



RAPPORT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2016-2018

NOTRE CADRE DE REPORTING

Pour la préparation de ce rapport et le choix des indicateurs, Genève Aéroport s'est appuyé sur les lignes directrices de la Global Reporting Initiative (GRI G4, GRI 2016 et éléments spécifiques au secteur aéronautique). La GRI est le standard de référence internationale en matière de communication sur le développement durable par les entreprises.

Cette année, Genève Aéroport a choisi de montrer comment ses activités contribuent au développement durable en utilisant le cadre et le langage commun des objectifs de développement durable des Nations unies (ODD). Les ODD définissent les priorités et aspirations mondiales en matière de prospérité, bien-être et préservation de l'environnement à l'horizon 2030. Les chapitres du présent rapport sont ainsi structurés en fonction des 11 objectifs de développement durable significatifs pour Genève Aéroport.

PÉRIODE DE REPORTING

Les informations fournies dans ce rapport couvrent les années 2016 à 2018. Les chiffres mis en exergue se rapportent à l'année 2017 et les tendances illustrées sous forme de flèches ascendantes, descendantes et les signes «égal» montrent l'évolution par rapport à l'année 2016. Les indicateurs économiques, sociaux et environnementaux pour les années 2015 à 2017 sont compilés en annexe du rapport.

RAPPORT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2016-2018

Table des matières

Editorial

Corine Moinat, Présidente du Conseil d'administration.....p.4

Editorial

André Schneider, Directeur généralp.5

1. Gouvernance p.7

Travail décent et croissance économique

2. Favoriser le développement socio-économique régional..... p.13

**3. Promouvoir l'insertion professionnelle et maintenir
l'employabilité des collaborateurs** p.17

Egalité des sexes

4. Favoriser la mixité dans les équipes et encourager l'équilibre famille-travail.....p.21

Bonne santé et bien-être

5. Garantir la sécurité des opérationsp.25

6. Promouvoir la santé et le bien-être des collaborateursp.27

Villes et communautés durables

7. Limiter les nuisances sonores pour les populations riverainesp.31

8. Promouvoir la mobilité durable et améliorer l'accessibilité de la plateformep.37

Industrie, innovations et infrastructures

**9. Offrir à tous les usagers des infrastructures et des services de qualité,
efficaces et durables**p.43

Lutte contre les changements climatiques

10. Minimiser l'empreinte carbone des activités aéroportuairesp.49

Energie propre et coût abordable

11. Améliorer l'efficacité énergétique et augmenter la part d'énergie renouvelablep.55

Eau propre et assainissement

12. Limiter les impacts des produits de dégivrage et maîtriser la consommation d'eaup.59

Consommation et production responsable

13. Favoriser les achats responsablesp.63

14. Optimiser la gestion des déchetsp.66

Vie terrestre

15. Préserver la biodiversité et les écosystèmesp.71

Annexes

Indicateurs économiques, sociaux, environnementauxp.74

→ CHIFFRES CLÉS



78,9
MILLIONS
DE BÉNÉFICES



125,2
MILLIONS
D'INVESTISSEMENT



466,4
MILLIONS DE CHIFFRE
D'AFFAIRES



141
DESTINATIONS



91
PASSAGERS
PAR MOUVEMENT



89'012
TONNES DE FRET



17,4
MILLIONS
DE PASSAGERS



77%
TAUX DE REMPLISSAGE DES
AVIONS



58
COMPAGNIES
AÉRIENNES DE LIGNE



1'044
EMPLOYÉS

→ DÉVELOPPEMENT DURABLE
NOS ENGAGEMENTS ET NOTRE
PERFORMANCE EN UN COUP D'ŒIL

OFFRIR AUX USAGERS
DES INFRASTRUCTURES ET DES
SERVICES EFFICIENTS ET DURABLES



12.6 KG
ÉQU. CO₂
ÉMIS PAR PASSAGER



23.9%
D'AMÉLIORATION DE
L'EFFICACITÉ
ÉNERGÉTIQUE
(DEPUIS 2006)



44.4%
DE TAUX DE
RECYCLAGE
DES DÉCHETS

PRÉSERVER LE CADRE DE VIE
ET RENFORCER NOS LIENS
AVEC LA RÉGION



35.4 KM²
DE SURFACE
EXPOSÉE AU BRUIT¹



3'663
LOGEMENTS
RIVERAINS INSONORISÉS
(DEPUIS 2004)



962'000.-
DE BUDGET
SPONSORING²

ÊTRE UN EMPLOYEUR
RESPONSABLE ET CITOYEN



6.1%
DE TAUX D'ABSENCE
(ACCIDENT OU
MALADIE)



28.3%
DE FEMMES DANS
L'EFFECTIF EN CDI



16
PERSONNES ENGAGÉES
SELON LES PROFILS DU
LABEL 1+ POUR TOUS³

METTRE EN ŒUVRE DES ACHATS
ET PARTENARIATS RESPONSABLES



124
COLLABORATEURS
FORMÉS AUX ACHATS
(DEPUIS 2015)



43%
D'APPELS D'OFFRE
INTÉGRANT DES ASPECTS
DÉVELOPPEMENT DURABLE

¹(niveau de bruit supérieur aux valeurs limites d'immission)

²(soutien à des associations sportives, culturelles, sociales et environnementales)

³(chômeurs longue durée, seniors, jeunes)

ÉDITOS

L'ÉLOGE DE LA DURABILITÉ



©JayLouvion

Le monde aérien est grisant. Il stimule la quête de performances, la soif de vitesse ou bien encore le désir d'évasion. Un établissement tel que le nôtre se doit de gérer de pareilles réalités dans la durée. Privilégier les stratégies à court terme, c'est courir le risque de la désorganisation. Ne pas penser au lendemain, c'est tutoyer l'irresponsabilité au détriment de la qualité. Parallèlement aux travaux soutenus pour optimiser les flux de passagers, de bagages et d'aéronefs, un peu de recul et de réflexion sont salutaires.

Notre infrastructure évolue à grande vitesse. Elle s'adapte aux besoins de nos usagers et améliore la convivialité. Pour mieux servir ses visiteurs, Genève Aéroport établit une stratégie tenant compte de manière équilibrée des aspects économiques, environnementaux et sociaux. Cette volonté exige une capacité de se projeter vers de lointaines perspectives. Fort heureusement, le dynamisme sait se marier avec la sagesse. Notre agilité se nourrit de notre grand âge. Bientôt centenaire, Genève Aéroport affiche une maturité certaine

et entame l'écriture d'une nouvelle histoire. Notre politique de développement durable s'accélère et contribue ainsi aux succès de demain.

Ce nouveau rapport illustre nos engagements. Il souligne notre volonté de déployer notre activité, avec responsabilité et de prendre acte du fait qu'un changement se prépare. Puisque gouverner c'est prévoir, nous nous donnons donc les moyens d'anticiper les évolutions. La durabilité exige par exemple de la transversalité. Le Conseil d'administration, d'entente avec la Direction générale, a choisi cette option. En associant tous les corps de métiers aux objectifs du développement durable, la nouvelle gouvernance passe de la parole aux actes. La durabilité invite également à privilégier la transparence et la diversité.

Le management que nous souhaitons insuffler s'inspire de ces exigences et les partage avec tous les collaborateurs. Le travail que nous engageons sur les valeurs de l'entreprise mérite, à ce titre, d'être salué. Il développe l'esprit de famille qui nous anime et forge notre identité: une culture d'entreprise qui sait convier la mémoire de nos aïeux afin de préparer l'avenir pour nos enfants. Les actions engagées à tous les échelons pour la durabilité nous renforcent. À la veille de débats qui promettent d'être intenses, elles nous permettent de resserrer les liens qui nous unissent à la cité de Calvin. Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) nous offrira enfin la garantie de signer un nouveau bail de longue durée avec les autorités fédérales et cantonales, avec notre régulateur comme avec notre propriétaire. À n'en pas douter, Genève Aéroport formule un pari gagnant: celui de la durabilité.

Corine Moinat
Présidente
du Conseil d'administration

CULTIVER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE



©AurélienBergot

Cette troisième édition du rapport sur le développement durable consacre notre engagement sur les plans économique, social et environnemental. Avec constance, le service environnement et développement durable œuvre chaque jour afin de responsabiliser les collaborateurs de la plateforme. Grâce à ce travail soutenu, dont je tiens ici à saluer la qualité, notre établissement peut se prévaloir de résultats probants et reconnus bien au-delà des frontières de l'aéroport.

Le label 1 + pour tous, et la reconnaissance fédérale de notre établissement comme étant exemplaire sur la plan énergétique, sont autant de récompenses qui soulignent les efforts déployés. En cohérence avec onze des dix-sept objectifs de développement durable définis par l'ONU, notre aéroport multiplie les initiatives afin, par exemple, de lutter contre les changements climatiques, d'améliorer la santé et le bien-être au travail, ou bien encore de contribuer au développement économique de la région. Ce rapport offre le mérite de recenser nos actions et de les mesurer. Il n'est toutefois qu'une expression figée de notre détermination.

Comme le démontre le travail en profondeur engagé sur les valeurs de notre entreprise, cette volonté devient culturelle.

Travailler à Genève Aéroport, c'est être imprégné d'une très haute conscience de sa responsabilité et œuvrer pour l'équilibre de la société. Le citoyen-collaborateur de Genève Aéroport devient dès lors un acteur du développement durable: l'égalité des genres, l'éthique dans les achats, l'efficacité énergétique et la réduction de notre empreinte carbone sont autant de réalités vécues et partagées. Par ailleurs, la gestion de nos déchets, la propreté de nos locaux ou bien encore la préservation des ressources naturelles sont toujours plus l'affaire de tous. Genève Aéroport a très tôt compris cette dynamique et ne cesse de sensibiliser les collaborateurs comme les usagers à cette exigence. Avec le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qui sera adopté cet automne par le Conseil fédéral, nous continuerons à semer les graines du développement durable dans toutes les activités de notre entreprise.

