la guerre, Genève est l'un des aéroports les mieux équipés d'Europe.

GENÈVE AÉROPORT

En septembre 1920, Genève inaugure l'aérodrome de Cointrin. L'événement traduit l'engouement des Genevois pour les machines volantes en ce début de XX^e siècle. Et il scellera le destin international de la ville

Cathy Macherel

Nous sommes le 12 septembre 1909. Alexandre Liwentaal, un ingénieur genevois passionné des airs, convie la population à se rendre dans un champ privé de Vernier afin d'assister à un incroyable spectacle: le premier vol d'un engin beaucoup plus lourd que l'air, un aéroplane motorisé, fabriqué en Suisse. Curieux, des centaines de Genevois qui n'ont jamais eu l'occasion de voir une telle machine se pressent sur les lieux. Aux manettes de sa *Libellule*, Liwentaal

vole sur une distance de 25 mètres. L'essai se termine en cabriolet, et, bien sûr, on est encore de loin de la traversée de la Manche réalisée deux mois plus tôt par un certain Louis Blériot. Mais l'aventure témoigne de la passion que nombre de Genevois, en ce début de siècle, vouent à l'aviation naissante.

Genève, terre d'aviateurs

La conquête des airs fait rêver. Des âmes de constructeurs s'essayaient aux quatre coins du canton à fabriquer des machines volantes. C'est le cas d'Alexandre Liwentaal, mais aussi



d'Armand et Henri Dufaux. Dès 1910, avec leurs ateliers de Corsier puis de Carouge, ces deux frères développeront la première entreprise de construction d'avions de l'histoire suisse. Aux côtés des ingénieurs qui créent les engins, des sportifs (Émile Taddéoli, Edmond Audemars, René Vidart) et des mécaniciens (François Durafour, Paul Wyss) se lancent dans le pilotage.

«Genève est passé à côté du développement ferroviaire. En revanche, au début du XX^e siècle, le canton est à la pointe du secteur automobile, comptant plusieurs constructeurs. Ce contexte industriel va favoriser l'intérêt pour l'aviation naissante», explique l'historien genevois Bernard Lescaze, auteur de «L'Envol d'une ville - Histoire de l'aéroport de Genève» (2009, Éd. Slatkine). «C'est à cette époque que naissent le Club suisse d'aviation et la Société genevoise pour l'encouragement de l'aviation, cercles dans lesquels gravitent des notables de l'industrie, de la banque et de la politique. On doit à ces milieux l'organisation de meetings aériens. Ces spectacles drainent des foules énormes, attirées par les exploits et les records de hauteur et de distance, dûment relatés dans la presse.»

«Genève a été une cité pionnière de l'aviation, bien plus que d'autres villes de Suisse», relève aussi Jean-Claude Cailliez, historien et journaliste, qui alimente le très riche site *Pionnair-ge.com*, mine d'informations sur l'histoire de l'aviation, en particulier genevoise. «L'un des facteurs qui a favorisé cet essor, c'est la proximité avec la France, où l'intérêt pour l'aviation se développe avec les exploits de plusieurs héros des airs. Et à cette époque, l'élite genevoise a plus de liens avec Paris qu'avec n'importe quelle autre ville de Suisse.»

L'approche de l'aviation est alors ludique et sportive. Mais la Première Guerre mondiale va sonner le glas de l'insouciance, pour révéler bientôt les intérêts militaires de cette nouvelle invention. Puis ses intérêts commer-

ciaux, dès la sortie du conflit. «À la sortie de la guerre, l'Europe se retrouve avec un stock d'appareils désormais conçus industriellement et un grand nombre de pilotes. Tout est réuni pour le décollage d'une industrie de l'aviation civile, transporteuse de lettres, de colis et de passagers», poursuit Jean-Claude Cailliez. À Genève se fonde ainsi en juin 1919 la première compagnie aérienne de transport de passagers, Avion-tourisme S.A.

