

HISTOIRE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE

C'est dès 1909 — année de la traversée de la Manche par Louis Blériot — que les premiers essais de vol eurent lieu dans la région genevoise. Les frères Armand et Henri Dufaux, qui avaient construit eux-mêmes leur monoplane, effectuèrent quelques tentatives de l'autre côté de la frontière, à Viry (Haute-Savoie). Mais leur plus grand exploit eut lieu le 28 août 1910, lorsque Armand Dufaux, parti de Noville (extrémité est du lac Léman) rallia La Gabiule, près de Genève, parcourant ainsi 85 km en 56 minutes au-dessus du lac. Il empochait du même coup le prix de 5000 francs fondé par la maison genevoise Perrot-Duval à l'attention du premier aviateur qui traverserait le Léman dans sa plus grande longueur sans survoler les terres.

La guerre de 14-18 devait freiner l'essor de l'aviation dans les cieux genevois. Mais, d'un autre côté, les progrès réalisés par les machines volantes allaient se montrer fulgurants. François Durafour, avant de se poser au sommet du Mont-Blanc, effectuait des vols passagers (baptêmes de l'air) à partir d'un petit terrain situé à Saint-Georges, dans la banlieue nord-ouest de Genève.

Ce site était toutefois beaucoup trop exigü pour permettre une activité commerciale. En octobre 1919, le Grand Conseil votait une loi déclarant « d'utilité publique l'aliénation des propriétés immobilières nécessaires à la création d'un champ d'aviation d'une superficie d'environ 137 hectares sur le territoire des communes de Collex, Bellevue, Genthod et Versoix ». Tout en précisant que, sur une bande de 150 mètres de largeur bordant le futur terrain, on ne pourrait rien construire ou planter qui dépasse huit mètres de hauteur, les députés votèrent un crédit de 650'000 francs pour l'acquisition et l'aménagement du champ d'aviation.

Le choix de Cointrin

En fait, cette loi fut modifiée et, le 19 juin 1920, un autre site fut retenu près des villages de Meyrin et de Cointrin, à quelque 4 km au nord de la ville. L'endroit était bien choisi: la proximité des chaînes montagneuses du Jura et du Salève assure en effet un régime des vents dominants assez stable, avec la bise soufflant du nord-est et le vent du sud-ouest. Dans ces conditions, il était possible d'envisager une piste unique, situation que nous connaissons toujours aujourd'hui. Le terrain comportait une superficie de 575'000 mètres carrés, avec une longueur de 1 km environ et une largeur minima de 430 mètres.

Le 22 septembre 1920 marque la naissance légale et officielle de l'aéroport de Cointrin, avec l'autorisation d'exploitation accordée par l'Office fédéral de l'air. Le terrain fut officiellement inauguré par l'atterrissage, le 23 septembre à 10h20, de l'aviateur militaire Edgar Primault, pilotant un appareil Haefeli D.H. 3, de construction suisse. Mais ce n'est qu'en 1922 que commencèrent effectivement les premiers vols commerciaux. Les premières lignes ouvertes furent Genève-Lausanne-Paris, Genève-Lyon et Genève-Zurich-Munich-Nuremberg.

L'aérodrome d'alors était plutôt modeste. Il s'étendait sur une surface gazonnée de 24 hectares (contre 320 aujourd'hui, soit 1 % de la surface du canton), et comprenait en tout et pour tout un petit bâtiment administratif d'un étage sur rez-de-chaussée comprenant une buvette, et deux hangars en bois pouvant abriter une dizaine d'avions. Malgré tout, il possédait une installation de T.S.F. avec deux mats de 30 m de hauteur, et surtout un radiogoniomètre permettant le guidage des avions. Le tout avait été inauguré le 21 mai 1922, par un meeting militaire groupant 18 appareils.

L'ère du béton

Vint ensuite l'ère de la construction en dur. De 1926 à 1931, les hangars de bois furent remplacés par des bâtiments en maçonnerie couverts par une charpente métallique, relativement vastes pour l'époque puisque mesurant 40 mètres d'ouverture pour 30 mètres de profondeur.

