

Rapport annuel **2014**





Sécurité, ponctualité et efficacité

Genève Aéroport a renforcé la coordination entre les différentes entités opérationnelles. Il a finalisé son manuel des opérations hivernales et acheté des véhicules d'urgence supplémentaires. Les personnels opérationnels ont suivi de nouvelles formations.

Sur un aéroport, de nombreuses sociétés et intervenants œuvrent ensemble pour s'assurer que les avions puissent opérer dans les conditions optimales de sécurité, de qualité et de ponctualité. Dès lors, le rôle du gestionnaire de la plate-forme aéroportuaire consiste notamment à coordonner les activités de ces nombreux acteurs.

En 2014, Genève Aéroport a renforcé son organisation afin d'encore s'améliorer sur ce point. Tout d'abord, il a continué à développer son Centre de Coordination des Opérations Aéroportuaires dans le but précisément de mieux coordonner les opérations aéroportuaires afin d'améliorer constamment la ponctualité des opérations, de maintenir la capacité opérationnelle de la plate-forme, d'assurer la fluidité ainsi que l'efficacité des opérations. Autant d'éléments qui visent à garantir une qualité de services aux clients de l'aéroport.

« Airport Collaborative Decision Making »

Ensuite, Genève Aéroport a commencé au printemps 2014 la mise en œuvre de l'outil « Airport Collaborative Decision Making » (A-CDM). Ce dernier repose sur un partage de données fiables et précises pour que les partenaires puissent prendre les décisions les plus appropriées. But visé : optimiser les opérations aéroportuaires en assurant un trafic fluide et efficace. Ce système permet de transmettre en temps réel à Eurocontrol (l'organisme en charge de la gestion de la capacité de l'espace aérien européen) des informations sur l'état de préparation d'un avion et son heure estimée de décollage. Cette base de données, alimentée par les compagnies aériennes ainsi que les agents d'assistance, sert aux contrôleurs aériens pour optimiser le séquençage des avions sur la piste de l'aéroport et dans les voies aériennes.

Une fois qu'il sera pleinement intégré dans le réseau européen, l'aéroport de Genève bénéficiera de nombreuses améliorations, au rang desquelles la ponctualité, la fluidité du trafic au sol et les prévisions relatives aux vols, particulièrement lors de conditions météorologiques dégradées. En outre, cet outil

permettra de diminuer les temps d'attente aux seuils de piste et de réduire la consommation de carburant ainsi que des émissions gazeuses et sonores.

Ponctualité

Concernant la ponctualité des avions, les efforts constants de Genève Aéroport et de ses partenaires se sont à nouveau avérés concluants, puisqu'il a réussi à maintenir son objectif en la matière : plus de 80% des mouvements ont opéré à l'heure en 2014 (81,1% de ponctualité au départ et 81,4 % à l'arrivée).

Le Dreamliner à Genève

En raison de son importante mixité de trafic aérien, une grande diversité d'aéronefs dessert régulièrement ou de manière occasionnelle Genève, pour le plus grand plaisir des fans d'aviation. En octobre 2014, le tarmac genevois a pu accueillir pour la première fois un « Dreamliner ». Le nouveau Boeing 787 était opéré par la compagnie Royal Jordanian. Au-delà de son esthétisme et de sa modestie en termes de consumma-



tion d'énergie et d'émissions sonores, cet aéronef a permis à la communauté aéroportuaire de vérifier sa compatibilité avec les infrastructures genevoises, les moyens et les procédures disponibles sur l'aéroport dans l'hypothèse où il devrait opérer de manière régulière.

Répartition hiver-été

Porte d'entrée des Alpes suisses et françaises, l'aéroport de Genève accueille de très nombreux touristes, principalement britanniques, scandinaves et russes venant dans la région pour profiter de son offre en matière de sports d'hiver. En tout, quelque 1,2 million de personnes empruntent les infrastructures genevoises pour des motifs liés au tourisme blanc, raison pour laquelle la saison froide est traditionnellement plus chargée que les mois d'été, bien que la saisonnalité soit modérée par rapport à d'autres aéroports. Trois records ont été dépassés en 2014, avec le jour le plus fréquenté de l'histoire de l'aéroport (samedi 22 février : 67'634 passagers), le week-end le plus fort (22-23 février : 126'501 passagers) et le mois le plus rempli (mars : 1'451'477 passagers).