Besoin d'un aérodrome

Pour Genève, il ne manque qu'un aérodrome public à la hauteur des perspectives. D'autant que Lausanne, avec La Blécherette, a alors une longueur d'avance. Le champ d'aviation de Saint-Georges, à Lancy, utilisé jusqu'en 1919, révèle ses limites. Faut-il privilégier la rade, puisque l'industrie des hydravions se développe sur les nombreux lacs suisses? Faut-il un nouveau terrain pour les avions classiques? On tergiverse beaucoup, mais un événement important va aider les décideurs. En 1919, à la sortie de la guerre, Genève apprend qu'elle accueillera dans ses murs la Société des Nations (SDN). Le 21 juin 1919, le Conseil d'État utilise cet argument pour monter un projet de loi décrétant d'utilité publique la création d'un champ d'aviation et demandant l'ouverture d'un crédit de 675 000 francs. Devant le parlement, le Conseil d'État rappelle que «le terrain de Saint-Georges est absolument défectueux et presque dangereux» pour la pratique de l'aviation et que «Genève dispose de la gare de chemin de fer la plus déplorable, non seulement de Suisse, mais du monde entier». Le crédit sera adopté en octobre 1919.

En matière d'emplacement, maintes options sont étudiées aux quatre coins du canton, de Jussy à Plan-les-Ouates, en passant par Collex-Bossy, rappelle Bernard Lescaze. En avril 1920, le choix se porte finalement sur un terrain de 60 hectares à Cointrin, à 4 km de la ville. Il fut alors jugé idéale-

ment situé, hors de la zone de développement mais pas trop éloigné du centre-ville, et parfaitement orienté dans le sens des vents. On ne sait pas encore que le développement fulgurant qui attend l'industrie aéronautique réclamera, de décennie en décennie, de nouveaux aménagements, jusqu'à concevoir une piste de 3900 mètres, contre 405 à ses débuts...

Une lettre à la SDN

Durant l'été 1920, des ouvriers s'emploient à niveler le sol, débroussailler les haies, arracher les arbres, pour faire du terrain une surface herbeuse. Avant même la fin des travaux, un avion militaire se pose dans le champ, juste pour tester les sensations. Le 22 septembre 1920, l'Office fédéral de l'aviation autorise l'exploitation commerciale de Cointrin, et le premier avion d'un vol officiel, un appareil militaire, y atterrit le lendemain. Outre la piste en herbe, le lieu est constitué d'un modeste bâtiment administratif, d'une buvette et d'un dortoir pour les pilotes.

Ainsi est né l'aéroport de Genève, dont la volonté d'ancrage international se manifeste quasi dès sa naissance. Le 14 novembre 1922, le Conseil d'État genevois écrit au secrétaire général de la SDN pour lui faire savoir que le canton s'est doté «d'un aérodrome installé selon les principes les plus modernes, avec poste de T.S.F. permettant la télégraphie, la téléphonie et la radiogoniométrie (dispositif pour diriger les avions dans le brouillard)». Il lui signale les lignes existantes au départ de Genève (Paris, Lyon, Zurich, Nuremberg) et celles appelées à se développer (Angleterre, Italie). Selon cette correspondance consultée aux archives du Palais des Nations Unies, le Conseil d'État demandera à la SDN de lui faire connaître ses besoins en matière de transport de passagers. La réponse se fera alors polie, tant le prix encore très élevé des billets à l'époque et la limitation des vols (les avions ne volent qu'en été et de jour) empêchent alors la SDN de →



→ privilégier ce mode de transport. En 1922, l'aéroport voit passer 534 passagers qui en ont les moyens.