Mais c'est en 1937 qu'intervint la véritable révolution avec la construction de la première piste en béton. Longue de 405 mètres et large de 21, elle était reliée par des chemins de roulement bitumés à la plate-forme de stationnement devant les hangars. Il s'agissait d'une première en Suisse.

Dans le même temps, il fallut déplacer les deux pylônes porte-antennes, qui constituaient un obstacle pour la navigation aérienne. On les implanta à 1,5 km au sud du terrain d'aviation.

A la fin des années trente, il commençait à devenir évident que le transport aérien allait rapidement se développer, utilisant des appareils toujours plus gros, et nécessitant donc une adaptations des installations. En 1940, les autorités genevoises adoptèrent un plan de modernisation prévoyant de porter la piste bétonnée à une longueur de 1065 mètres, d'agrandir l'aire de stationnement, d'installer un dispositif d'éclairage du terrain, un nouveau réseau d'appareils radioélectriques, ainsi que la construction d'une nouvelle aérogare.

Une ampleur exceptionnelle

La guerre allait stopper la mise en oeuvre de ce programme, mais pas pour longtemps. Les responsables avaient pris conscience des progrès techniques réalisés par les constructeurs d'avion, qui devenaient de plus en plus lourds, et ont complètement remanié leurs projets. Ce sont alors des travaux d'une ampleur exceptionnelle pour l'époque - et surtout en pleine guerre - qui furent entrepris, avec l'aide de la Confédération.

La piste en béton fut ainsi portée à une longueur de 2'000 mètres, et l'emprise totale du terrain s'étendit désormais sur 210 hectares. Ces installations, uniques en leur genre en Suisse, allaient permettre, dès la fin des hostilités, de relier Genève aux plus grandes villes européennes, et même aux Etats-Unis. C'est ainsi qu'en mai 1947, le commandant Walter Borner assura, avec un DC-4 de Swissair, la première liaison Genève - New York - Genève.

La première aérogare

La modernisation s'accéléra les années suivantes : en 1948, mise en service du grand hangar ; en 1949, surtout, entrée en fonction d'une aérogare enfin digne de ce nom. Elle avait été conçue pour un trafic de 300'000 passagers, et les experts estimaient, à l'époque, qu'il faudrait bien dix ans pour atteindre ce chiffre. Il y en eut en fait 208 841 dès 1950, la première année pleine d'utilisation, 468'329 cinq ans plus tard, et le million fut dépassé en 1962.

Dès le milieu des années cinquante, l'on commença à entrevoir la mise en service prochaine des jets commerciaux, avec tout ce que cela allait entraîner : nécessité de pistes plus longues, augmentation de la capacité de l'aérogare. Les autorités genevoises, propriétaires et exploitantes de l'aéroport dès son origine, proposèrent au Grand Conseil un nouveau programme de modernisation. A la fin de 1956, le parlement approuva les crédits nécessaires, et, l'année suivante, le Conseil fédéral prit le relais en présentant un programme d'agrandissement des deux aéroports suisses assurant un trafic intercontinental, Genève-Cointrin et Zurich-Kloten.

Pour Genève, le premier problème posé était celui de l'allongement de la piste, déjà portée à 2'600 mètres en 1953, mais qu'il convenait d'adapter aux besoins des avions à réaction. Or, il était manifeste que la meilleure solution pour une extension était en direction du nord-est, sur le territoire français. Il fallait pour cela procéder à un échange de territoire avec la France.

Une convention fut négociée à ce sujet, prévoyant également de réserver un secteur de la future aérogare à un « aéroport français » relié à la France, exactement à Ferney-Voltaire, par une route hors douane. Cette convention fut ratifiée par l'Assemblée fédérale en 1956 et par le Parlement français en 1958.

Les travaux de prolongement de la piste durèrent un peu moins de deux ans, et elle fut finalement portée à une longueur de 3'900 mètres. La construction de la nouvelle aérogare fut entreprise à partir de 1962. Dans le même temps, furent réalisés un tunnel routier, les trois satellites au milieu du tarmac, accessibles par des souterrains, un centre hôtelier pour Swissair, de nouvelles installations radioélectriques.