Pendant la période froide, le samedi reste le jour le plus fréquenté avec un taux d'utilisation moyen de la piste de 87% lors de la saison d'hiver 2013-2014 (contre 64% en semaine et 78% le dimanche). La saison d'été a toutefois également connu des pics d'affluence, notamment

avec un mois de juillet et surtout d'août très occupés (respectivement 1'394'912 et 1'411'690 passagers).

Opérations hivernales

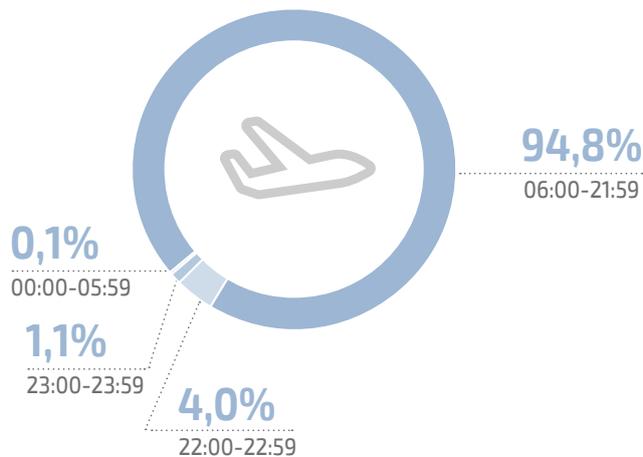
Pour que les opérations se déroulent au mieux pendant la période hivernale, notamment lors d'épisodes neigeux, les équipes se préparent tout au long de l'année, avec comme objectif premier la sécurité. C'est ainsi que, déjà fortement révisé en 2013, le manuel des opérations hivernales est sorti sous sa forme définitive en 2014. Il sera toutefois mis à jour chaque année. Cet outil sert de véritable référence pour les équipes de Genève Aéroport et permet aux autres instances de mieux connaître le mode de fonctionnement de l'autorité aéroportuaire.

En termes de météo, l'année 2014 a été clémentine, avec une seule journée de déneigement (27 décembre) qui n'a en outre pas provoqué d'interruption de trafic de plus d'une heure. Par ailleurs, des déverglaçages préventifs avant l'ouverture de la piste ont été entrepris en janvier et en février.

Véhicules du tarmac

Indispensables au bon fonctionnement aéroportuaire, les véhicules tarmac ont vu leur volume d'activité augmenter, en raison de la hausse du nombre de passagers, de la complexification des opérations due aux chantiers sur le tarmac et de la fermeture de quelques parkings

Distribution horaire des mouvements



avions au contact consécutive aux travaux. C'est ainsi que les 22 bus engagés sur le tarmac et adaptés à celui-ci ont transporté en 2014 plus de 3,9 millions de passagers.

Nettoyage de la piste et du tarmac

Comme chaque année, Genève Aéroport a particulièrement été attentif à l'état de sa piste et à l'absence notamment de FOD (Foreign Object Debris). C'est ainsi que près de 2200 contrôles planifiés de piste ont eu lieu en 2014 (six contrôles par jour). En outre, des missions de balayage (tarmac, voies d'accès et piste) ont été effectuées pendant environ 7'000 heures.

Quant au dégommeage de la piste béton, visant à enlever tous les dépôts de gomme dans la zone de toucher des roues afin d'assurer une parfaite adhérence des pneus de l'avion au sol, il a nécessité 16 nuits de travaux, au printemps, en été et en automne.

Aviation générale

Genève est le deuxième aéroport européen le plus important en termes d'aviation générale (aviation d'affaires, tourisme...) derrière la plate-forme parisienne du Bourget qui, elle, n'accueille que des mouvements opérés par ce type d'aviation. Cette forte proportion s'explique par le tissu socio-économique de la région : importante présence d'organisations internationales et d'entreprises multinationales, lieu de résidence de nombreuses stars du sport et du show-business...