De concert avec la Confédération et le Canton, Genève Aéroport entend relever le défi de contenir ses nuisances sonores, d'abord en les stabilisant, puis en les réduisant à horizon 2030. Cet enjeu passera nécessairement par une appropriation collective, une forme de culture du développement durable. Chacune et chacun y contribueront, quelles que soient leurs compétences et missions. Les opérations sont d'ores et déjà sollicitées et redoublent de créativité afin notamment de lutter contre les retards ou d'inciter tous les partenaires à contenir leurs empreintes environnementales. Les compagnies aériennes jouent le jeu et saisissent cet enjeu sociétal. L'arrivée progressive d'avions de nouvelles générations mérite d'être saluée et accompagnée. Notre nouvelle culture d'entreprise facilitera cette nécessaire collaboration de manière durable.

André Schneider
Directeur général



GOVERNANCE



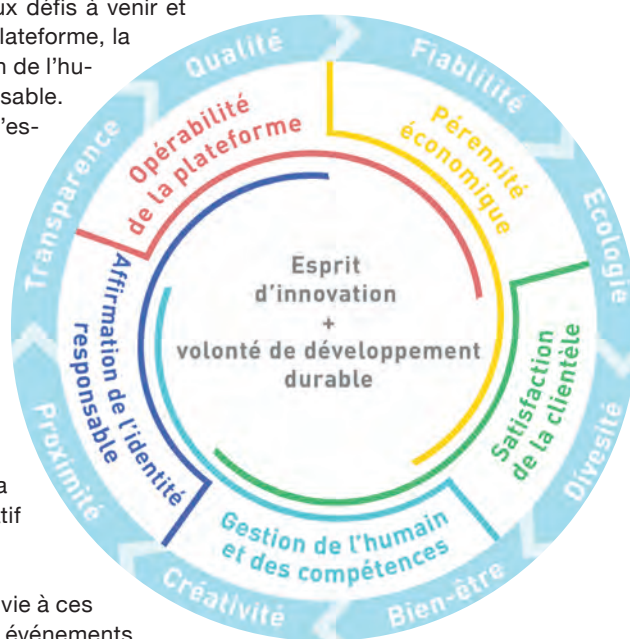
OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET VALEURS

En 2016, Genève Aéroport s'est réorganisé pour faire face aux défis à venir et cinq objectifs stratégiques ont été définis: l'opérabilité de la plateforme, la satisfaction de la clientèle, la pérennité économique, la gestion de l'humain et des compétences et l'affirmation de l'identité responsable. Ces cinq piliers sont transcendés par deux autres objectifs: l'esprit d'innovation et la volonté de développement durable.

En 2017, afin de permettre un pilotage et une gestion plus efficaces de l'entreprise, Genève Aéroport s'est doté d'un nouveau tableau de bord créé sur la base des cinq objectifs stratégiques. Ce dernier est discuté trimestriellement par ses organes dirigeants selon des indicateurs de performance et valeurs cibles prédéfinies.

Pour atteindre ses objectifs stratégiques, l'entreprise s'appuie sur huit nouvelles valeurs: la qualité, la fiabilité, l'écologie, la diversité, le bien-être, la créativité, la proximité et la transparence. Ces valeurs sont issues d'un travail collaboratif qui a associé près de 260 collaborateurs, de mai à juin 2017.

Au cours de l'année 2018, l'objectif d'entreprise est de donner vie à ces valeurs en les concrétisant à l'aide d'une série d'initiatives et événements originaux pour et par les employés.



UNE CONCERTATION À TOUS LES NIVEAUX

Genève Aéroport est organisé autour de deux Directions principales: les Opérations et le Commercial & Développement. Ces Directions sont épaulées par six unités de soutien, les Départements des Ressources Humaines, des Finances, des Technologies et des Infrastructures ainsi que les Services Communication et Environnement & Développement durable.

Un état-major agrégeant les compétences d'un secrétariat général, d'une gestion affaires juridiques, de la planification stratégique, de la coordination de projets, des achats, du contrôle qualité, de la gestion des risques et des relations extérieures est directement rattaché au Directeur général. Toutes ces entités se concertent étroitement, afin d'élaborer des solutions adaptées aux défis que l'aéroport doit relever. L'entreprise compte de nombreux comités et groupes de travail transversaux qui fournissent quotidiennement des réponses aux enjeux rencontrés.

Ceux-ci sont composés de représentants des différentes divisions et intègrent selon les thèmes des partenaires aéroportuaires. La concertation est la garantie du bon fonctionnement de l'aéroport. Elle permet également d'intégrer les exigences liées aux responsabilités sociales, économiques et environnementales de Genève Aéroport. (voir schéma p. 9)

UN DIALOGUE PERMANENT AVEC LES PARTIES PRENANTES

Genève Aéroport entretient un dialogue permanent avec ses employés, ses principaux partenaires, les autorités et les représentants de la société civile et économique par le biais de différentes commissions, comités d'entreprises,

groupes de travail, séances d'information et d'échange. Des enquêtes et des sondages sont également réalisés afin de mesurer le degré de satisfaction des employés et des utilisateurs de l'aéroport. Tous ces échanges permettent de mieux comprendre les attentes et les préoccupations à l'endroit de Genève Aéroport. Ils favorisent la recherche de solutions équilibrées. Depuis de nombreuses années, la richesse du dialogue repose sur la diversité des acteurs impliqués ainsi que sur les nombreuses publications de Genève Aéroport (rapport annuel, bilan social et rapport de développement durable).

ENJEUX EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les aspects significatifs liés aux impacts économiques, environnementaux et sociaux des activités aéroportuaires ont été évalués et formalisés dans le rapport de développement durable en 2014. Ils ont été consolidés et vérifiés par une société externe en 2016 en tenant compte des éléments propres au secteur d'activité et conformément au référentiel de la Global Reporting Initiative*.

Ces sujets reflètent les défis que l'exploitant aéroportuaire et ses partenaires relèvent au quotidien, afin d'agir en cohérence avec les impératifs du développement durable. En 2018, Genève Aéroport s'est attaché à relier ces enjeux aux objectifs de développement durable de l'ONU ainsi qu'à formaliser une stratégie de développement durable (voir p. 10 et 11).

GENÈVE AÉROPORT ET LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES

En 2015, les pays membres de l'ONU ont adopté un ensemble de 17 objectifs de développement durable (ODD) et 169 cibles qui définissent les priorités

mondiales à l'horizon 2030 en matière de prospérité, bien-être et protection de l'environnement. Les ODD reflètent les attentes des parties prenantes et anticipent les politiques publiques à l'échelle régionale, nationale et internationale. Ils appellent à des actions concrètes et à grande échelle de la part des gouvernements, des entreprises et de la société civile.

En juin 2018, la Confédération a publié un rapport sur la mise en œuvre des ODD par la Suisse. Les entreprises sont reconnues comme étant un levier essentiel pour le succès de cet agenda. Alors que l'industrie mondiale du transport aérien joue déjà un rôle non négligeable dans la réalisation des ODD dans le cadre de ses opérations quotidiennes, il existe des domaines dans lesquels l'industrie peut encore accroître sa contribution. Une analyse récente effectuée par ATAG montre que l'aviation joue un rôle plus ou moins significatif dans le soutien de 15 des 17 objectifs de développement durable.

En 2018, une analyse détaillée des objectifs de développement durable de l'ONU et de leurs cibles a été effectuée au regard des impacts économiques, environnementaux et sociaux des activités de Genève Aéroport. Il en est ressorti que Genève Aéroport contribue significativement à 11 des 17 objectifs de développement durable dont 29 de leurs cibles spécifiques (voir p. 9 et 11).

Dans le présent rapport, Genève Aéroport décrit sa contribution au développement durable dans des chapitres spécifiques à chacun des ODD identifiés tout en mettant en lumière la manière dont ces derniers sont en lien les uns avec les autres. L'objectif 17 «Partenariats pour la réalisation des objectifs» est traité de manière transversale à tous les chapitres du rapport.

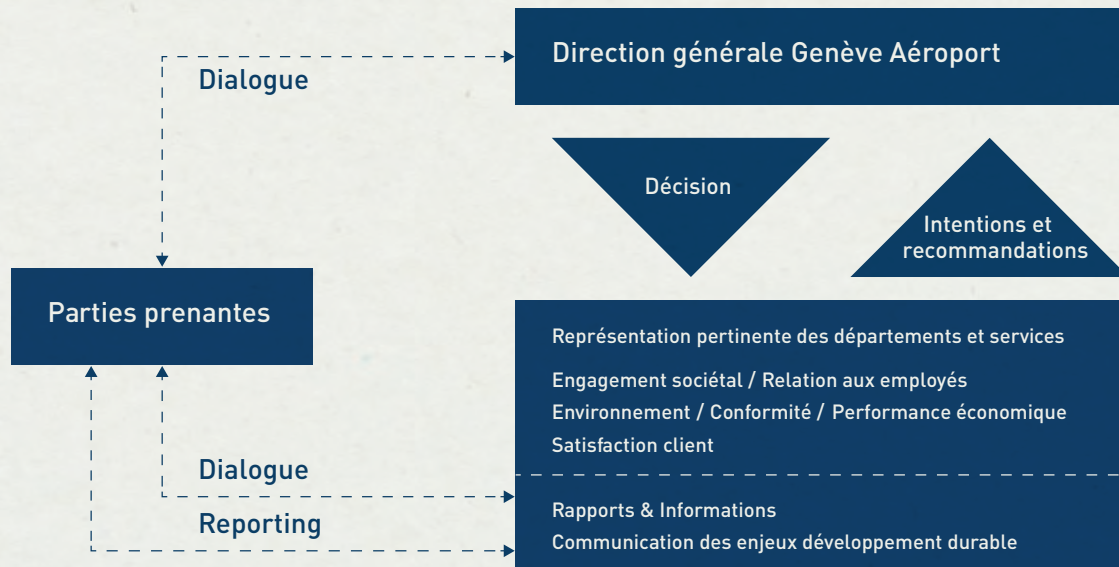
CONSULTATION PUBLIQUE DE LA FICHE PSIA

Les conditions cadre du développement du trafic aérien à Genève, fruit d'un travail de concertation préalable entre autorités fédérales et cantonales, ont fait l'objet d'une large consultation de novembre 2017 à mars 2018. Les Communes, ainsi que les populations suisse et française, les entreprises, les associations et les partis politiques ont été invités à se prononcer sur une dizaine de thématiques protocolées dans un document intitulé «fiche PSIA» qui sera adopté par le Conseil fédéral et fixera les conditions cadre de l'exploitation

de l'aéroport et de son développement. En outre, plus d'une trentaine de séances d'information ont été organisées à l'aéroport pour échanger avec les élus des communes riveraines. Ce sont principalement les questions liées au bruit des avions et l'impact du trafic aérien sur la qualité de l'air, ainsi que les enjeux liés à l'accessibilité de l'aéroport en transport collectif, qui ont été relevés dans les prises de position, au nombre de 340 au total. La Confédération entérinera dans la fiche PSIA une solution équilibrée qui réponde aux objectifs de la politique aéronautique en tenant compte des préoccupations des Communes et des populations riveraines.

