

# DE LA ROUTE DE COINTRIN À L'AVENUE LOUIS-CASAÏ

*En 1968, la route de Cointrin, reliant Genève à l'aéroport, est rebaptisée avenue Louis-Casaï, du nom d'un ancien conseiller d'Etat qui joua un rôle important dans le développement de l'aéroport.*

## Route de campagne

Jusque dans les années 1970, la route de Cointrin demeure une voie de circulation plutôt campagnarde, bordée de maisons individuelles alternant avec des espaces verts. Elle passe devant plusieurs cafés (Café de l'Avenir, Auberge de Cointrin, etc.) et devant la petite école primaire de Cointrin, avant de déboucher sur l'aérogare. Une ligne de bus (société Jura-Salève) la parcourt depuis 1925, reliant Genève à l'aéroport. Le premier immeuble d'importance bordant la route de Cointrin, l'immeuble des Ailes, sera construit en 1958. Avec le développement de l'aéroport et des activités économiques qu'il attire, les abords de la route de Cointrin prendront un caractère urbain dès la fin des années 1970. En 1968, elle devient une avenue et prend le nom de Louis-Casaï (arrêté du Conseil d'Etat du 10 avril 1968).

## Louis Casaï

Louis Casaï est né en 1888 à Chêne-Bourg. Sa mère est la fille de l'architecte genevois Marc Camoletti, à qui l'on doit notamment le Musée d'art et d'histoire, et son père possède une entreprise de construction que Louis dirigera par la suite, après y avoir fait son apprentissage. En 1923, Louis Casaï commence sa carrière politique au Grand conseil sous les couleurs du parti radical. De 1927 à 1931, il est conseiller administratif de la commune de Plainpalais, alors indépendante. En 1933, il est élu conseiller d'Etat, fonction qu'il occupera pendant dix-huit ans. C'est en sa qualité de conseiller d'Etat en charge du Département des travaux publics que Louis Casaï va œuvrer au profit du développement de l'aéroport et prendre des décisions courageuses quant à son avenir

## Pari sur l'avenir

En effet, en 1940, malgré les difficultés économiques inhérentes à la Seconde guerre mondiale et l'incertitude du sort de la Suisse et de Genève au sortir

de la guerre, Louis Casaï a conscience que l'aéroport est un atout fondamental pour l'avenir de Genève. Il voit cet avenir notamment dans les relations internationales. Louis Casaï réussit alors à persuader le gouvernement et les Genevois de profiter de la fermeture de l'aéroport à cause de la guerre pour le moderniser. Il est appuyé en cela par le directeur de l'aéroport, Charles Bratschi.

### Cointrin au top

Ainsi, lorsqu'en juillet 1945 l'aéroport rouvre après cinq ans de fermeture, il dispose désormais d'une piste en béton de 1'200m contre 400m auparavant, d'un dispositif d'éclairage permettant des mouvements de nuit, et de nouveaux appareils de radioguidage. Une nouvelle aérogare viendra compléter le dispositif en 1949. Et l'audace paie: dès la fin de la guerre, Cointrin est opérationnel et moderne alors que les aéroports étrangers sont encore inutilisables et que Zurich n'a pas les capacités pour accueillir des vols intercontinentaux. L'aéroport genevois devient ainsi l'une des principales bases de l'aviation européenne.

Dans cette période d'après-guerre, l'aviation commerciale connaît un très fort développement: en 1950, Cointrin accueille ainsi 122'829 passagers, contre 62'231 pour toute la Suisse en 1939! Au niveau cantonal, Louis Casaï a également œuvré à la reconstruction de l'hôpital cantonal et à la mise en place de la zone industrielle de la Praille. Il est décédé en 1955.

*François Beuret, archiviste communal*

### Infos

[meyrin.ch/archives](http://meyrin.ch/archives)

### Sources

[pionnair-ge.com](http://pionnair-ge.com)  
Lescaze Bernard,  
*L'envol d'une ville.*  
*Histoire de l'aéroport de*  
*Genève*, Slatkine, 2009



*Le conseiller d'Etat Louis Casaï (à droite) et son épouse Germaine, marraine de l'avion Swissair à Genève, lors de l'inauguration de la nouvelle aérogare le 21 mai 1949 © ACM*



*La route de Cointrin vue depuis l'aérogare, années 1950 © ACM, PA-114*