L'intense activité en termes d'aviation d'affaires à Genève se traduit également en mai par le salon EBACE, le seul du genre en Europe dédié exclusivement à ce type de trafic. Pour sa quatorzième édition, l'événement qui se tient simultanément sur le tarmac de l'aéroport et à Palexpo a connu une hausse de fréquentation (13'200 visiteurs, +7%). Ce salon co-organisé par les associations européenne (EBAA) et américaine (NBAA) de l'aviation d'affaires a également enregistré une augmentation du nombre d'exposants (500, contre 460 l'année précédente).

Utilisation de la piste béton et de la piste gazon

En 2014, la piste béton a accueilli 182'268 mouvements (179'212 en 2013), celle en gazon 2631 (5344 en 2013). Quant aux hélicoptères, ils ont comptabilisé 2697 mouvements (4212 l'année pré-

cédente) sur la plate-forme qui leur est dédiée. Les diminutions constatées pour l'aviation légère et les hélicoptères sont principalement dues à l'application des règles OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) concernant les turbulences de sillage entrées en vigueur à fin octobre 2013 suite à la décision de l'Office fédéral de l'aviation civile.

Mouvements nocturnes

9679 mouvements ont été opérés en 2014 entre 22h et 6h, soit légèrement moins que 5,2% du trafic total. En d'autres termes, 94,8% des mouvements ont eu lieu pendant la période diurne, entre 6h et 22h.

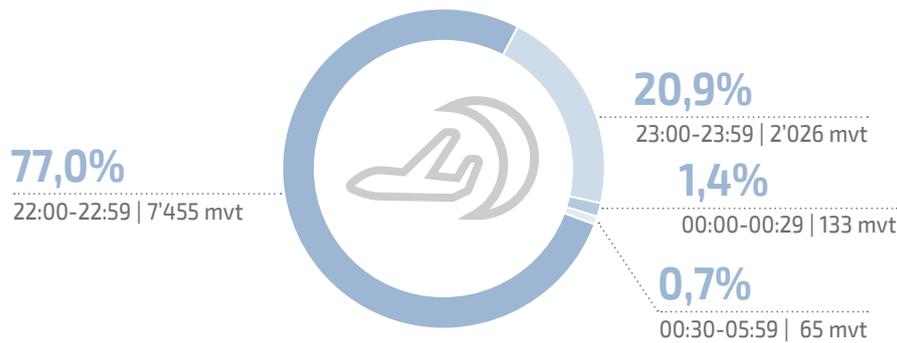
L'essentiel du trafic nocturne a eu lieu entre 22h00 et 23h59 (97,9%).

Sur les 65 mouvements intervenus après minuit trente, 49 étaient des vols sanitaires ou d'Etat, soumis à aucune restriction et 4 étaient des vols de calibrage autorisés par l'OFAC (ces vols sont effectués pour vérifier le bon fonctionnement du système d'approche aux instruments et imposés par les normes internationales).

Durant l'année écoulée, conformément à la réglementation applicable aux mouvements nocturnes, Genève Aéroport a autorisé 12 vols commerciaux au-delà de minuit trente, en raison de circonstances exceptionnelles et imprévues, dûment motivées.

Les mouvements nocturnes sont très largement composés d'atterrissages. Après 22h, la proportion de décollages

Distribution horaire des mouvements nocturnes



représentent moins de 13% des mouvements et correspondent majoritairement à des retards, l'aéroport n'ayant aucun décollage de vols de ligne planifié à l'horaire après 22h.

Les statistiques des mouvements nocturnes, de même que les explications concernant les mouvements effectués entre minuit trente et six heures du matin, sont publiées sur le site internet de Genève Aéroport.

Les atterrissages après 22h (plus de 87% des mouvements nocturnes) correspondent principalement à des vols de retour en provenance de grandes villes européennes, dont notamment des grands pôles d'échange du trafic aérien intercontinental (hubs).

Du fait de l'alternance du sens d'utilisation de la piste, le secteur de Genthod-Bellevue a été survolé par près de 60% du trafic nocturne et le secteur Vernier-Meyrin par quelque 40%.