Dès 1925, alors que les finances publiques ne sont pas au mieux, les nécessités d'aménagement se font sentir afin que l'Aéroport reste concurrentiel dans la bagarre qui se dessine dans le ciel, à savoir les tracés des lignes internationales. Pour sa conception et son fonctionnement, l'aéroport a déjà coûté 2,6 millions de francs et certains députés, encore sceptiques sur l'avenir de l'aviation, se demandent pourquoi «autant d'argent a été englouti dans les marais de Cointrin»... D'autres défendent avec succès l'idée que l'aéroport est un instrument indispensable au développement de Genève, qu'il lui apporte la prospérité et qu'il faut donc investir dans ces aménagements.

Les années 30 voient le développement des compagnies d'aviation, Swissair naît en 1931 de la fusion de Balair et Ad Astra Aero. Les avions se font plus lourds, il faut songer, déjà, à allonger la piste de Cointrin, l'éclairer ou encore améliorer le téléguidage des avions pour augmenter la sécurité. La piste sera bétonnée en 1936.

Genève, centre du monde

L'aéroport prend aussi de plus en plus de place dans l'émergence de la Genève internationale. «À partir du milieu des années 20 et jusqu'au début des années 30, la SDN, qui voit désormais l'intérêt de l'aviation, imagine placer l'aéroport sous son contrôle dans l'optique d'en faire un instrument qui sécuriserait les relations internationales en cas de conflit», explique Pierre-Étienne Bourneuf, conseiller scientifique à la Bibliothèque et archives des Nations Unies à Genève. Une histoire peu connue dont on trouve trace dans les échanges entre le secrétaire général de la SDN, la Confédération et le Conseil d'État genevois, documents conservés aux archives du Palais des Nations Unies. «Le projet ne se fera jamais, faute d'accord sur le financement des infrastructures, mais il

montre déjà les interactions qui se dessinent entre le développement de l'aéroport et celui de la Genève internationale.»

La Deuxième Guerre mondiale marque un coup d'arrêt du trafic commercial. Les aéroports ferment, y compris Cointrin. Mais son directeur, Charles Bratschi, et un conseiller d'État entreprenant, Louis Casai, ne laissent pas l'aéroport se transformer en une installation fantôme. Au contraire, une politique de grands travaux est lancée: on agrandit et on améliore les infrastructures, donnant ainsi du travail aux chômeurs. «Si bien qu'à la sortie de la guerre, alors qu'une bonne partie de l'Europe est en ruines, l'aéroport de Genève est l'un des mieux équipés d'Europe, le plus praticable», souligne Bernard Lescaze. Les Américains l'utilisent comme base pour faire atterrir leurs avions militaires. Et au cœur de l'Europe, l'étape de Cointrin est idéale pour les long-courriers commerciaux qui vont se développer au cours de l'après-guerre. En 1947, c'est le premier vol transatlantique de Swissair au départ de Genève à destination des États-Unis.

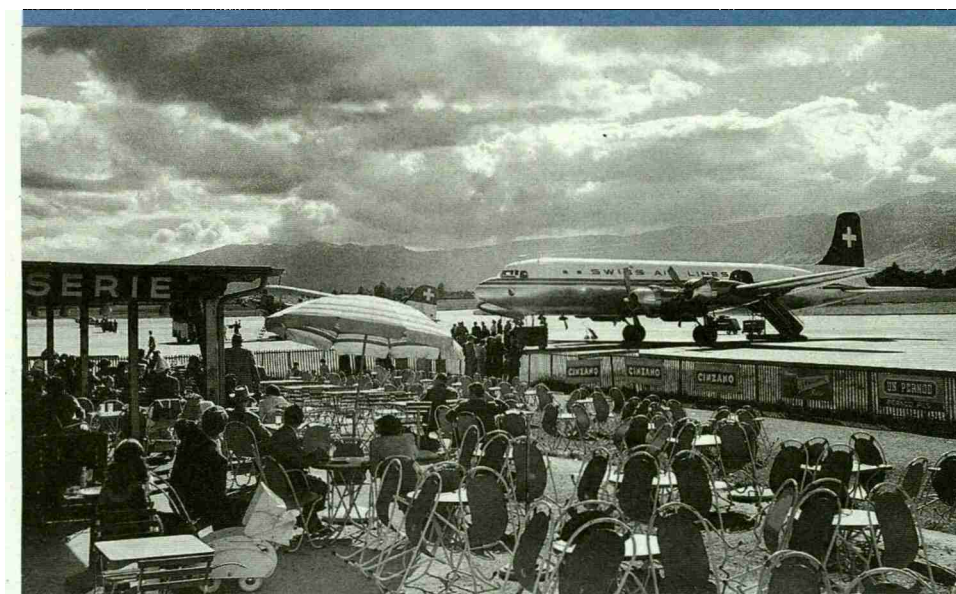
Plus que jamais, alors que s'installent entre 1945 et 1950 de grandes organisations internationales sur son sol (siège européen de l'ONU, BIT, OMS, GATT, UIT, HCR), Genève est au centre du monde. «Dès 1950, les conférences onusiennes se multiplient à Genève. L'Europe est à reconstruire, et avec la guerre froide, les Soviétiques se sentent à l'aise dans cette ville neutre», relève Pierre-Étienne Bourneuf. Symboliquement, l'aéroport et son salon diplomatique deviennent la porte d'entrée du multilatéralisme.