*Standard international de référence pour le reporting en matière de développement durable

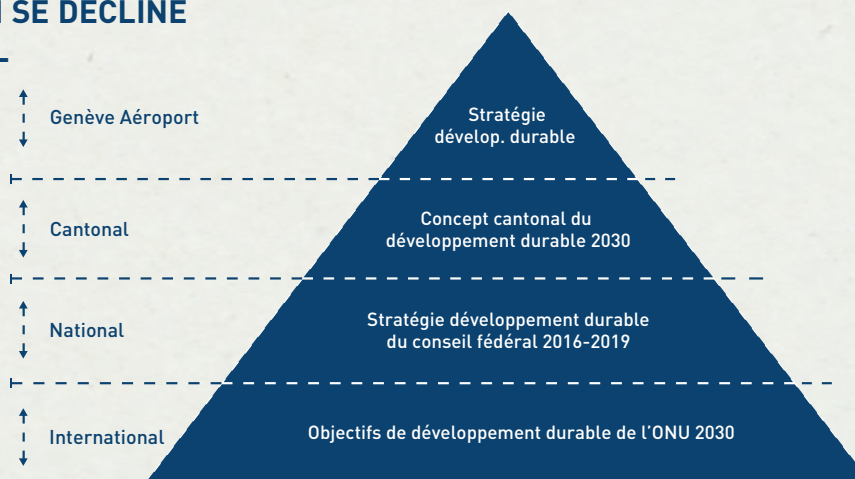
→ DIALOGUE ET CONCERTATION



→ LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ONU AUXQUELS GENÈVE AÉROPORT CONTRIBUE :



→ LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN ENGAGEMENT QUI SE DÉCLINE DU GLOBAL AU LOCAL



STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : LES ENGAGEMENTS D'UN ÉTABLISSEMENT RESPONSABLE

Conformément à ses objectifs stratégiques, ses valeurs et à sa volonté de développement durable, Genève Aéroport œuvre à concilier ses responsabilités économiques, sociales et environ-

nementales dans toute son activité. En 2018, il formalise sa volonté de développement durable sous la forme de quatre engagements envers ses parties prenantes.

Ces engagements ont pour but de réduire les effets négatifs et augmenter les effets

positifs des activités aéroportuaires pour les êtres humains et pour la planète ainsi que de contribuer à la prospérité économique de la région. Ils fixent un cadre au programme de développement durable de Genève Aéroport et permettent de suivre sa performance dans une logique d'amélioration continue.

→ NOS ENGAGEMENTS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

OFFRIR AUX USAGERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES EFFICIENTS ET DURABLES.

→ Offrir des infrastructures et des services de qualité, fiables, innovants, accessibles par tous, sûrs, confortables, au meilleur coût et répondant le plus possible aux besoins des usagers.

→ Privilégier une utilisation durable des ressources naturelles et limiter les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sur tout le cycle de vie des infrastructures et services afin de découpler la croissance des passagers des répercussions sur l'environnement.

→ Sensibiliser les passagers sur leurs impacts socio-environnementaux et les bons comportements.

PRÉSERVER LE CADRE DE VIE ET RENFORCER NOS LIENS AVEC LA RÉGION

→ Limiter les nuisances pour les populations riveraines, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air, et cultiver une relation de confiance basée sur la transparence et un dialogue respectueux et constructif.

→ Favoriser le développement économique de proximité et créer des opportunités pour la société en valorisant le savoir-faire, la culture et les produits locaux.

→ Développer des partenariats avec la société afin de contribuer à la résolution des défis socio-environnementaux et poursuivre une politique de sponsoring active dans les domaines du sport, de la culture, du tourisme et du caritatif.

ÊTRE UN EMPLOYEUR RESPONSABLE ET CITOYEN

→ Assurer un environnement de travail de qualité et des conditions de travail équitables, respectueuses, motivantes et veillant à la santé, la sécurité et au bien-être de tous les employés.

→ Promouvoir l'insertion professionnelle et cultiver la diversité dans un environnement de travail inclusif favorisant la créativité et où les contributions de chaque individu sont reconnues et valorisées.











→ Maintenir l'employabilité des collaborateurs et favoriser le développement de leurs compétences métiers, comportementales et en matière de développement durable en mettant en œuvre des programmes de formation et de sensibilisation adaptés.

METTRE EN ŒUVRE DES ACHATS ET PARTENARIATS RESPONSABLES

→ Conduire des relations d'affaires loyales avec ses partenaires, en agissant de manière équitable et en prévenant les conflits d'intérêts et tout risque de corruption.

→ S'assurer du respect des conditions légales de travail chez ses partenaires et favoriser des prestations et produits écologiques et éthiques.

→ Sensibiliser ses partenaires sur leurs impacts socio-environnementaux et les pratiques durables et les mobiliser pour l'atteinte des objectifs de durabilité.

ODD*	CIBLES PRIORITAIRES	MATÉRIALITÉ (RISQUES, IMPACTS NÉGATIFS, IMPACTS POSITIFS)	STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE GA	INDICATEURS DE PERFORMANCE (2017)	OBJECTIFS
	8.3 / 8.5 / 8.6 / 8.8 ¹	Création de valeur pour la région Formation continue	Favoriser le développement économique de proximité Maintenir l'employabilité des collaborateurs	736 millions de valeurs économiques distribuées 26% de promotions et transferts internes	-
	5.1 / 5.C	Pratiques d'emploi justes et éthiques	Assurer des conditions de travail équitables et respectueuses	28.3% de femmes dans l'effectif en CDI 29% de femmes dans l'encadrement	-
	3.4 / 3.5 / 3.9 ¹	Santé, sécurité et bien-être au travail Sécurité des opérations	Veiller à la santé et au bien-être des employés Offrir des infrastructures et services sûrs aux usagers	6.1% de taux d'absence des collaborateurs de Genève Aéroport 3.33 rapports de sécurité par 1000 mouvements d'avion	6% (2018) -
	11.2 / 11.3	Lutte contre le bruit Accessibilité de l'aéroport	Limiter les nuisances pour les populations riveraines	35,4 km ² de surface exposés au bruit des avions 42% de passagers utilisant les transports publics	30.4 km ² (2030) 45% (2020)
	9.1 / 9.2 / 9.4	Satisfaction des clients Adaptation de l'infrastructure	Offrir aux usagers des infrastructures et services efficaces et durables	3.86/5 d'indice de satisfaction des passagers 17 millions de CHF de dépenses en faveur de l'environnement	4 (2018) -
	13.3 / 13.B	Qualité de l'air et changements climatiques	Limiter les émissions de polluants et de gaz à effet de serre des infrastructures et services	12.6 kg équ.CO ₂ émis par passager ou 100 kg de fret transportés	12 kg équ. CO ₂ (2020)
	7.2 / 7.3	Efficacité énergétique	Privilégier une utilisation durable des ressources naturelles	23.9% d'amélioration de l'efficacité énergétique depuis 2006 54% d'énergie renouvelable dans la consommation totale	25% (2020) 56% (2020)
	12.2 / 12.3 / 12.5 / 12.7 / 12.8	Déchets et ressources naturelles Performance économique	Privilégier une utilisation durable des ressources naturelles Mettre en œuvre des achats et partenariats responsables	44.4% de taux de recyclage des déchets 124 personnes formées aux achats (depuis 2015)	50% (2020) -
	6.3	Effluents	Limiter les émissions de polluants des infrastructures et services	96.4% de la charge polluante liée aux produits de dégivrage est traitée	100% (2019)
	15.1, 15.3, 15.5, 15.7, 15.8	Biodiversité	Privilégier une utilisation durable des ressources naturelles	26 espèces floristiques protégées sur le site aéroportuaire	26

¹Cibles traitées dans un chapitre différent du présent rapport

*Objectifs de développement durable de l'ONU

8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE



La Suisse et le canton de Genève affichent un degré de prospérité élevé grâce à un faible taux de chômage et une économie génératrice d'emplois diversifiés et de bien-être pour tous. L'aéroport de Genève contribue à la solidité du tissu socio-économique de la région en offrant une desserte aérienne de qualité, participant à l'attractivité économique et touristique de la Suisse, et créant des emplois tout au long de sa chaîne de valeur. Genève Aéroport est un employeur responsable, il garantit des conditions de travail équitables et œuvre en faveur de l'insertion professionnelle et du maintien de l'employabilité de ses collaborateurs.

Lien avec les autres objectifs de développement durable

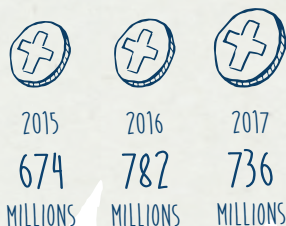


02

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

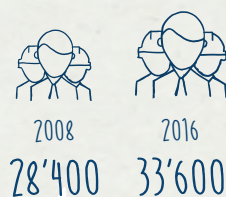
VALEUR ÉCONOMIQUE DISTRIBUÉE

(dépenses auprès des fournisseurs et prestataires, charges de personnel, frais bancaires, contributions publiques, sponsoring)



NOMBRE D'EMPLOIS DIRECTS, INDIRECTS ET INDUITS PAR LES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES

(Etudes INFRAS 2011 et 2018)



La région genevoise est un pôle d'attraction économique, diplomatique, culturel et touristique de premier ordre. Directement relié à plus de 140 destinations et rapidement accessible via le rail et la route, l'aéroport de Genève détient une place stratégique au cœur du continent européen. La qualité de la desserte est un atout contribuant au développement de la région et du pays. Les activités aéroportuaires génèrent de nombreux emplois et retombées économiques. Genève Aéroport redistribue chaque année la moitié de ses bénéfices à l'Etat de Genève et mène une politique de sponsoring volontaire en soutenant de nombreux projets dans les domaines culturels, sportifs, caritatifs et économiques.