Plan d'urgence

Le Plan d'Urgence de Genève Aéroport ou «PUR-GA», dont la version entièrement révisée était entrée en vigueur en 2013, a pour objectif de permettre à Genève Aéroport de gérer tous les événements opérationnels dégradés ainsi que les incidents majeurs et situations d'urgence, sur la base d'une documentation structurée, de procédures standardisées et à l'aide d'un processus de conduite opérationnel normalisé.

En 2014, une formation particulière a été



organisée à Genève Aéroport en collaboration avec l'Armée Suisse (Commandement Formation au management, à l'information et à la communication MIKA).

Cette formation, comprenant une partie théorique et une partie pratique, a permis à 52 cadres de l'aéroport de se former aux techniques de conduite d'état-major et de gestion de situation de crise. La partie pratique a également permis d'améliorer différents éléments du PUR-GA ainsi que son fonctionnement.

L'ensemble des processus et procédures de conduite décrit dans le Plan d'urgence ainsi que la coordination avec les différents partenaires seront exercés en mai 2015 lors d'un exercice grandeur nature. La phase préparatoire de cet exercice a débuté en 2014.

Pour mémoire, le PUR-GA prend en compte dix catégories d'événements susceptibles d'impacter les opérations de l'aéroport. Plus de soixante situations d'urgence spécifiques ont été identifiées pour lesquelles des cartes d'alarme et des procédures d'intervention ont été définies. L'outil est consolidé à l'aide d'un

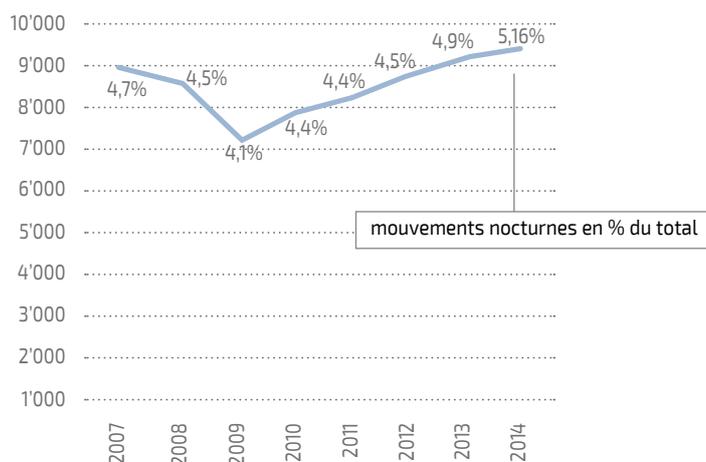
recueil de documents qui fixe les principes de fonctionnement du plan d'urgence ainsi que les grandes lignes des procédures d'intervention pour toutes les situations d'urgence identifiées.

Sécurité 24 heures sur 24

24 heures sur 24, 365 jours par an, des collaborateurs du Service de sécurité de l'aéroport (SSA) assurent la sécurité du site aéroportuaire, une mission qui se décline en une multitude de tâches : sauvetage, lutte contre les incendies, assistance lors de l'avitaillement des avions avec passagers à bord, transports en ambulance, transmissions d'alarmes...

Pour rester à la pointe des performances, les professionnels du SSA suivent régulièrement des cours de formation. Ainsi, ils ont notamment effectué en 2014, comme les années précédentes, une instruction de levage avion à Stuttgart et un entraînement au centre anglais de Teesside. Ils ont également suivi plusieurs nouvelles instructions, notamment pour exercer les cas d'intervention en espace confiné (gaines et galeries techniques, canalisations, séparateurs d'hydrocarbures...), en hauteur ou encore en cas d'incendie dans des lieux avec panneaux solaires. Ils ont également été exercés au secours des intervenants en difficultés, à la recherche de balises avions et aux problématiques des produits chimiques. A quoi s'ajoute bien entendu la formation continue sur le domaine aéroportuaire tout au long de l'année.

Evolution des mouvements nocturnes (22h – 6h)



Véhicules d'intervention

Plusieurs nouveautés sont apparues en 2014 en matière de véhicules d'intervention. Premièrement, les véhicules d'urgence ont progressivement commencé à passer du rouge au jaune (très précisément au « lemon green »). En effet, des études ont montré que cette couleur se voyait mieux que la précédente et était donc plus appropriée pour les urgences.

