

GENEVE AÉROPORT

Rapport annuel
2012





Créer une culture de la sécurité

Redéploiement du plan d'urgence, augmentation des moyens mis à disposition, cours de formation, campagnes de sensibilisation: plusieurs axes ont été suivis pour continuer à diminuer les risques et à créer une véritable culture de la sécurité. Une sécurité sans faille figure au cœur des préoccupations de Genève Aéroport.

Une sécurité sans faille constitue une priorité pour Genève Aéroport. Il faut dire qu'un haut niveau de sécurité de toutes les entreprises actives sur le site aéroportuaire forme l'un des piliers d'une exploitation aéronautique sûre, efficiente et performante. Le gestionnaire de l'infrastructure a ainsi poursuivi ses efforts en 2012 pour assurer l'expansion de la culture de sécurité auprès de ses employés et de ses partenaires évoluant sur la plate-forme.

L'amélioration de cette culture est perceptible. Ainsi, les rapports d'incidents sont devenus un automatisme. Ces outils permettant de rapporter toute situation où la sécurité est mise en cause ont fait l'objet d'une importante communication du Safety Office. Ce dernier les traite individuellement et effectue un suivi de chaque cas rapporté, ce qui permet d'assurer une hausse constante du niveau de sécurité. D'ailleurs, si le nombre de rapports a augmenté, ils montrent une nette réduction de la gravité des incidents. Quant aux audits de sécurité effectués par le Safety Office, ils ont permis d'identifier les points d'amélioration tant pour les services internes à Genève Aéroport que pour les entreprises du site.

La proactivité étant un maître-mot en la matière, des analyses de sécurité («safety assessments») sont effectuées pour tous les projets de développement aéroportuaire, afin d'intégrer pleinement la sécurité dès le début du processus.

Plan d'urgence

En application des normes aéronautiques internationales et afin de répondre aux attentes de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Genève Aéroport a revu son plan d'urgence (PUR-GA) afin de l'adapter à la situation opérationnelle actuelle. Alors qu'un plan d'urgence classique doit, selon les normes, permettre de répondre à un accident ou incident majeur d'aviation et assurer la coordination avec les partenaires impactés, le PUR-GA va plus loin que ce qui est demandé. Validé en 2012 par l'OFAC, cet outil intègre des processus et des procédures standardisés permettant de faire face à toutes les situations d'exploitation dégradées, traitant notamment 56 événements pouvant conduire à une crise aéroportuaire. Il pose également un cadre structuré pour la gestion de crises tout en garantissant la bonne conduite des opérations.

350
heures
de préparation
pour l'exercice Pokus

Le plan d'urgence contient plus de 500 pages de documentation. En termes de conduite, il met en œuvre un fonctionnement par État-Major avec des cellules spécifiques qui peuvent être activées selon les besoins. Les premières formations des chefs de cellules ont eu lieu en 2012, de même qu'une information à l'ensemble du personnel. Enfin, les discussions avec le dispositif cantonal en cas de catastrophe OSIRIS ayant abouti, des adaptations des processus sont en cours.

Exercice Pokus 2012

L'importante documentation que constitue ce plan d'urgence et les processus de conduite qu'il décrit ont été testés le 3 décembre lors d'un exercice-cadre, sans intervention sur le terrain. C'est ainsi que l'exercice Pokus a simulé une crise grave nécessitant l'activation du PURGA, puis du dispositif cantonal en cas de catastrophe OSIRIS. Objectif: tester le déclenchement de l'alerte, la montée en puissance du processus de gestion de l'urgence, la mobilisation des personnels, le fonctionnement des diverses cellules de gestion de crise, la capacité de l'aéro-



port à maîtriser une situation d'urgence et à éviter l'aggravation de la situation, mais aussi à anticiper sur la reprise des activités. Le tout en poursuivant l'activité aéroportuaire perturbée en toute sécurité.