UNE DESSERTE DE QUALITÉ AU SERVICE DE LA RÉGION ET DU PAYS

Le bassin de chalandise de l'aéroport de Genève compte plus de 6 millions d'habitants, 3'000 entreprises multinationales sont établies sur les bords du

Léman et près de 350 organisations internationales et non gouvernementales sont basées à Genève. La proximité de l'aéroport et la qualité de sa desserte sont des éléments clés pour assurer la présence de ces entreprises et organisations.

En matière d'accessibilité continentale, Genève se situe dans les meilleures villes européennes. Au départ de Genève, on peut actuellement atteindre près de la moitié des activités économiques européennes moyennant un temps de trajet de quatre heures ou moins. Sans Genève Aéroport, la part des activités économiques atteignables en quatre heures tombe à moins de 20%. Les liaisons aériennes contribuent à 93% de ce taux d'accessibilité, dont 85% pour l'aéroport de Genève. Chaque année, plus de 95% des passagers de l'aéroport partent ou arrivent (donc moins de 5% sont en transit). Genève est une destination en soi, pas un point de passage. La stra-

tégie de Genève Aéroport se concentre sur le développement de lignes intercontinentales afin de mieux relier Genève aux pôles de croissance dans le monde, comme le témoigne l'ouverture de la ligne Pékin-Genève en 2012 et la nouvelle route établie en 2018 vers Addis-Abeba.

4'688 
ACCUEILS PROTOCOLAIRES

4.1 
MILLIONS DE TOURISTES SONT ARRIVÉS À GENÈVE AÉROPORT

4.1 
MILLIONS DE VOYAGEURS D'AFFAIRES ARRIVENT OU PARTENT DE GENÈVE

DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES IMPORTANTES

Selon une étude réalisée en 2017¹, on estime à 1.5 milliard de francs les impacts économiques directs réalisés dans le canton de Genève (soit 3% de la valeur ajoutée du canton) et à 4.1 milliards de francs les impacts économiques directs, indirects et induits pour la région. 33'600 emplois sont générés globalement par les activités aéroportuaires (+5'200 depuis 2008) dont 10'800 emplois sur le site aéroportuaire.

En 2016, 4.1 millions de touristes sont arrivés à l'aéroport de Genève (45% de l'ensemble des touristes arrivant dans le canton). Près d'un franc sur deux dépensés dans le canton est attribué aux visiteurs étrangers arrivés par l'aéroport (716 millions en 2016) et 15% des recettes totales des touristes étrangers avec nuitée en Suisse sont dus aux voyageurs provenant de l'aéroport de Genève. Les recettes totales générées par les touristes étrangers entrés en Suisse via Genève Aéroport sont estimées à 1.6 milliard de francs en 2016, dont 860 millions hors canton de Genève.

L'année 2017 a vu une forte évolution de l'activité du fret (+18.6% de tonnes de marchandises transportées par rapport à 2016). Le fret aérien emploie près de 1'000 personnes dans la halle de fret. Il contribue au chiffre d'affaires des compagnies aériennes (12% en moyenne) et à la pérennisation des vols intercontinentaux depuis Genève. Il offre aux entreprises suisses des prestations de qualité pour le transport de leurs marchandises et génère des revenus pour Genève Aéroport (3 millions de francs en 2016, 12 millions avec les recettes domaniales).

¹Etudes INFRAS et BAKS Economics

17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



SPONSORING : S'ENGAGER POUR LA RÉGION

La politique de sponsoring de Genève Aéroport a été redéfinie en 2017 selon trois axes stratégiques: le sponsoring commercial, le soutien local et le mécénat. Près de 900'000 francs ont été distribués auprès d'associations ou organisations sportives, culturelles, économiques, ou encore sociales et environnementales et un «Fond mécénat» a été créé.

Deux nouveaux partenariats sont nés en 2017: les 20km de Genève Aéroport, un événement sportif qui a rassemblé plus de 2'000 coureurs lors de la première édition et le Festival du film et forum international sur les droits humains de Genève. Ce festival propose depuis seize ans des films et des débats en plein cœur de la capitale internationale des droits humains.

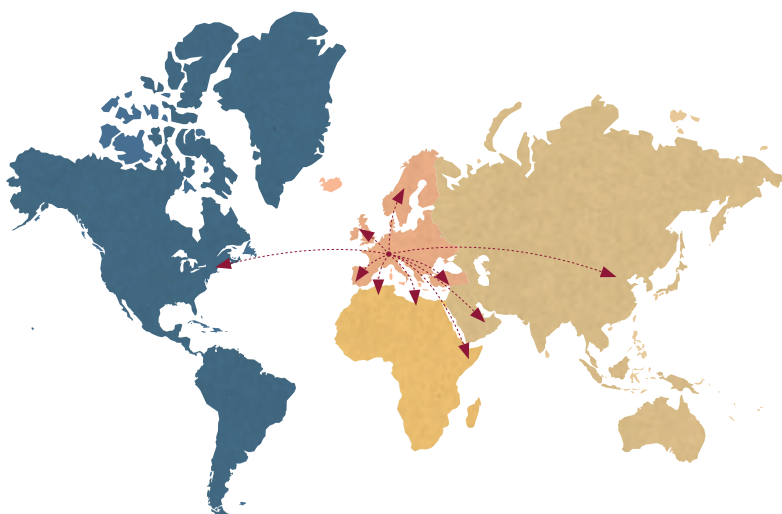
À travers une cinquantaine de partenariats annuels, dont des soutiens emblématiques comme celui à l'équipe de basketball des Lions de Genève ou encore au théâtre Forum Meyrin, Genève Aéroport souhaite renforcer son engagement sociétal, notamment auprès de la population locale et de ses collaborateurs.

Retrouvez l'ensemble des engagements de Genève Aéroport sur : www.gva.ch/sponsoring.

4.1 
MILLIARDS DE CHF DE VALEUR AJOUTÉE
À L'ÉCONOMIE DE LA RÉGION

1.6 
MILLIARD DE CHF GÉNÉRÉS PAR LES TOURISTES
ENTRÉS EN SUISSE VIA L'AÉROPORT DE GENÈVE

39 
MILLIONS DE CHF VERSÉS À L'ÉTAT DE GENÈVE



DESTINATIONS

EUROPE / 90.3%

MOYEN-ORIENT ASIE / 5.1%

AMÉRIQUES / 2.5%

AFRIQUE / 2.1%

→ ZOOM

TEAM GENÈVE : SOUTENIR LES ATHLÈTES GENEVOIS

Le Canton de Genève, Genève Aéroport et l'Hôpital de La Tour s'engagent à soutenir les athlètes genevois dans leur préparation pour les Jeux olympiques et paralympiques. Le programme Team Genève soutient les athlètes d'élite de sports individuels du canton de Genève. Les athlètes sélectionnés voient ainsi leurs efforts quotidiens et l'exemple qu'ils représentent, notamment pour la jeunesse du canton, reconnus par les autorités cantonales. Celles-ci s'engagent à les aider financièrement, à renforcer leur visibilité et à valoriser leurs performances auprès du public genevois. Interview de Jérôme Godeau, chef du programme Team Genève.



QUELLE EST LA PHILOSOPHIE DE TEAM GENÈVE ?

Jérôme Godeau : Ce programme a débuté en 2012 pour soutenir les 8 athlètes sélectionnés aux Jeux olympiques et paralympiques d'été de Londres. C'était une collaboration entre le Canton de Genève, la Ville de Genève et l'Association des communes genevoises. Nous souhaitons aider ces athlètes à gagner en visibilité et faire prendre conscience à la population genevoise que nous avons des sportifs d'élite dans le canton. Cette première expérience nous a rapidement fait comprendre qu'il fallait aider les athlètes en amont, et pas seulement lors des grands événements sportifs. Nous avons établi des critères afin d'être équitable dans la sélection des sportifs à soutenir, et depuis le premier janvier de cette année, le Canton de Genève est seul aux commandes du programme.

QUELS SONT CES CRITÈRES DE SÉLECTION DONT VOUS PARLEZ ?

Jérôme Godeau : Le premier critère est de représenter la Suisse. Les athlètes ne sont pas forcément d'origine suisse, comme par exemple l'érythréen Tadesse Abraham, qui a fini 7^e du marathon des JO de Rio en 2016, mais il court pour notre pays et est domicilié dans le canton. Le deuxième critère concerne la localisation, puisqu'il faut que l'athlète soit né dans le canton de Genève, y vive depuis au moins trois ans ou fasse partie d'un club genevois. Enfin, il y a un critère lié à la performance. Swiss Olympic distribue quatre types de cartes pour les sportifs, selon leur niveau : or, argent, bronze et élite. Nous soutenons les athlètes qui possèdent l'une des trois premières cartes, selon une liste établie en février de chaque année par Swiss Olympic. Cette année, nous suivons 24 athlètes dans plus d'une quinzaine de disciplines.

COMMENT SE MANIFESTE LE SOUTIEN AUX ATHLÈTES ?

Jérôme Godeau : Chaque athlète reçoit la somme de 8'000 francs par année. Nous les soutenons aussi au niveau de leur communication, car ils sont souvent peu médiatisés et peu connus. Genève Aéroport nous aide beaucoup sur cet aspect-là, avec par exemple l'organisation de l'accueil des athlètes revenants des Jeux Olympiques de Pyeongchang cette année. Depuis 2016, l'Hôpital de la Tour offre un soutien médical aux sportifs. Nous cherchons à développer de nouvelles opportunités de communication et provoquer la rencontre avec le public genevois, comme par exemple en leur faisant remettre les médailles de la course de l'escalade, ou encore en donnant le coup d'envoi d'un match du Genève-Servette.

IL N'Y A PAS D'ATHLÈTES EN SITUATION DE HANDICAP CETTE ANNÉE ?

Jérôme Godeau : Nous soutenons deux athlètes paralympiques pour les jeux de Rio en 2016 : Magali Comte au tir à l'arc et Celine van Till en équitation. Nous réfléchissons à la manière d'intégrer plus largement les athlètes handisports, car ils ne possèdent pas de carte émise par Swiss Olympic, l'un des critères de sélection.