Mai 68 à l'aéroport

Inaugurée le vendredi 17 mai 1968 par les autorités fédérales et cantonales, la nouvelle aérogare était alors qualifiée de « plus moderne d'Europe ». Elle avait été prévue pour accueillir cinq millions de passagers et, bien que l'on envisageât déjà l'arrivée des gros porteurs - le premier « jumbo », un Boeing 747 de TWA est venu en démonstration en 1970 - cette capacité était jugée suffisante jusqu'en l'an 2000.

Bel optimisme qui fut vite démenti. Lors de sa première année pleine d'exploitation, en 1969, la nouvelle aérogare accueillait près de 2,5 millions de passagers. Le cap des cinq millions était franchi en 1985, et il devint alors évident qu'il fallait lancer un nouveau programme d'adaptation. Ce qui fut fait en 1985, sous le nom d'« Horizon 1990 », avec comme objectif une capacité de 7 millions de passagers cette année-là.

Les travaux devaient porter tout à la fois sur le côté ville de l'aéroport - avec une extension de l'aérogare donnant plus de capacité au niveau départ comme au niveau arrivée - mais aussi sur le côté tarmac, avec, notamment, la réalisation d'un satellite en Y capable d'accueillir des gros porteurs et relié à l'aérogare centrale par un système de navettes automatiques. Etaient également prévu un nouveau tri bagages, de même - mais là ce n'est pas l'aéroport qui était le maître d'oeuvre - une gare ferroviaire mettant Cointrin à six minutes du centre-ville et où tous les trains grandes lignes venant à Genève accéderaient.

L'arrivée du train

Les aléas de la politique ont quelque peu modifié le programme et, surtout, l'ont retardé. Alors que la priorité avait été donnée aux travaux côté tarmac, c'est côté ville que ceux-ci ont finalement débuté.

Ils se sont traduits - entre autres - par une réfection complète du hall arrivée, en liaison avec l'entrée en service de la gare CFF le 31 mai 1987; par une modernisation du hall départ, avec de nouveaux guichets d'enregistrement et une mezzanine commerciale rénovée et agrandie; par l'édification d'un nouveau tri bagages, sur lequel Swissair a construit son nouveau centre abritant également le siège de l'IATA.

À l'est de l'aérogare a été construite une halle de fret permettant de traiter jusqu'à 100'000 tonnes par an, mise en exploitation le 31 mai 1988.

Cet effort d'adaptation est loin d'être terminé. Actuellement, est en voie d'achèvement une « extension » de l'aérogare principale, qui permettra d'augmenter la capacité des zones arrivée et départ, avec notamment la mise en service de nouveaux guichets d'enregistrement permettant à un nombre plus important de compagnies pratiquer le « self check-in » et, surtout, d'offrir un confort supérieur aux passagers les jours de gros départs. Cette zone, qui entrera en service début 1996, a été précédée par la réorganisation complète du système de restaurants.

Le nouveau statut

Une étape importante a été l'équipement de deux des satellites avec des passerelles télescopiques, offrant, là aussi, plus de confort aux passagers. Cet équipement, qui fut installé dès 1995, est l'un des premiers fruits du nouveau statut dont l'aéroport est doté depuis le 1^{er} janvier 1994.

Car jusqu'à cette date, l'aéroport dépendait directement de l'Etat de Genève, dépositaire de l'autorisation d'exploitation délivrée par l'Office fédéral de l'aviation civile. C'était alors le Département de l'économie publique qui avait la charge de gérer directement l'aéroport; une situation obligeant les responsables à faire adopter par le Grand Conseil toute décision importante, notamment en matière d'investissements. Cela limitait la marge de manoeuvre, d'autant plus que planait toujours la menace de votations populaires — plusieurs référendums ont d'ailleurs failli mettre en péril le développement de l'aéroport.