Les dix heures qu'a duré l'exercice Pokus ont permis aux différents intervenants de simuler leurs réactions en cas de crise. Mais l'utilité d'un tel exercice, qui a exigé une préparation aussi longue que minutieuse (350 heures de préparation), va bien au-delà de cet apport immédiat. L'analyse approfondie des différentes observations consignées par la direction d'exercice Pokus, les intervenants, ainsi que les nombreux observateurs et arbitres va permettre de procéder à des ajustements et par là-même à améliorer encore les processus de gestion de crise.

Sécurité

365 jours par an, 24 heures sur 24, des collaborateurs du SSA assurent la sécurité du site aéroportuaire, une mission qui se décline en une multitude de tâches : sauvetage, lutte contre les incendies, transports en ambulance, assistance lors de l'avitaillement des avions avec passagers à bord... Pour être toujours plus performants, les professionnels du SSA suivent régulièrement des cours de formation. Ainsi, une partie d'entre eux a notamment effectué en 2012 une semaine d'instruction de levage d'aéronefs à Stuttgart et une autre équipe a passé deux semaines au centre d'entraînement de Teesside, en Angleterre. A quoi il faut ajouter les for-



mations sur les nouveaux véhicules (tel le Sirius, un camion tonne-pompe récemment mis en service), sur les nouveaux équipements (à l'image de la nouvelle centrale d'engagement du SSA, inaugurée en 2013, mais dont les cours ont commencé en 2012 déjà) et bien entendu la formation continue sur le domaine aéroportuaire tout au long de l'année.

Leur savoir-faire ne reste cependant pas confiné dans l'enceinte aéroportuaire. Pour l'extérieur, il est utile sur au moins deux plans. Tout d'abord, les spécialistes du SSA forment à leur tour de nombreuses autres personnes. En 2012, ils ont ainsi donné des instructions à l'école latine des sapeurs-pompiers professionnels, à des entreprises genevoises et à des aérodomes régionaux, pour le compte de l'OFAC.

Par ailleurs, les véhicules du SSA sortent fréquemment de la plate-forme aéroportuaire pour venir en renfort, notamment lorsque les sinistres sont importants, comme ce fut par exemple le cas lors du sévère incendie de la Jonction en février 2012 pour lequel le Service de Sécurité de l'Aéroport a apporté un soutien substan-

Quelques interventions

Interventions avions	80
Feux divers (y. c. feux de véhicules)	21
Alarmes automatiques SCA (détection incendie bâtiment)	227
Pleins avec passagers à bord	707
Inondations	18
Alarmes neige et verglas	19
Alertes météo catégorie II/III (lorsque la visibilité est mauvaise)	9
Assistances diverses (dépannages, travaux logistiques...)	99
Conduites sanitaires (dont 2662 trajets en ambulances hors de l'aéroport)	2'933
Personnes traitées à l'infirmerie (passagers et personnels)	5'717

tiel en hommes et en matériel. De même, les ambulances de l'aéroport sortent plusieurs fois par jour du site pour véhiculer des patients se trouvant notamment dans des communes avoisinantes, en vertu d'un contrat de prestation passé avec le 144. C'est ainsi qu'elles sont intervenues précisément 2'662 fois à l'extérieur (90% des conduites sanitaires).

Campagnes de prévention

Pendant leurs escales, les avions sont entourés d'un ballet d'intervenants s'affairant autour d'eux pour s'occuper des passagers, décharger les bagages, nettoyer l'aéronef, procéder à l'avitaillement en kérosène, fournir la nourriture, vider les toilettes... Autant de personnes et de véhicules qui se trouvent simultanément sur un espace réduit, avec les gênes et les risques que cela peut engendrer. Pour sa campagne de sécurité 2012, le Safety Office a choisi de sensibiliser une nouvelle fois les personnels de la plateforme aéroportuaire à la nécessité de bien coordonner leurs opérations autour des avions et à familiariser les opérateurs aux actions de tous les acteurs impliqués. Cette campagne « Fairplay », plus étoffée que celle de 2011 notamment en termes de moyens de communication, a été suivie par plus de 500 participants et sera reconduite en 2013.