LE SPONSORING TEAM GENÈVE EN CHIFFRES



24
ATHLÈTES SOUTENUS
EN 2018



8'000
CHF PAR ATHLÈTE



47
MÉDAILLES RÉCOLTÉES PAR
LES ATHLÈTES DE TEAM
GENÈVE 2018



CAMILL

SSA

rosenbauer

03

PROMOUVOIR L'INSERTION PROFESSIONNELLE ET MAINTENIR L'EMPLOYABILITÉ DES COLLABORATEURS

NOMBRE DE PERSONNES ENGAGÉES EN CDI* PAR GENÈVE AÉROPORT



2015

77



2016

83



2017

88

PROMOTIONS ET TRANSFERTS INTERNES PAR RAPPORT AU TOTAL D'ENGAGEMENTS CDI*



2015

35%



2016

33%



2017

26%

Genève Aéroport a été désigné 3^e meilleur employeur en Romandie au sein du classement des entités publiques et semi-publiques réalisé par *Bilan* en 2017. C'est la récompense de sa politique Ressources humaines favorisant l'employabilité, œuvrant pour l'équité salariale et luttant contre la discrimination à l'embauche. Les actions menées dans le cadre du recrutement et de la formation des collaborateurs contribuent à l'attractivité de Genève Aéroport en tant qu'employeur responsable.

DES EMPLOYÉS ENGAGÉS

Depuis 2008, des enquêtes d'engagement sont réalisées sous forme d'un questionnaire anonyme adressé à tous les employés de Genève Aéroport par un organisme indépendant. Plus de 70% des collaborateurs ont répondu à la dernière enquête (automne 2017). Elle a permis de mesurer l'adhésion aux nouveaux objectifs ainsi que le niveau de conscience des avantages et

des conditions de travail inhérents à Genève Aéroport. L'indice d'engagement de 7.1 reflète ces résultats très encourageants. Les résultats ont été communiqués au sein de chaque Département et des plans d'actions ont été définis pour les deux années à venir en impliquant le personnel.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS

Le nombre total d'employés en CDI ne cesse de croître depuis plusieurs années. Malgré cette croissance régulière, le taux de rotation reste faible pour une entité de cette taille (6.7%) et confirme l'attractivité de Genève Aéroport en tant qu'employeur.

Depuis 2012, Genève Aéroport détient le label 1+ Pour Tous. Valable deux ans, ce label est une reconnaissance des entreprises genevoises qui embauchent des chômeurs de longue durée ou en fin de droit. La certification a été renouvelée en 2015 et en 2017. Genève Aéroport annonce tous ses

emplois vacants à l'Office cantonal de l'emploi. En 2017, 16 personnes répondant aux critères de ce label ont ainsi intégré Genève Aéroport.

Genève Aéroport favorise la mixité dans ses équipes et n'opère aucune discrimination à l'embauche. Trois collaborateurs de plus de 55 ans et 38 femmes ont été engagés en 2017, et 5 places d'apprentissage en vue d'un CFC ont été pourvues sur les 8 places existantes. L'égalité hommes-femmes est respectée, notamment au travers de la politique salariale appliquée.



*Contrat durée indéterminée

UN ENSEMBLE DE MESURES PHARES POUR L'EMPLOYABILITÉ

Nombreuses sont les fonctions qui nécessitent une formation initiale dès l'engagement afin d'acquérir les compétences indispensables à l'exercice d'un métier. Les actions de formation continue, également nombreuses, permettent quant à elles de développer les compétences de demain et encouragent la mobilité interne (voir p. 19). Un entretien bisannuel permet à chaque employé d'évaluer les compétences détenues et à développer. Il permet également de discuter des souhaits d'évolution, de reconversion et des mesures de formation continue.

Entre 2015 et 2017, 25 collaborateurs ont ainsi accédé à un poste différent au sein de Genève Aéroport (hors promotions). Si l'on ajoute à ces transferts les promotions internes qui ont été opérées, c'est plus d'un quart des recrutements de l'année 2017 en CDI qui ont été pourvus grâce aux ressources internes. Lorsqu'une problématique de santé motive une démarche de transfert interne, le partenariat étroit développé avec l'Office d'assurance invalidité la facilite grandement. Cette démarche s'inscrit dans la durabilité et nombreux sont les collaborateurs qui en ont bénéficié à ce jour.

↑ 1044 
EMPLOYÉS

↑ 996 
EMPLOYÉS EN CDI

↑ 16 
PERSONNES ENGAGÉES DANS LE CADRE DU LABEL 1+ POUR TOUS

↑ 8 
APPRENTIS



© Marcinderkum

→ ZOOM

LA RECONVERSION PROFESSIONNELLE ENCOURAGÉE EN INTERNE

Que ce soit par nécessité ou par choix, Genève Aéroport encourage pleinement les reconversions professionnelles. La diversité des métiers, combinée au fait que de nombreuses fonctions impliquent une formation initiale obligatoire dispensée par l'entreprise pour pouvoir l'exercer sont deux éléments qui rendent des changements de cap possibles. Plutôt que subi, le parcours de certains collaborateurs au sein de l'entreprise s'en trouve ainsi parfois même enrichi, comme en témoigne l'expérience vécue par Antony L., employé au Service Administration et Soutien du Département sûreté.



QUELLE A ÉTÉ VOTRE MOTIVATION À REJOINDRE GENÈVE AÉROPORT ?

Antony L. : Initialement je me destinais à une carrière dans la Police. J'ai intégré Genève Aéroport en 2007 en tant qu'auxiliaire facilitation pour une saison charters. Mon contrat a ensuite été prolongé et je suis devenu agent de sûreté. J'étais jeune et je me suis dit qu'une première expérience dans le domaine de la sûreté serait un atout pour me présenter aux examens de sélection de la Police par la suite.

COMMENT SE SONT PASSÉS VOS PREMIERS PAS AU SEIN DU DÉPARTEMENT DE LA SÛRETÉ ?

Antony L. : Tout d'abord, j'ai découvert l'univers de l'aéroport, fascinant et dynamique. Et puis, j'ai dû faire face à un problème de santé qui a non seulement remis en question ma carrière de policier, mais aussi mis une croix sur la poursuite de mon activité au sein de la sûreté. D'une manière assez soudaine, j'ai dû trouver un plan B et j'ai pu faire un stage d'observation au sein du service Piste. Grâce au partenariat existant entre les ressources humaines de Genève Aéroport et l'Office d'assurance invalidité (OAI), j'ai opté pour passer le permis poids lourds en vue de devenir agent de piste. La perspective d'apprendre un nouveau métier m'a beaucoup réjoui. Cependant, mes problèmes de santé ont repris et il ne m'étais plus possible de rester chauffeur de bus.

COMMENT S'EST DÉROULÉE VOTRE RECONVERSION PROFESSIONNELLE ?

Antony L. : Par le biais du soutien de l'OAI, j'ai débuté une formation commerciale pour porteur de maturité d'une durée de dix-huit mois, ceci alors que j'étais toujours sous contrat à Genève Aéroport. J'ai eu la chance de pouvoir effectuer un stage de sept mois au sein de la Direction Finances, en passant par tous les services, ce qui m'a permis de réaliser mon travail de diplôme et de l'obtenir. Arrivé finalement en fin de droit, mon contrat a été résilié. Mais je n'ai pas perdu espoir... et à peine quelques semaines plus tard, un poste de durée déterminée s'est ouvert au sein du service des Laissez-passer, par lequel j'étais passé durant mon stage. J'ai obtenu ce poste, notamment grâce à mon diplôme, ainsi qu'à ma très bonne intégration et capacité d'adaptation. Quelque temps plus tard, cerise sur le gâteau, ce poste s'est transformé en fixe. Cela fait maintenant dix ans que je suis à Genève Aéroport et je continue à construire mon parcours professionnel jour après jour.

MOUVEMENTS DU PERSONNEL EN CHIFFRES



8
PROMOTIONS
INTERNES



15
TRANSFERTS
INTERNES



6.7%
DE TAUX DE
ROTATION

5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES



L'égalité des sexes, dans la formation et au travail ainsi que le principe de l'égalité salariale entre hommes et femmes sont inscrits dans la Constitution suisse. Malgré cela, en Suisse, les femmes gagnent en moyenne 15% de moins que les hommes. Genève Aéroport garantit une égalité salariale au sein de son personnel, l'exige de la part de ses fournisseurs et s'engage en faveur d'un équilibre entre vie familiale et vie professionnelle au travers de l'une de ses valeurs : le bien-être.

Lien avec les autres objectifs de développement durable

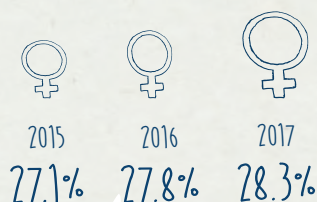


GENÈVE
AÉROPORT

04

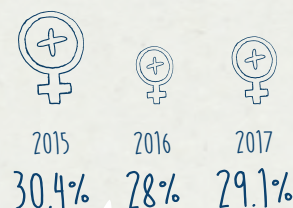
FAVORISER LA MIXITÉ DANS LES ÉQUIPES ET ENCOURAGER L'ÉQUILIBRE FAMILLE-TRAVAIL

PART DES FEMMES DANS L'EFFECTIF EN CDI



PART DES FEMMES DANS L'ENCADREMENT

(Direction, cadres supérieurs, cadres hiérarchiques et fonctionnels)



Genève Aéroport compte plus de 200 fonctions différentes, dont une part importante issue des domaines technique et opérationnel. Si une part importante de ces fonctions possède une connotation masculine et implique que les hommes représentent à ce jour environ 70% de l'effectif total, les femmes sont présentes à tous les niveaux hiérarchiques et au sein de tous les Départements de l'entreprise. Genève Aéroport s'engage activement pour une mixité et une diversité dans les équipes, qui passe par les genres, mais également et surtout par une complémentarité des parcours et des compétences.

Bien que la proportion femmes-hommes reste relativement stable au cours des dernières années, l'effectif total de Genève Aéroport n'a cessé de croître, et proportionnellement avec lui le nombre de femmes engagées. 59

femmes ont ainsi été embauchées en CDI depuis 2014, portant le nombre d'employées à 282. En 2017, la représentativité des femmes au sein de la Direction est passée de 1 à 2 sur un total de 7 membres.