Deuxièmement, trois nouveaux véhicules ont fait leur apparition sur le tarmac : un véhicule d'intervention aéroportuaire grande puissance ayant une importante capacité d'eau et de mousse (13'000 litres d'eau, 1'500 d'extrait et 250 kg de poudre), une plate-forme de sauvetage conçue pour l'évacuation des passagers d'un aéronef (prototype réalisé sur les besoins spécifiques du SSA) et un nouveau véhicule du chef d'intervention.

Prévention du péril animalier

Les chocs avec la faune constituent un important risque d'incident, voire d'accident. 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. Les qualités de l'équipe genevoise de PPA étant reconnues à l'international, l'aéroport a une nouvelle fois accueilli de nombreux responsables d'aéroports étrangers venus s'inspirer de ses méthodes et les spécialistes de cette unité (gérées par la société BTEE) ont dispensé plusieurs formations à l'étranger (Airtrace).

Ces spécialistes ont également rédigé en 2014 le « Manuel International de recommandations pour la gestion du risque animalier sur les aéroports » sur la base de leur expérience à Genève. Cette publication est sortie de presse au début 2015.

Interventions à l'extérieur du site

Le savoir-faire des professionnels du SSA ne reste cependant pas confiné dans l'enceinte aéroportuaire et est également utile à l'extérieur. D'une part, les spécialistes du SSA forment à leur tour de nombreuses autres personnes. Ainsi, en 2014, ils ont donné pour le compte de l'OFAC des instructions aux aéroports régionaux de Sion, Lugano, Locarno, Bressaucourt, les Eplatures, Ecuwillens et La Blécherette. Un instructeur du SSA a également fait bénéficier l'Ecole latine de sapeurs-pompiers professionnels (ELSPP) de ses compétences.

D'autre part, les professionnels du SSA sortent de la plate-forme aéroportuaire pour venir en renfort aux moyens existants, notamment lorsque les sinistres sont importants. C'est ainsi qu'hommes et véhicules sont allés en 2014 dans divers lieux du canton, pour de l'extinction de feu, de l'alimentation en eau, de la protection contre la pollution ou de la mise à disposition du poste médical avancé.

Quant aux ambulances de l'aéroport, elles se rendent plusieurs fois par jour hors de l'aéroport pour secourir 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 en 2014 plus de 2250 fois à l'extérieur du site (soit 90% des 2508 conduites sanitaires effectuées).



Mesures environnementales

Genève Aéroport a publié en 2014 son premier rapport de développement durable, détaillant les mesures prises dans les domaines environnementaux, sociaux et économiques. Il a entamé la construction de son amortisseur de bruit et renforcé sa politique de mobilité. Sa certification carbone a été renouvelée.

Genève Aéroport a pour volonté d'accompagner son activité – qui doit concourir au développement de la vie socio-économique de la région – d'une politique forte en matière environnementale. Il intègre dès lors la composante environnementale dans tous ses projets et vise à limiter ses impacts ainsi que ceux du trafic aérien sur les riverains et sur l'environnement. Son système de management environnemental aborde les thèmes de la lutte contre le bruit, de la qualité de l'air, de l'énergie (point développé dans ce rapport annuel au chapitre « Infrastructures »), de la gestion des eaux, des ressources naturelles, des déchets et des milieux naturels.

Les mesures récentes prises dans ces domaines d'action ont été détaillées dans son premier rapport de développement durable, publié en automne 2014 et abordant par ailleurs les aspects sociétaux et économiques de l'aéroport (rapport disponible sur www.gva.ch/publications dans la partie « corporate »).