À l'échelle suisse, Cointrin et sa piste alors de 2000 mètres comptent aussi, à la sortie de la guerre, un net avantage sur les autres aéroports suisses. Mais loin d'entretenir cette position de force au cœur de l'Europe, la Confédération va surtout s'employer à rattraper le retard de Zurich. En 1945, elle refuse de



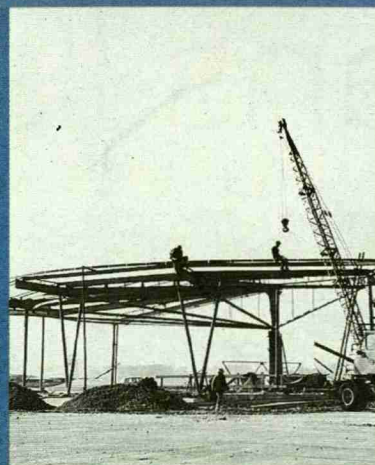
Années 50
Ambiance conviviale
aux abords du tarmac.
La terrasse jouxte la piste.
Quelques mètres séparent
ces visiteurs des passagers.
Ci-dessus, un contrôle des
voyageurs à la même époque:
on se contentait alors d'une
fouille des bagages.

BIBLIOTHÈQUE DE GENÈVE / GENÈVE AÉROPORT





Années 60
À droite, le bâtiment de l'aérogare et sa tour de contrôle, appelée «Tintin», ainsi que le parking des visiteurs limité à une heure.
GENÈVE AÉROPORT



1968
Une nouvelle aérogare est inaugurée. C'est à cette époque que sont construits les satellites d'embarquement, appelés aussi «champignons». GENÈVE AÉROPORT



1970

Le premier Boeing 747 atterrit sur la piste de Cointrin le 9 février 1970. Une nouvelle ère de l'aviation, avec ces monstres des airs, s'ouvre. PIONNAIR



1999

Après l'abandon des long-courriers de Swissair au départ de Genève en 1996, l'Aéroport accueille à bras ouverts Easyjet et ses vols low cost trois ans plus tard.

SALVATORE DI NOLFI



1985

Arrivée de Mikhaïl et Raïssa Gorbatchev à Cointrin, pour une rencontre historique avec Ronald Reagan. Plus que jamais, l'aéroport de Genève est une porte d'entrée de la diplomatie internationale. BIBLIOTHÈQUE CANTONALE

DE GENÈVE



2010

L'A380 se pose sur le tarmac de Cointrin en janvier. La piste, l'une des plus longues d'Europe, est agréée pour accueillir ce type d'appareil. Mais la tendance, désormais, est aux avions plus petits, plus confortables et moins polluants. GENÈVE AÉROPORT



reconnaître le chantier genevois «d'intérêt national», comme le réclame le conseiller d'État Louis Casai. En matière de subventions, Genève a déjà mangé son pain blanc; c'est vers la construction d'un nouvel aéroport zurichois - Kloten - que tous les efforts financiers se dirigent désormais. Un sentiment de frustration prédomine alors à Genève. Après la guerre, les subventions dont bénéficie Zurich équivalent à la totalité du coût du chantier de Cointrin de 39-45, note Bernard Lescaze.