La politique salariale en vigueur garantit des conditions salariales égales entre femmes et hommes pour une même fonction dès lors qu'ils détiennent les mêmes compétences.

PROTECTION DE LA MATERNITÉ ET CONCILIATION ENTRE VIE FAMILIALE ET VIE PROFESSIONNELLE

Dans la lignée du Label Friendly Work Space décerné par Promotion Santé Suisse et que Genève Aéroport a renouvelé en 2017, l'entreprise a édicté l'année passée sa directive sur la protection des femmes enceintes et qui allaitent. Au vu notamment du nombre

conséquent de postes impliquant des horaires de travail irréguliers ou certaines contraintes, une analyse de poste conduite par le Safety Office est ainsi déclenchée de manière systématique à l'annonce de toute grossesse, suivie le cas échéant par une entrevue avec le médecin du travail chargé d'adapter la fonction et de proposer des mesures garantissant l'adéquation entre l'activité exercée et l'état de santé d'une collaboratrice tout au long de cette période.

Les femmes qui désirent allaiter à leur retour de congé maternité bénéficient d'un local mis à disposition par Genève Aéroport et situé sur la mezzanine du terminal T1. Cet espace est adapté et équipé pour les accueillir avec leur enfant. Le temps consacré à l'allaitement ou à tirer le lait est considéré comme temps de travail, selon les limites de temps prévues.

→ RÉPARTITION HOMMES-FEMMES :

ÂGE	FEMMES	HOMMES
61 ET +	13	19
56-60	34	68
51-55	39	110
46-50	42	102
41-45	39	118
36-40	49	142
31-35	39	102
26-30	25	50
25 ET -	2	3

Genève Aéroport applique une politique favorisant le temps partiel, dans la mesure où la bonne marche du service le permet, et ceci sans distinction de genre. Les femmes en sont les principales bénéficiaires et représentent 74% des collaborateurs à temps partiel.

Le congé paternité permet aux pères de bénéficier de 5 jours de congé, cumulables si souhaité à un congé sans solde additionnel de 10 jours. Enfin, soucieux de flexibiliser l'organisation du travail, Genève Aéroport a instauré en 2015 la possibilité de travailler occasionnellement à domicile. En 2017,

3'854 heures ont été effectuées à domicile, soit trois fois plus qu'en 2015, ce qui a permis d'éviter près de 600 déplacements domicile-travail.

RESPECT DE L'ÉGALITÉ HOMME-FEMME CHEZ LES FOURNISSEURS

Genève Aéroport exige de ses contractants le respect de l'égalité de traitement entre hommes et femmes. Chaque fournisseur, mais aussi ses éventuels associés et sous-traitants, doivent s'engager formellement à respecter ce principe. Cette condition a pour effet de promouvoir l'égalité des sexes, de lutter contre les discriminations et de placer l'en-

semble des fournisseurs dans un rapport équitable face à cette thématique. Genève Aéroport se réserve le droit de contrôler ou de faire contrôler la bonne mise en pratique du principe d'égalité qui doit prévaloir, notamment vis-à-vis de l'égalité salariale. En cas de non-respect des dispositions en vigueur, il peut infliger des sanctions en regard du droit cantonal, comme l'exclusion d'une procédure d'appel d'offres en cours, la révocation d'une adjudication, une amende administrative ou encore l'exclusion pour un délai défini de toute procédure d'appel d'offres pour un fournisseur spécifique.

- ↑ 8 ♀
CONGÉS MATERNITÉ
- ↘ 32 ♂
CONGÉS PATERNITÉ
- ↑ 215 ⌚
COLLABORATEURS À TEMPS PARTIEL
- ↑ 3'854 ☕
HEURES DE TRAVAIL EFFECTUÉES À DOMICILE





3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



La santé des collaborateurs et la sécurité des opérations sont à la base du bon fonctionnement de la plateforme aéroportuaire. Une infrastructure performante et des collaborateurs en bonne santé permettent d'offrir aux passagers des services de qualité, fiables et sûrs. Genève Aéroport promeut la culture de la sécurité et engage tous ses partenaires dans cette démarche. L'aéroport œuvre à limiter les nuisances sonores et les effets sur la qualité de l'air local pour les riverains (voir p. 31). La plateforme accueille l'hélicoptère des Hôpitaux Universitaires Genevois et permet au CICR d'envoyer du matériel d'urgence dans les zones de conflits.

Lien avec les autres objectifs de développement durable

11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES



05

GARANTIR LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS

INCURSIONS DANS LA ZONE PROTÉGÉE DE LA PISTE



RAPPORT D'ÉVÉNEMENT EN LIEN AVEC LA SÉCURITÉ

(par 1'000 mouvements d'avion)



Le Safety Office œuvre au quotidien pour améliorer la sécurité des opérations. En décembre 2016, l'infrastructure aéroportuaire a été certifiée conforme aux normes de l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation (EASA). Chaque changement au sein de l'aéroport fait l'objet d'une évaluation du risque visant à garantir la conformité aux normes en vigueur.

LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS EST L'AFFAIRE DE TOUS

Depuis plusieurs années, aucun accident grave d'aéronef n'est à signaler. Ce chiffre révèle l'efficacité des processus d'amélioration continue mis en place par le Safety Office. Un système de reporting permet de faire remonter tous les événements en lien avec la sécurité survenus sur le tarmac et encourage les propositions d'amélioration. Il est accessible à l'ensemble des acteurs de la plateforme.

En 2017, 701 rapports ont été émis par les utilisateurs de la plateforme grâce à

un outil web dédié. C'est environ 13% de plus qu'en 2016, ce qui témoigne d'une confiance dans le système et d'une volonté toujours plus accrue d'améliorer la sécurité. Le Safety Office a réalisé en 2017 plusieurs campagnes d'information et présentations de l'outil web auprès des partenaires de la plateforme.

Les incursions dans la zone protégée de la piste sont définies comme des incidents au cours desquels un aéronef, un véhicule ou une personne se trouve sur la piste sans y avoir préalablement été autorisé par le contrôle aérien. Un tel événement menace gravement la sécurité des opérations en créant un risque de collision avec un aéronef sur la piste pouvant entraîner des pertes humaines. Au cours des dernières années, les incursions de piste n'ont heureusement provoqué aucun accident. Un comité de sécurité réunissant plusieurs partenaires travaille à assurer la sécurité de l'exploitation et le respect des normes en vigueur dans ce domaine.



CAMPAGNES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ SUR LE TARMAC

Des actions de sensibilisation ont été menées en 2017, à l'instar de Stop FOD et de la FOD Walk (voir p. 26) pour sensibiliser aux risques liés à la présence d'objets sur le tarmac.

La campagne du contrôle de la vue, réalisée en partenariat avec Visilab, a vu défiler 59 participants la même année. En 2018, la campagne « Mains sur le volant, Yeux sur les volants », en partenariat avec le Bureau de prévention des accidents et le Touring Club Suisse, a permis de sensibiliser 480 participants au respect des priorités dues aux avions.

→ ZOOM LA FOD WALK!

Les FOD – Foreign object debris – sont une source de dangers tant pour les avions que les équipes au sol. Aspirés par les réacteurs, ces débris peuvent engendrer des dégâts majeurs aux aéronefs et être projetés à très forte vitesse. La Safety Manager Patricia Fellay et la Safety Expert Aurélie Paquet racontent la première FOD Walk.



QUE SONT LES FOD?

Patricia Fellay: Les FOD sont les différents débris liés aux activités aéroportuaires que l'on trouve sur l'aire de mouvement. Il peut s'agir de débris de chantier, de pièces d'avions, de pièces d'engins aéroportuaires, des dégradations de la piste et du tarmac, des éléments naturels, des équipements personnels et professionnels. Des poubelles spécifiques sont disséminées sur le tarmac afin de permettre la récolte et l'analyse des FOD. Nous avons également mis en place une procédure afin que les personnels qui constatent la perte d'un équipement personnel ou professionnel prennent rapidement contact avec l'autorité aéroportuaire afin de déclencher un contrôle de piste.

QUEL EST LE PRINCIPE DE LA FOD WALK?

Aurélie Paquet: Il s'agit de faire prendre conscience de manière ludique du danger des FOD sur les opérations. Nous avons organisé notre première FOD Walk en septembre 2017. Quelque 40 participants se sont équipés de bouchons d'oreilles, de gants, de pinces, de balayettes et de sac poubelles pour ramasser les débris sur une zone prédéfinie.

QUEL EST LE BILAN DE CETTE PREMIÈRE ÉDITION?

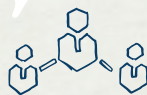
Aurélie Paquet: Nous avons collectés 16 kg de débris en un après-midi, dont une dépouille d'oiseau. L'entreprise SR Technics a expliqué aux participants les conséquences possibles d'un FOD ingéré par un avion. Un FOD truck avec des panneaux d'information était aussi présent. Des membres de l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile) et de la Direction Opérations de Genève Aéroport se sont joints à cette opération.