De manière plus large, les campagnes de prévention bénéficient depuis début 2012 d'un nouveau support de communication, ludique et percutant : la bande dessinée. Ce sont désormais deux per-

sonnages de BD (« Jet » et « Fodie ») qui rappellent à tous les intervenants du site les consignes de sécurité sur des thèmes choisis. Ils ont ainsi détaillé de manière humoristique les dangers liés à l'avitaillement en carburant, ainsi que les risques relatifs à la foudre et ont attiré l'attention sur l'intérêt des « rapports d'amélioration de la sécurité » (Safety Improvement Reports - SIR).

Protection incendie

Comme toujours, la prévention est la meilleure arme. Dans ce contexte, le Safety Office de Genève Aéroport a effectué l'an passé des audits et évaluations de plusieurs bâtiments pour identifier les points critiques en termes de sécurité et de protection incendie, afin de développer des plans d'actions. De manière plus large, il est en train de développer un manuel de sécurité et protection incendie, qui sera le fondement d'un processus d'amélioration et de mise en conformité normative des infrastructures en termes de sécurité incendie.

En 2012, Genève Aéroport a dispensé, comme chaque année, de nombreuses heures de cours sur le comportement en cas de feu et sur le maniement des extincteurs, s'adressant à tous les personnels du site aéroportuaire. Selon la loi genevoise et les normes aéronautiques, les personnes travaillant sur la plateforme doivent renouveler tous les trois ans leur formation dans le domaine de la première intervention et du comportement en cas d'incendie.

Prévention du péril animalier

Les chocs avec la faune constituent la deuxième cause d'incident et la sixième cause d'accident sur le réseau mondial de l'aviation civile. Pour assurer une sécurité maximale tout en préservant la biodiversité, Genève Aéroport est depuis de nombreuses années à la pointe de la prévention du péril animalier (PPA), implémentant régulièrement de nouvelles mesures et recourant à de nombreux moyens d'effarouchements afin de répondre à chaque type de situation. C'est ainsi que l'an passé, il a une nouvelle fois accueilli de nombreux responsables d'aéroports étrangers venus s'inspirer de ses méthodes.



Enfin, l'aéroport a encore renforcé son équipe dédiée à la PPA, désormais forte d'une dizaine de personnes, et a intensifié sa collaboration avec les services techniques ainsi que les compagnies aériennes, ce qui a permis un meilleur reporting des collisions.



Actions environnementales

Plusieurs mesures ont été prises en 2012 pour diminuer l'impact environnemental de l'aéroport. Des centaines de logements ont été insonorisés dans les communes riveraines genevoises et le dispositif d'aide à l'insonorisation en France voisine est entré dans une phase concrète. Des efforts particuliers ont également été réalisés en matière de diminution des émissions gazeuses. La certification carbone de Genève Aéroport a été renouvelée.

Infrastructure essentielle à la bonne santé économique de la région, l'aéroport se doit de répondre à la demande en matière de trafic aérien. Il accompagne toutefois son développement d'une politique active visant à limiter ses impacts sur les riverains et sur l'environnement. Cette politique cible notamment la lutte contre le bruit, la qualité de l'air, le trafic induit, la gestion de l'énergie (voir chapitre «infrastructures»), la gestion des déchets, de l'eau et des milieux naturels. Genève Aéroport détaille sur son site Internet les nombreuses mesures qu'il prend depuis des années dans ce domaine. Il se tient également à la disposition de la population, qu'il accueille sur rendez-vous dans son espace environnement, lieu d'informations et d'échanges doté de nombreux supports permettant d'expliquer les actions mises en œuvre pour limiter les impacts environnementaux des activités aéroportuaires.

Programme d'insonorisation en Suisse...