En 1952, Cointrin est le 9^e aéroport d'Europe en termes de trafic passagers. Mais, frustration encore, l'Aéroport ne se sent pas beaucoup soutenu par Swissair, dont il est pourtant très dépendant (la compagnie nationale assure 60% de son trafic). La compagnie nationale compte alors 1500 employés à Kloten, contre 250 à Genève. Déjà, ces distorsions créent des remous au bout du lac, où l'on rappelle que l'État genevois est actionnaire de Swissair... L'histoire s'avérera souvent difficile avec la compagnie nationale: il faudra l'abandon des vols long-courriers de Swissair en 1996, coup dur à l'époque - et crise nationale au passage -, pour que Cointrin s'engouffre dans une stratégie payante de diversification avec le low cost Easyjet puis la reconstruction du réseau de vols long-courriers (*lire en page 15*).

Belles machines à admirer

Au milieu des années 50, l'arrivée des jets commerciaux entraîne la nécessité de nouveaux aménagements. La piste est portée à 2500 mètres en 1957, puis à 3900 mètres en 1960. Ces allongements réclament un échange de territoire avec la France (1958). L'aviation est en plein boom, avec l'arrivée des avions à réaction, et c'est bientôt la démocratisation des voyages, avec la baisse des prix des billets. Prendre l'avion est une aventure, voir atterrir ces appareils un plaisir: dans les années 60, les Genevois se pressent sur la terrasse publique de Cointrin, où l'on vient «jeter du pain aux Caravelles».

À l'insouciance succèdent des temps plus sombres dans les années 70, avec les premiers détournements d'avion par des terroristes, qui nécessitent la mise en place de dispositifs de sécurité. Arrive la crise pétrolière aussi, et la prise de conscience que ces engins à réaction qui nous permettent de découvrir le monde sont aussi générateurs de nuisances.

En 1970, alors qu'on célèbre les 50 ans de l'Aéroport, la Confédération veut offrir à Cointrin une deuxième piste, dite «en baïonnette», car ce bras se grefferait sur l'actuelle piste et partirait en direction de Lausanne. «C'est de là, de ce pseudo-cadeau fédéral fait aux Genevois, que sont nés les organismes de défense des riverains de l'aéroport», relève Jean-Claude Cailliez. Cette deuxième piste ne se fera jamais.

«Les années 80 scelleront ensuite la fin de l'époque romantique, celle où l'on rêvait encore d'épouser les hôtesse de l'air», s'amuse le rédacteur de Pionnair.

Aujourd'hui, l'aéroport international de Genève, qui est aussi devenu un hub commercial, draine 17,9 millions de passagers par an. Les enjeux se déplacent sur son mode de développement, alors que le monde de l'aviation doit répondre aux défis cruciaux du développement durable (*lire en page 13*). Ce sont aussi les attentes de la population, comme l'a montré le résultat du vote sur l'aéroport de novembre dernier. «Les Genevois aiment pouvoir décider du destin de leur canton, quitte à défier les prérogatives fédérales, dit Jean-Claude Cailliez, lui-même riverain de Cointrin. Cela ne les empêche pas d'éprouver un fort attachement à cet aéroport qui, depuis 100 ans, a contribué à leur prospérité et à leur liberté.»

À découvrir Genève Aéroport publie également un livre à l'occasion de son centenaire: «Notre aéroport, mon histoire», aux Éditions Slatkine. Le livre, conçu à partir de documents et vidéos d'archives, retrace cette épopée. *Lire en page 9.*