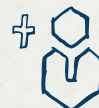
LA FOD WALK EN CHIFFRES



16
KG DE FOD RAMASSÉS



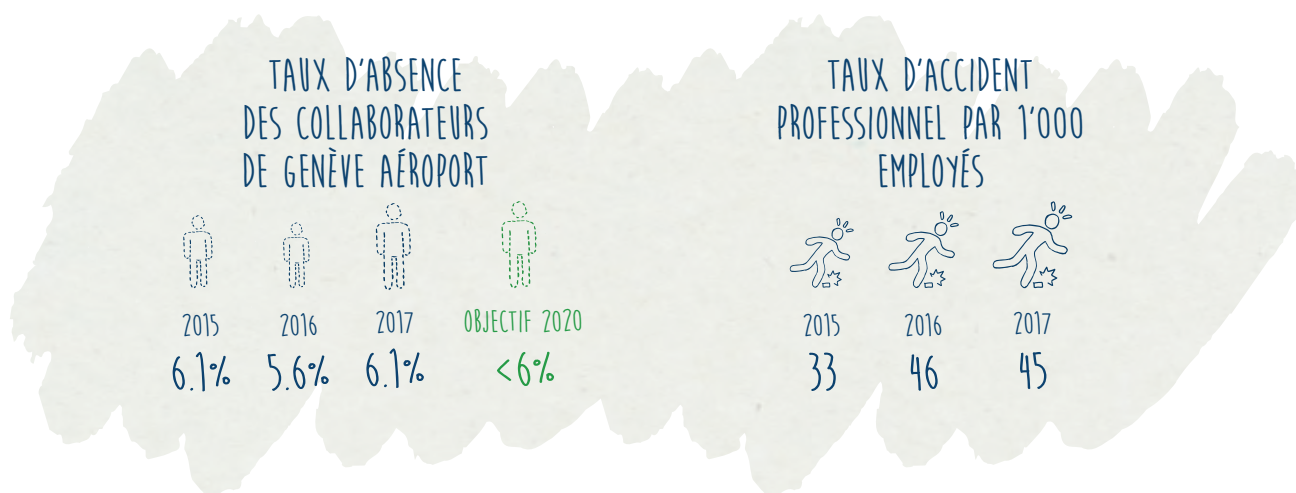
24
ENTREPRISES
REPRÉSENTÉES



40
PARTICIPANTS SUR
L'APRÈS-MIDI

06

PROMOUVOIR LA SANTÉ ET LE BIEN-ÊTRE DES COLLABORATEURS



La politique proactive de Genève Aéroport en matière de promotion de la santé, du bien-être et de la sécurité des collaborateurs est récompensée depuis 2013 par le Label Friendly Work Space, décerné par Promotion Santé Suisse. De nombreuses formations et campagnes de sensibilisation sont menées pour favoriser le bien-être des collaborateurs, réduire le nombre d'accidents et diminuer le taux d'absence.

RÉDUIRE LE TAUX D'ACCIDENT ET LE TAUX D'ABSENCE

Le taux d'absence est un indicateur de la santé et du bien-être des collaborateurs. L'objectif est de maintenir un taux annuel inférieur à 6%. L'année 2017 a vu une légère augmentation de ce taux, qui s'établit à 6.1%. Une augmentation du nombre de maladies de longue durée explique en majorité pourquoi la maladie représente 80% des absences totales, le reste étant dû aux accidents.

GESTION DU STRESS ET PRÉVENTION DU BURN-OUT

La troisième saison de la campagne de prévention I Feel Good, avec pour thème le bien-être et la relaxation, s'est déroulée avec succès en 2017 (voir bilan en p. 29). 80% des cadres hiérarchiques ont suivi une formation sur la problématique Stress - No Stress en 2017 et plus de 89 % des cadres ont été formés à la gestion des dépendances et des consommations problématiques. Ils sont 90% à avoir suivi une formation sur le burn-out entre 2017 et 2018. D'ici la fin d'année, une sensibilisation à l'utilisation adéquate des réseaux sociaux et de la messagerie électronique va être mise sur pied à l'intention du personnel, qui pourra en bénéficier en libre inscription.

Le nombre total d'accidents professionnels et non-professionnels sur la plateforme est en légère hausse entre 2016 et 2017 (+2%). Le nombre d'employés de Genève Aéroport a augmenté de 4% sur la même période: il y a proportionnellement moins d'accidents par nombre de collaborateurs. Le taux d'accidents professionnels par travailleur à plein temps est inférieur à la moyenne de la branche, mais supé-

rieur au niveau des accidents non professionnels.

Les accidents non-professionnels sont principalement liés à des activités sportives et des chutes. Les accidents professionnels sont avant tout des chocs et des chutes de plain-pied. La diminution du nombre de jours d'indemnités démontre une baisse de la gravité de tous les types d'accidents.

≡ 43
ACCIDENTS PROFESSIONNELS



↗ 194
ACCIDENTS NON PROFESSIONNELS



DES MACHINES X-RAY INOFFENSIVES POUR LA SANTÉ

Genève Aéroport exploite plus de 60 machines X-ray pour le contrôle des bagages de soute et des petits bagages à main. Ces machines émettent des rayonnements électromagnétiques de faibles longueurs d'ondes. Leur exploitation requiert des contrôles réguliers, effectués par le Safety Office et la SUVA (1 fois tous les trois ans). La dernière campagne de mesures des machines (2017) a révélé que les expositions aux rayons ionisants sont largement inférieures aux limites réglementaires. Il faudrait en effet travailler 3'333 heures par an à 10 cm d'un poste X-ray pour atteindre la valeur limite d'exposition à ces rayonnements (20 mSv). Cette campagne a été l'occasion de sensibiliser le personnel amené à travailler avec ces machines.



17 PARTENARIATS
POUR
LA RÉALISATION
DES OBJECTIFS



100 ANS DE LA SUVA

La SUVA est un partenaire historique de Genève Aéroport. Prévenir les accidents professionnels et garantir la sécurité des collaborateurs est un objectif partagé. Le 17 avril 2018, cette institution a choisi de fêter ses 100 ans au sein de l'aéroport, signe d'une collaboration soutenue.



→ ZOOM

LE BILAN DE LA CAMPAGNE I FEEL GOOD !

La troisième saison de la campagne I Feel Good s'est déroulée en 2017, sur le thème de la gestion du stress et du bien-être au travail. Avec un taux de satisfaction supérieur à 75 % et un objectif atteint de plus de 66 % des collaborateurs sensibilisés, cette dernière saison est un succès. Retour d'expérience avec Ellyn Reeve, assistante du chef du Département sûreté, et de José Calvelo, ingénieur sécurité responsable des personnes et des bâtiments.



COMMENT DÉCRIREZ-VOUS CES TROIS ANNÉES DE CAMPAGNE I FEEL GOOD ?

Ellyn Reeve : C'est une initiative géniale qui permet de prendre soin de sa santé au travail et dans la vie quotidienne! De nombreuses activités ouvertes à tous les collaborateurs ont été proposées dans le courant de ces trois dernières années. Depuis 2015, nous avons par exemple reçu des paniers de fruits et de légumes cultivés localement, et bénéficié de cours de yoga, de séances de massages, ainsi que de conseils divulgués par un ergonome afin d'adopter une bonne position devant notre poste de travail. Nous pouvions même proposer des idées via une adresse e-mail dédiée, ce qui rendait l'expérience participative.

QU'AVEZ-VOUS PARTICULIÈREMENT APPRÉCIÉ ?

Ellyn Reeve : Nous avons participé en équipe au Global Challenge organisé par Virgin Pulse. Il s'agit d'un challenge de 100 jours pendant lesquels des équipes de 6 à 8 personnes s'inscrivent pour réaliser le plus grand nombre de pas possibles. Muni d'un podomètre, nous pouvions monitorer nos performances d'équipe et individuelles via une interface web ludique. Cela nous a incité par exemple à prendre les escaliers plutôt que les ascenseurs, contribuant ainsi à nous maintenir en forme. Le fait de pouvoir se comparer à d'autres équipes à l'international est très stimulant!

QUELS SONT LES RÉSULTATS D'I FEEL GOOD AU BOUT DE TROIS ANS ?

José Calvelo : La dernière campagne menée depuis 2015 a permis d'instaurer une culture d'entreprise basée sur la sécurité, la santé et le bien-être au travail. Il y a une véritable reconnaissance des instances qui nous ont aidés, telles la SUVA, le BPA et quelques grandes entreprises romandes. Nous allons prochainement lancer le tome II de ce programme, ainsi que conserver les sessions de massage et de yoga, qui ont remporté un franc succès lors de la dernière saison. Une bonne santé physique et psychique permet de se sentir mieux dans son corps, ce qui contribue au bien-être global au travail.



LA CAMPAGNE I FEEL GOOD EN CHIFFRES



39

ATELIERS SPÉCIFIQUES



78

COURS DE YOGA



706

PARTICIPATIONS AUX ACTIVITÉS



92'000

CHF INVESTIS



75%

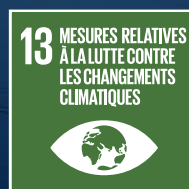
DE SATISFACTION

11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES

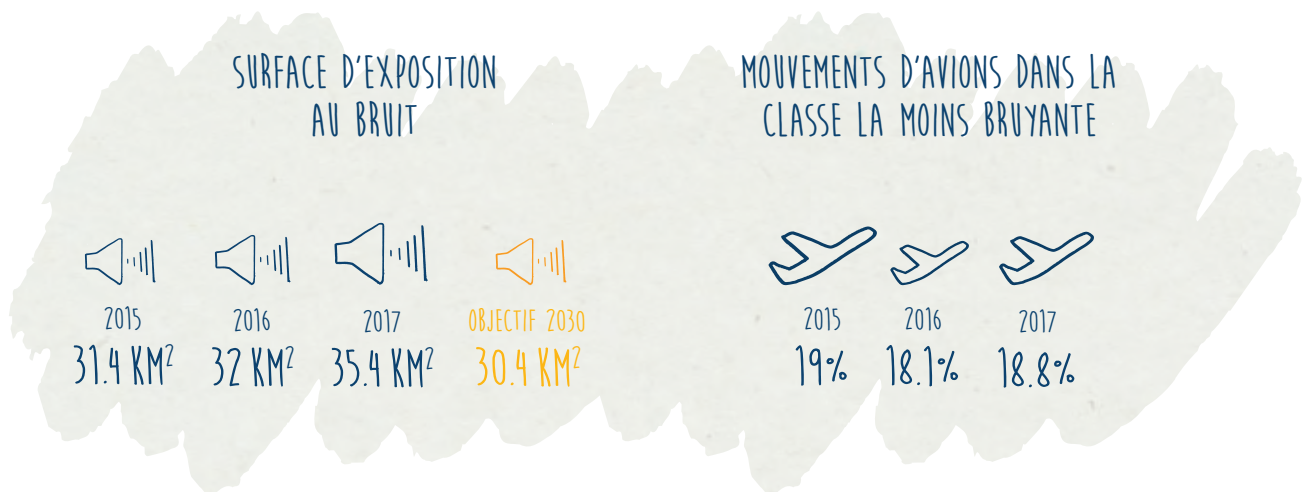


Les agglomérations urbaines suisses concentrent aujourd'hui plus de 80% des emplois et produisent 84% de la richesse économique à l'échelle du pays. L'aéroport de Genève participe significativement à la création de richesse de la région (voir p. 13). Cela étant, la proximité de l'aéroport avec la ville représente également une source de nuisances, notamment en matière de bruit, de pollution de l'air et d'encombrement des axes routiers. L'exploitation de la plateforme doit tenir compte de l'intérêt des usagers, mais aussi de celui des populations riveraines. C'est dans cette perspective que le cadre du développement du trafic aérien à Genève sera prochainement fixé dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), avec la volonté de tenir compte des intérêts de toutes les parties prenantes.