En 2012, Genève Aéroport a poursuivi ses efforts dans la mise en œuvre de son programme d'insonorisation dans les communes riveraines genevoises. Plus de 540 logements ont été insonorisés et 280 sont en cours de traitement, ce qui a représenté en 2012 un investissement de CHF 6 millions pour la prise en charge de ces travaux.

Durant l'année écoulée, l'accent a été mis sur des opérations de grande envergure, avec l'insonorisation de cinq bâtiments locatifs, dont un à Versoix et deux respectivement à Meyrin et à Vernier. Généralement plus complexes à réaliser, les travaux d'insonorisation sur un bâtiment locatif revêtent une grande importance, dès lors qu'ils concernent un nombre élevé de riverains de l'aéroport. Sur ces cinq opérations, ce sont plus de 500 personnes qui ont vu leur qualité de vie, au point de vue acoustique, être améliorée. À noter que de tels travaux ont des effets collatéraux positifs : ils améliorent par la même occasion l'isolation thermique, générant ainsi de substantielles réductions sur le plan des émissions de CO₂.

2'786
logements insonorisés



A ce jour, Genève Aéroport a terminé l'insonorisation des habitations concernées dans la zone d'intervention obligatoire, ainsi que dans les deux premières zones d'intervention volontaire. Ainsi, près de 2'800 logements ont été insonorisés par Genève Aéroport pour un coût total de CHF 41 millions.

... et en France

En France voisine, le dispositif d'aide à l'insonorisation concerne 837 logements, dont 99 de type pavillonnaire, 353 en copropriétés et 385 gérés par des bailleurs.

Tous les propriétaires de pavillons ont été sollicités et près de 40 d'entre eux ont engagé la procédure pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation. Du côté des copropriétés, les études de conception des travaux d'insonorisation sont terminées pour quatre des six objets et les copropriétaires se sont montrés favorables à l'exécution des travaux d'insonorisation.

Pour les immeubles gérés par les bailleurs sociaux, Genève Aéroport a rem-

boursé, après vérification de la bonne conformité des travaux aux exigences, les travaux de menuiseries extérieures et de ventilation réalisés sur un immeuble en 2005 et les études de concepts d'insonorisation sont en cours sur un ensemble de sept immeubles.

Qualité de l'air

Genève Aéroport a obtenu le renouvellement de la certification «airport carbon accreditation» au niveau 3 par un organisme tiers indépendant. Cette certification atteste que Genève Aéroport a calculé l'empreinte carbone en prenant en compte les émissions dues aux infrastructures, à l'assistance en escale, au trafic aérien (atterrissages et décollages) et au trafic induit (passagers et employés). De plus, Genève Aéroport a dû montrer qu'il prend des engagements et obtient des résultats dans la réduction des émissions de CO₂ sous sa responsabilité, et qu'il implique également les autres sociétés actives sur la plate-forme.

En 2012, Genève Aéroport a publié une nouvelle édition de son bulletin d'informations environnementales (GVAEnvironnement) à destination des riverains. Ce dernier numéro a traité de l'influence de l'aéroport sur la qualité de l'air et des mesures de réductions des émissions mises en œuvre par le gestionnaire de la plate-forme.

Les mesures de qualité de l'air de l'aéroport sont d'ailleurs désormais à dis-

position sur le site internet du réseau Transalpair (www.transalpair.eu) qui rassemble les données de toute la région (notamment Genève, Vaud, Haute-Savoie et Ain).

Mesures de réductions des émissions gazeuses

Début 2012, Genève Aéroport a mis en service sept nouvelles installations de fourniture d'énergie aux avions (aux positions 80), portant à trente les positions dotées de tels dispositifs. Les compagnies ont obligation d'utiliser ces systèmes sur les positions équipées, car il s'agit d'une mesure très efficace mise en place pour limiter les émissions de polluants gazeux et de gaz à effet de serre (les économies sont estimées à 8'000 t kérosène/an, 25'000 t CO₂, 50 t NO_x).