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat (gouvernement genevois) a présenté en 1992 un projet de loi portant non pas sur une privatisation de l'aéroport, comme cela a souvent été dit par erreur, mais sur la création d'un statut d'autonomie — ainsi qu'en disposent déjà d'autres secteurs dépendant de l'Etat de Genève, comme les transports en commun ou les services d'eau et d'électricité. Après des débats animés, le Grand Conseil a adopté, le 10 juin 1993, une loi instituant l'Etablissement Public Autonome Aéroport International de Genève.

Avec ce statut entré en vigueur le 1er janvier 1994, l'Etat de Genève conserve la propriété du terrain et des bâtiments de l'aéroport, mais il en confie l'exploitation à l'Etablissement, qui est doté de l'autonomie financière. Concrètement, cela signifie que si l'aéroport ne reçoit plus désormais de crédits de l'Etat, il est par contre libre de décider de ses investissements, dont il assure lui-même le financement, que ce soit par ses ressources propres ou par l'emprunt.

Cet établissement est dirigé par un Conseil d'administration de 19 membres. Sept d'entre eux — dont le président — sont nommés par le Conseil d'Etat; parmi ceux-ci, se trouvent deux représentants des utilisateurs de l'aéroport — un de Swiss notamment. Les autres membres sont désignés à raison de cinq par le Grand Conseil, deux par le personnel, deux par les communes riveraines (Meyrin et le Grand-Saconnex), deux par les cantons romands, et un par les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Le directeur général de l'Aéroport participe aux travaux du Conseil d'administration, avec voix consultative. Au sein du Conseil d'administration, un Conseil de direction de cinq membres assure la gestion courante de l'établissement.

Crise avec Swissair

Le 4 avril, coup de tonnerre dans le ciel de l'Aéroport: Swissair annonce sa décision de retirer, dès l'horaire d'hiver 96-97, la plupart de ses vols long-courriers intercontinentaux au départ de Genève. Dix-huit destinations, essentiellement en Afrique, disparaissent de l'horaire, seules subsistant les liaisons avec New York et Genève. L'émotion est grande dans toute la Suisse romande et, le 25 avril 1996, une grande manifestation de soutien organisée par la plupart des quotidiens romands réunit plusieurs centaines de personnes à l'Arena, une salle polyvalente proche de l'Aéroport. Le même jour, lors de la présentation du bilan 1995 de l'AIG, le président du Conseil d'administration, Monsieur Jean-Philippe Maitre, Conseiller d'Etat, réclame le « Geneva Open Sky », c'est-à-dire que les compagnies étrangères puissent bénéficier des droits dits « de cinquième liberté » en desservant Genève pour des vols intercontinentaux. Le Conseil fédéral va accéder partiellement à cette demande en publiant une déclaration dans laquelle il s'engage à supprimer le monopole légal de Swissair, en révisant la loi sur l'aviation. Un projet de révision est soumis, début 97 à consultation des milieux intéressés, avant d'être transmis aux Chambres fédérales.

Celles-ci examineront dans un temps record le texte qui leur est soumis, puisque le texte définitif de la modification de la loi sur l'aviation est adopté le 26 juin 1998 par les deux chambres. Aucun référendum ne lui ayant été opposé, la nouvelle loi entrera en vigueur le 15 novembre 1998, ainsi que l'ordonnance y afférant.

Le monopole de Swissair est donc désormais aboli, mais des dispositions transitoires lui garantissent que les concessions d'exploitation « effectivement exercées » au moment de l'entrée en vigueur de la loi subsistent jusqu'en 2008 mais « ne peuvent plus être modifiées ni renouvelées ».

Une modification importante – article 28 – prévoit que, désormais, pour l'octroi d'une concession de route, c'est-à-dire pour l'autorisation d'exploitation d'une ligne régulière, le département fédéral des transports « examine notamment si les vols sont d'intérêt public et tient compte de la desserte des aéroports nationaux ». De même, l'article 30 prévoit que « pour la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux, la Confédération veille à l'emploi de « multiple désignation ». Concrètement, cela signifie que la voix des aéroports comme Genève et Bâle devra désormais être entendue.