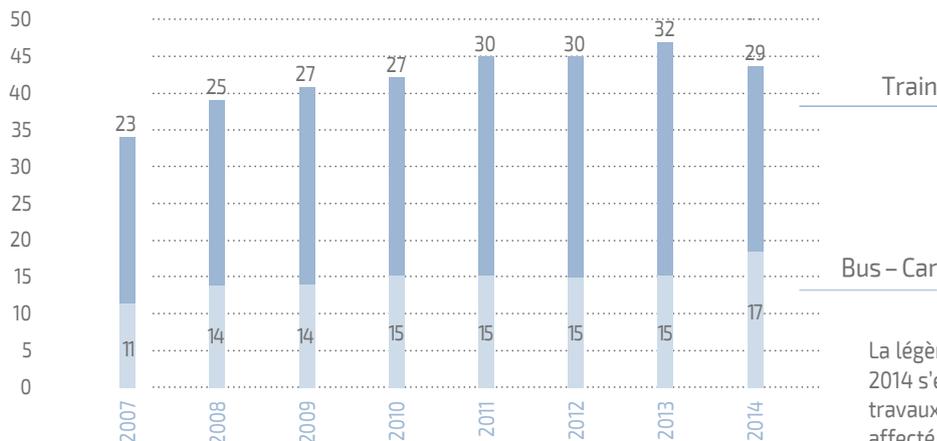
Qualité de l'air

Genève Aéroport a obtenu le renouvellement de la certification carbone des aéroports (ACA, pour « Airport Carbon Accreditation »). Cette certification, délivrée par un organisme tiers indépendant, valide la pérennité et l'importance des efforts entrepris par l'aéroport pour diminuer l'impact climatique de ses activités. Elle 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). Genève Aéroport a en outre montré 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.

Parmi les mesures prises par Genève Aéroport pour réduire les émissions de polluants et améliorer la qualité de l'air sur le site figure notamment sa politique en matière de véhicules roulant sur le tarmac. L'autorité aéroportuaire applique en effet des mesures incitatives (tarification modulée des laissez-passer véhicules pour financer des actions permettant de réduire les émissions gazeuses). Par ailleurs en 2014, Genève

Evolution des moyens de transport durables des passagers

Parts modales durables (%)



Source : sondage ASQ 2014

La légère diminution de la part du train en 2014 s'explique très probablement par les travaux diligents par les CFF qui avaient affecté la ligne de l'aéroport pendant plusieurs mois et qui s'étaient traduits par une réduction du nombre de trains.

Aéroport a encouragé et soutenu financièrement l'installation de filtres à particules sur les GPU (groupes électrogènes mobiles), action qui se poursuit en 2015.

Politique de mobilité

Autre axe très important concernant la qualité de l'air : les modes de transport utilisés par les passagers et les employés du site pour se rendre à l'aéroport. Raison pour laquelle Genève Aéroport s'est doté d'une ambitieuse politique de mobilité visant à pousser les gens à utiliser des moyens durables (marche, vélo, transports publics, covoiturage) plutôt qu'un véhicule motorisé individuel.

Au niveau des personnels du site, Genève Aéroport a continué à étoffer son offre de « navettes personnel aéroport » (qui complètent le réseau de transports publics aux heures où ceux-ci ne fonctionnent pas), en créant en 2014 une dizaine de nouveaux arrêts, permettant ainsi aux personnels de quartiers supplémentaires de bénéficier de ces navettes.

Une nouvelle enquête sur les modes de transports utilisés par les employés du



site aéroportuaire sur le trajet domicile-travail a par ailleurs été réalisée en automne 2014. Les résultats montrent que la part de la mobilité durable des employés continue de progresser et atteint désormais 41%, contre 37% en 2011. L'analyse fine des résultats va être utilisée pour améliorer encore les mesures du plan de mobilité, afin de franchir le cap des 45% en 2020, objectif fixé par la Confédération à l'aéroport. Concernant les passagers, Genève Aéroport a poursuivi son offre de billets gratuits sur le réseau des transports publics genevois aux voyageurs atterrissant à Genève et en a fourni près de 870'000 en 2014.

Enfin, il a réalisé une étude concernant la mobilité afin notamment de dresser un état des lieux des infrastructures et offres de mobilité existant sur le site de l'aéroport ainsi que sur ses abords. Cette étude visait également à identifier les évolutions prévisibles d'ici à 15 ans. Elle a débouché sur le lancement d'une seconde analyse menée conjointement par Genève Aéroport et le Canton (DETA-DGT) concernant l'accessibilité du secteur de l'aéroport de manière élargie à l'horizon 2030.