Genève Aéroport déploie depuis plusieurs années un plan de mesures dont l'objectif est de diminuer les émissions gazeuses des véhicules de l'aéroport. Ces mesures visent d'une part au rajeunissement de la flotte aéroportuaire et d'autre part à l'augmentation de la part



Evolution des parts modales durables des passagers



des véhicules électriques ou hybrides. Afin de sensibiliser ses partenaires à la problématique de la qualité de l'air et de les encourager à acquérir des véhicules peu polluants, Genève Aéroport a publié en 2012 un guide pratique à destination des propriétaires de flotte de véhicules. Ce document donne aussi bien des renseignements sur la pollution locale de l'air, que sur les normes et règles en vigueur à l'aéroport ou encore les technologies et équipements permettant de réduire l'impact environnemental des véhicules (liste de véhicules électriques disponibles sur le marché).

En outre Genève Aéroport a financé en 2012 l'installation de bornes de recharges pour des tapis bagages électriques d'un agent de handling ainsi que l'installation de filtres à particules sur des engins d'assistance en escale.

Aujourd'hui, 20% du parc de véhicules de la plate-forme aéroportuaire sont éco-compatibles (électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz naturel) et 42% des véhicules thermiques répondent aux dernières normes d'émissions (Euro 4, Euro 5, Com3), autrement dit font partie des engins thermiques les moins polluants.

Développement d'un nouveau véhicule

Toujours à propos de la flotte présente sur la plate-forme, Genève Aéroport participe en partenariat avec le groupe suisse Catecar au développement d'un

véhicule léger (coque en lin, châssis en aluminium, pesant 350 kilos), peu polluant (consommation d'essence : 1 litre aux 100 km) et peu onéreux intégrant diverses technologies de pointe mises au point par des universités et centres de recherche romands. Le tout premier prototype de cette voiture possédant un toit solaire a roulé sur le tarmac pendant plusieurs semaines, ce qui a permis aux autorités aéroportuaires de le tester et d'apporter leurs commentaires.

Suite à cette expérience, la « Libellule » (Catecar Dragonfly) a pu être présentée en novembre à Amsterdam dans le cadre d'une exposition-conférence de l'association mondiale des aéroports (ACI - Airport Council International).

Plan de mobilité

Pour la deuxième année consécutive, la part des passagers aériens s'étant rendus à l'aéroport en transports en commun a atteint 45%, ce qui permet à Genève Aéroport d'atteindre son objectif fixé à l'horizon 2020. Ce succès est notamment lié à sa politique active de promotion des transports en commun et à la mise en place depuis 2008 d'un distributeur de billets de transports publics gratuits (car financés par Genève Aéroport) en zone de distribution des bagages. Genève Aéroport est l'un des seuls aéroports à avoir mis en place une telle action permettant aux passagers atterrissant à Genève de prendre gratuitement les transports publics pendant 80 minutes.

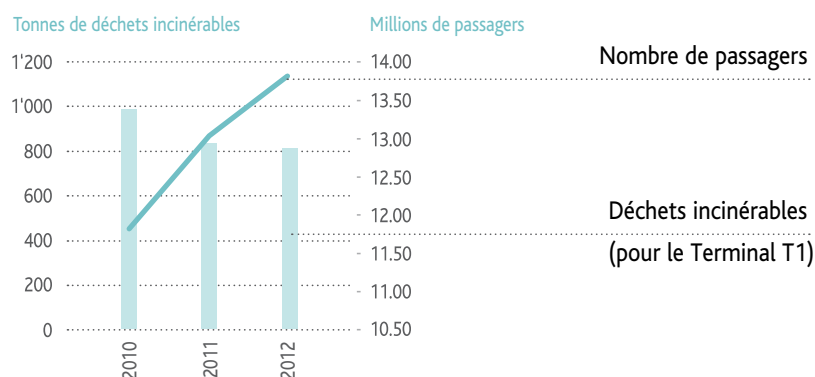


Concernant les collaborateurs de l'aéroport, les actions mises en œuvre dans le cadre du plan de mobilité se sont poursuivies. Un budget supérieur à un million de francs, couvert par une augmentation des tarifs des abonnements de parking employés, est alloué au financement des mesures d'incitation à l'usage des modes de transport durable par les personnels de l'aéroport.