L'aéroport du XXIe siècle

A côté de ces tribulations politiques, l'Aéroport prépare son entrée dans le XXIe siècle. En septembre 1996, le Conseil d'administration avait adopté une actualisation du plan directeur et du programme d'investissements de l'AIG. L'aérogare avait été mise en service en 1968 en prévoyant une capacité de cinq millions de passagers par an. Dans les années quatre-vingt, les efforts d'adaptation portèrent d'abord sur le côté ville, avec la réalisation de la jonction avec la gare CFF (mise en service en 1987), puis la réalisation de l'extension latérale de l'aérogare – inaugurée en juin 1996.

Les efforts devaient ensuite porter sur le côté tarmac, et c'était la raison de l'actualisation du plan directeur. Trois étapes étaient prévues, qui devaient durer, initialement, jusqu'en 2005 environ. D'abord, la réalisation d'une aile ouest, partant depuis le bâtiment des restaurants jusqu'à la tour de contrôle, offrant de nouvelles salles d'embarquement, plus spacieuses et confortables, reliées aux avions par des passerelles télescopiques. De nouvelles positions d'avion sont ainsi gagnées (cinq au lieu de trois). Le premier coup de pioche a été donné en mars 1998, la première pierre a été posée le 3 juillet 1998, et l'entrée en service a eu lieu en juin 2000.

Deuxième étape, la réalisation de nouvelles salles d'embarquement frontales (NSEF), devant l'actuelle aérogare, permettant le stationnement de cinq avions. Au total, dix avions vont trouver place au contact direct, contre sept actuellement, et tous reliés par des passerelles télescopiques. La mise en service s'est faite en trois étapes, d'abord le bâtiment de liaison avec l'aile ouest en décembre 2000 ; puis, la première partie des NSEF en juillet 2003 et la deuxième partie, avec deux salles plus spécialement destinées au secteur français, en décembre 2004.

L'avenir

Le plan directeur révisé en septembre 1996 avait prévu une troisième étape dans l'adaptation de l'aérogare, à avoir la réalisation d'un terminal destiné aux avions gros-porteurs. Or, depuis, la situation avait changé à l'AIG : outre le retrait par Swissair de ses liaisons long-courriers justement assurées par des appareils gros-porteurs, un nouvel acteur est arrivé à Genève, à savoir l'aviation « low cost ». Pionnier en la matière en Europe, easyJet a commencé ses opérations fin 1997 avec une liaison sur Londres-Luton, avant d'implanter une base à l'AIG avec une société de droit suisse, easyJet Switzerland, qui exploitera d'abord trois appareils puis cinq, sur sept destinations.

Le succès sera au rendez-vous, et d'autres compagnies « low cost » vont arriver : Virgin Express, FlyBe, BmiBaby, etc. Ces compagnies appartiennent à ce que l'on commence à appeler « l'aviation simplifiée », désireuse d'utiliser des installations et des services aéroportuaires réduits, afin de bénéficier de redevances passagers moins élevées et de coûts d'assistance plus faibles.

Pour répondre à leur attente, le conseil d'administration de l'AIG a décidé, le 12 décembre 2003, de développer une stratégie aéroportuaire novatrice permettant l'offre de prestations différenciées au sein de l'aéroport. C'est ainsi qu'à vu le jour le projet de réhabilitation de l'ancienne aérogare, baptisée T2, en un terminal où les conditions d'embarquement de débarquement seraient plus « rustiques » que dans le terminal principal.

Le 22 avril 2004, le conseil d'administration de l'AIG décidait de lancer un « appel à projet » proposant à toutes les compagnies qui le souhaiteraient de bénéficier de ce terminal « simplifié ». Deux d'entre elles, easyJet et Virgin express, allaient répondre favorablement. Les 25 juin et 2 juillet 2004, le conseil d'administration décidait d'aller de l'avant dans ce projet qui, en septembre 2004, recevait l'aval de la Commission de la concurrence estimant qu'il ne contrevenait pas aux normes établies par l'accord bilatéral avec l'Union européenne, contrairement à ce que certaines compagnies prétendaient.

Service de presse
PRO
07.11.2004