Lutte contre le bruit

Genève Aéroport a poursuivi son programme d'insonorisation en 2014. A ce jour, plus de 3'000 logements dans les communes riveraines (suisses et françaises) ont été insonorisés par Genève

Aéroport, pour un coût total excédant CHF 46 millions.

Par ailleurs, la construction d'un amortisseur de bruit pour les avions de plus de 20 mètres d'envergure (soit la majorité des aéronefs opérant sur le tarmac genevois) a démarré à l'été 2014. Cette installation, située sur l'aire sud proche du seuil de piste 05, permettra de réduire significativement l'impact des essais moteurs avec puissance : aujourd'hui, ces essais - indispensables pour assurer la sécurité de l'avion après une intervention ou une réparation sur un moteur - sont effectués en plein air. Cette halle, dont le toit sera recouvert de panneaux solaires, devrait être opérationnelle en 2016.

Gestion des déchets

Le taux de tri augmente année après année et a atteint 41% en 2014 sur l'ensemble du site. Certaines déchetteries ont affiché de fortes progressions, à l'image de celle du bâtiment principal (T1) où le tri du papier a bondi de 66% et celui des déchets organiques



Evolution des déchets incinérables (ensemble de la plate-forme aéroportuaire)



de 24%. De même, le taux du tri au fret, déjà très élevé, a continué à progresser (82%, contre 76% en 2013). Quant à la quantité par passager de déchets incinérables produits sur la plate-forme, elle a diminué.

Parmi les mesures prises en 2014, il convient notamment de relever qu'un déchetterie a été engagé à la déchetterie de Pré-Bois afin d'assurer une meilleure gestion de celle-ci.

Gestion des eaux

La demande d'approbation des plans pour le bassin de rétention côté Vengeron a été déposée auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile en novembre 2014. Ce projet permettra de respecter les contraintes qualitatives et quantitatives de rejet des eaux pluviales dans le Vengeron en éliminant la pollution hivernale due aux produits de dégivrage qui retombent sur la piste et la taxiway et en diminuant l'érosion des berges et les risques de débordement du cours d'eau. Il est prévu que cet ouvrage soit fonctionnel en 2018.

Biodiversité

La certification de Genève Aéroport par la Fondation Nature et Économie a été renouvelée en septembre 2014. Obtenue, pour la première fois en 2011, elle atteste de la qualité naturelle des aménagements extérieurs du site aéroportuaire, qui contribuent à la sauvegarde de la biodiversité. En effet, 80% des surfaces herbeuses de la plate-forme sont considérées comme proches de l'état naturel (présence d'espèces indigènes, aucun usage de biocides, herbicides ou engrais, fauche différenciée et limitée à deux fois par année).



Collaboration avec des associations

Genève Aéroport collabore avec plusieurs associations pour valoriser les produits encore utilisables. C'est ainsi qu'il a poursuivi en 2014 son partenariat avec les EPI (Établissements publics pour l'intégration) pour le retraitement des consommables de bureau et électroniques (cartouches d'impression, télécopieurs, photocopieurs,...) via leurs ateliers de déconstruction et de recyclage.

Emmaüs collecte également des textiles, via une « boîte à fringues » installée à l'aéroport. Ce sont ainsi 3,1 tonnes (contre 2,84 en 2013) que l'association a pu obtenir en 2014.

Enfin, Genève Aéroport a poursuivi sa collaboration avec Partage qui vient récolter dans les points de vente de l'aéroport les denrées alimentaires encore consommables afin de les redistribuer le jour même dans des centres caritatifs du canton. En 2014, l'association genevoise a ainsi pu collecter 4,6 tonnes de nourriture.

Conception et rédaction : Genève Aéroport
Maquette : Dune Graphic

Crédits photos :
Reportage : Etienne Delacrétaz
Autres photos : Genève Aéroport et photographes externes (Stéphane Gros, Gillimasters)

Imprimé à Genève par SRO-Kundig, 2015. Papier : Inuit ultra smooth, FSC Mixte, brillant white.



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