Le covoiturage entre les employés venant travailler sur le site aéroportuaire continue à être encouragé. Cette année, un accent particulier a été mis sur le covoiturage sur tarmac, afin que les collaborateurs utilisent avant tout les navettes, plutôt qu'un véhicule indi-



Evolution des tonnages de déchets en lien avec le nombre de passagers



viduel pour se déplacer d'un endroit à l'autre de la plate-forme.

En 2012, Genève Aéroport a participé pour la 7^{ème} année consécutive à «Bike to Work». Les sociétés Skyguide et Swissport ont également pris part à cette action cycliste, la plus grande de Suisse, ce qui a porté à plus de 190 le nombre de personnes venues travailler à l'aéroport en vélo pour la moitié de leurs trajets au moins. Genève Aéroport a offert à tous les participants une révision gratuite de leurs vélos, réalisée par Genève Roule.

Gestion des déchets

Du nouveau matériel de tri a été installé à la déchetterie du fret en vue de l'instauration de la taxe au sac au 1^{er} janvier 2013. Le taux de tri au fret a été de 60% en 2012 et l'objectif est d'augmenter encore cette proportion.

La taxe au sac instaurée dans le terminal principal depuis janvier 2011 est un succès. Le taux de tri a progressé de 37% en 2011 à 43% en 2012. Un système de pénalité pour le non-respect de la taxe au sac est en vigueur depuis janvier 2012.

Redistribution des denrées non consommées

Outre ces mesures en aval, l'aéroport a également poussé une réflexion en amont du circuit des déchets, car tout ce qui est inutilisé n'est pas forcément à jeter. Comme dans tous les magasins et restaurants du pays, des marchandises périssables sont parfois retirées du circuit commercial alors qu'elles sont encore consommables. Genève Aéroport a ainsi poursuivi sa collaboration initiée en 2011 avec l'association Partage qui vient récolter les denrées alimentaires encore consommables dans différents points de restauration afin de les redistribuer le jour même dans des centres caritatifs de Genève. Plus de 5 tonnes de denrées alimentaires ont ainsi été récupérées dans les commerces de l'aéroport pour être redistribuées aux associations caritatives et services sociaux.

Biodiversité des prairies de l'aéroport

C'est certes très inattendu pour une plate-forme à vocation industrielle, mais le site aéroportuaire compte de très vastes surfaces herbeuses. Au vu des différentes espèces recensées, de leur rareté et de leur écologie, la diversité végétale des prairies de l'aéroport peut être considérée comme bonne. En effet, 207 espèces végétales ont été recensées en 2012, dont certaines espèces rares et/ou menacées comme la spirée filipendule, la langue de serpent, la rosa gal-

lica ou encore la molène blattaire. Étant donné leur rareté en Suisse, Genève Aéroport joue un rôle non négligeable quant à leur maintien et leur pérennité au niveau national, c'est pourquoi une gestion des milieux naturels visant à favoriser les prairies maigres, milieux de grande valeur pour la flore, est mise en œuvre. Afin de préserver la biodiversité, les autorités aéroportuaires prennent de nombreuses mesures, qui vont du plan de fauche différenciée à l'installation de nichoirs, en passant par la présence de ruches en bord de piste.

A l'inverse, l'aéroport lutte activement contre les néophytes: trois espèces figurant sur la liste noire des espèces envahissantes ayant été observées à l'aéroport en 2012 font l'objet de plans d'actions en vue de leur éradication, en concertation avec le canton.

207
espèces végétales
dans les prairies
aéroportuaires

Aéroport International de Genève

Case postale 100 | CH-1215 Genève 15 | Tél. +41 22 717 71 11 | Fax +41 22 798 43 77
www.gva.ch | info@gva.ch