Lien avec les autres objectifs de développement durable



LIMITER LES NUISANCES SONORES POUR LES POPULATIONS RIVERAINES



Avec les compagnies et les services de la navigation aérienne, Genève Aéroport met en œuvre de nombreuses mesures pour limiter l'impact du trafic aérien pour les populations riveraines, en particulier les nuisances sonores.

Les compagnies aériennes sont incitées à exploiter à Genève les avions les plus modernes et donc les moins bruyants par le biais de redevances perçues à chaque atterrissage et d'une redevance bruit spécifique pour les décollages après 22h. Les montants sont liés aux performances des appareils qui sont classés en cinq classes de bruit. En 2017, 18.8% des avions se situent dans la classe de bruit la moins bruyante.

En outre, un engagement fort a été pris consistant à plafonner le bruit pour les années à venir et à terme réduire l'empreinte sonore du trafic aérien. Genève concilie ainsi au mieux les objectifs de la politique aéronautique de la

17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



DES AVIONS PLUS MODERNES, SILENCIEUX ET PROPRES

En 2017, Swiss International Air Lines a entamé un renouvellement de sa flotte à Genève avec des Bombardier CS-300. D'ici à la fin 2018, la base court-courrier sera exclusivement constituée de ces avions. Les engins sont mesurés comme moitié moins bruyant et 20% plus économes en carburant. La compagnie aérienne easyJet remplace également progressivement sa flotte genevoise avec des Airbus 320neo.

Ces engins permettent de réduire de 15% les émissions de CO₂ par rapport à un A320 et de 20% par rapport à un A319. Ils sont aussi 50% plus silencieux qu'un A320. S'agissant de la desserte long-courrier, Etihad Airways exploite dorénavant la ligne Genève - Abu Dhabi avec un Boeing Dreamliner B787, plus moderne et plus silencieux que l'Airbus A330 et Qatar Airways exploite la route vers Doha avec un Airbus A350 de toute dernière génération. Depuis 2018, les passagers qui rejoignent Addis Abeba avec la compagnie Ethiopian Airlines sont le plus souvent embarqués à bord d'un Boeing Dreamliner B787.

Confédération et les contraintes du droit de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Un équilibre est

trouvé entre développement de l'aéroport et la planification territoriale du canton.

UN PLAFONNEMENT DU BRUIT

L’empreinte sonore du trafic aérien est représentée par des courbes d’exposition au bruit superposées sur une carte du territoire. Les courbes de bruit sont calculées conformément à la législation suisse et représentent le trafic aérien réel de l’année écoulée, aux différentes périodes de la journée. Le trafic nocturne est pondéré lourdement dans les calculs, de sorte à refléter la gêne accrue que représentent les mouvements d’avions en fin de soirée.

L’étendue des courbes de bruit s’est accrue ces dernières années, en raison notamment d’une augmentation des

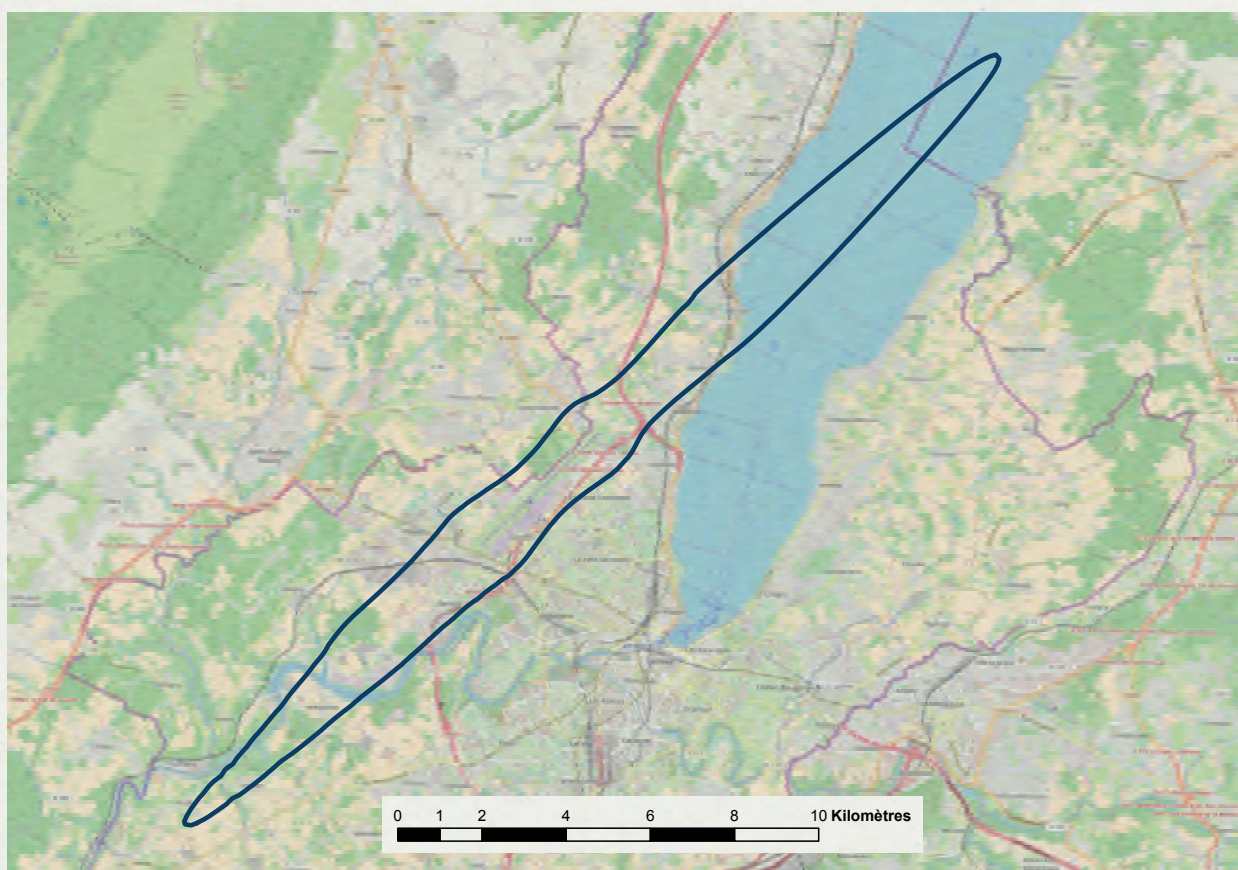
mouvements nocturnes. L’engagement pris dans le cadre du PSIA consistant à plafonner le bruit pour les années à venir dès 2019 représente à cet égard une inversion de la tendance.

Un premier train de mesures est à l’étude et leur implémentation planifiée. Ces mesures consistent notamment à gérer de manière efficiente les retards après 22 heures, fixer des critères de performance acoustique pour les avions long-courriers qui opèrent après 22 heures et, plus globalement, inciter les compagnies aériennes à opérer à Genève les avions de dernière génération. Les compagnies aériennes,

qui sont les acteurs les plus importants de l’évolution attendue, sont pleinement impliquées et participent à l’effort.

Genève Aéroport œuvre à sensibiliser les opérateurs à l’environnement urbain de l’aéroport, en particulier, au cours des discussions préalables à l’ouverture d’une nouvelle ligne et dans les négociations avec les compagnies aériennes sur les redevances aéroportuaires. La problématique des nuisances sonores dues au trafic aérien pour les populations riveraines est intégrée aux discussions.

→ COURBE D'EXPOSITION AU BRUIT 2017



— Courbe de bruit enveloppante (VLI DSII)

MAÎTRISER LES MOUVEMENTS NOCTURNES

Pour les mouvements après 22 heures, Genève Aéroport œuvre à trouver le meilleur équilibre possible entre les impératifs des compagnies aériennes et les préoccupations légitimes des riverains. Les compagnies aériennes sont sensibilisées à planifier avec retenue des vols en fin de soirée. Bien que des vols puissent être légalement planifiés jusqu'à minuit, les compagnies aériennes sont invitées à ne plus solliciter de créneaux de départ après 22 heures, sauf raison prépondérante. Cette restriction a été étendue en 2017 à l'aviation générale. En l'occurrence, il n'y a plus de départ d'avions planifié après 22 heures. Les mouvements nocturnes sont essentiellement des atterrissages (82%) et la plupart ont lieu avant 23 heures (71%). Ils représentent 5.6% des mouvements totaux.

↑ 10'387 
MOUVEMENTS NOCTURNES

↑ 5.6% 
DES MOUVEMENTS TOTAUX

Malgré ces restrictions, le nombre de mouvements nocturnes est en hausse (10'387 mouvements en 2017), ce qui accroît l'étendue des courbes d'exposition au bruit. C'est pour cette raison que des actions ciblées sont désor-

mais envisagées, avec pour objectif de réduire le nombre de mouvements planifiés avant 22 heures mais retardés au-delà de cette heure. Les causes sont multiples et du ressort de plusieurs acteurs de la chaîne du transport aérien, les mesures à mettre en œuvre impliquent dès lors un effort de coordination conséquent, que Genève Aéroport poursuit avec ses partenaires.

DES DEMANDES DE DIFFÉRENTES NATURES

Genève Aéroport traite chaque année un certain nombre de demandes et de plaintes relatives aux mouvements d'avions ou aux activités de la plateforme. Ces sollicitations émanent des habitants proches de l'aéroport ou gênés par le passage des avions en vol. La plupart des demandes sont des plaintes relatives au passage des avions en phase de décollage et d'atterrissage sur l'aéroport de Genève en transit au-dessus du canton en provenance ou en direction d'un autre aéroport, comme l'aérodrome d'Annemasse en Haute-Savoie. La légère augmentation de ces plaintes est en partie liée aux réflexions et réactions qu'a suscité le processus d'information et de participation de la population relatif au projet de fiche PSIA (voir p. 8).

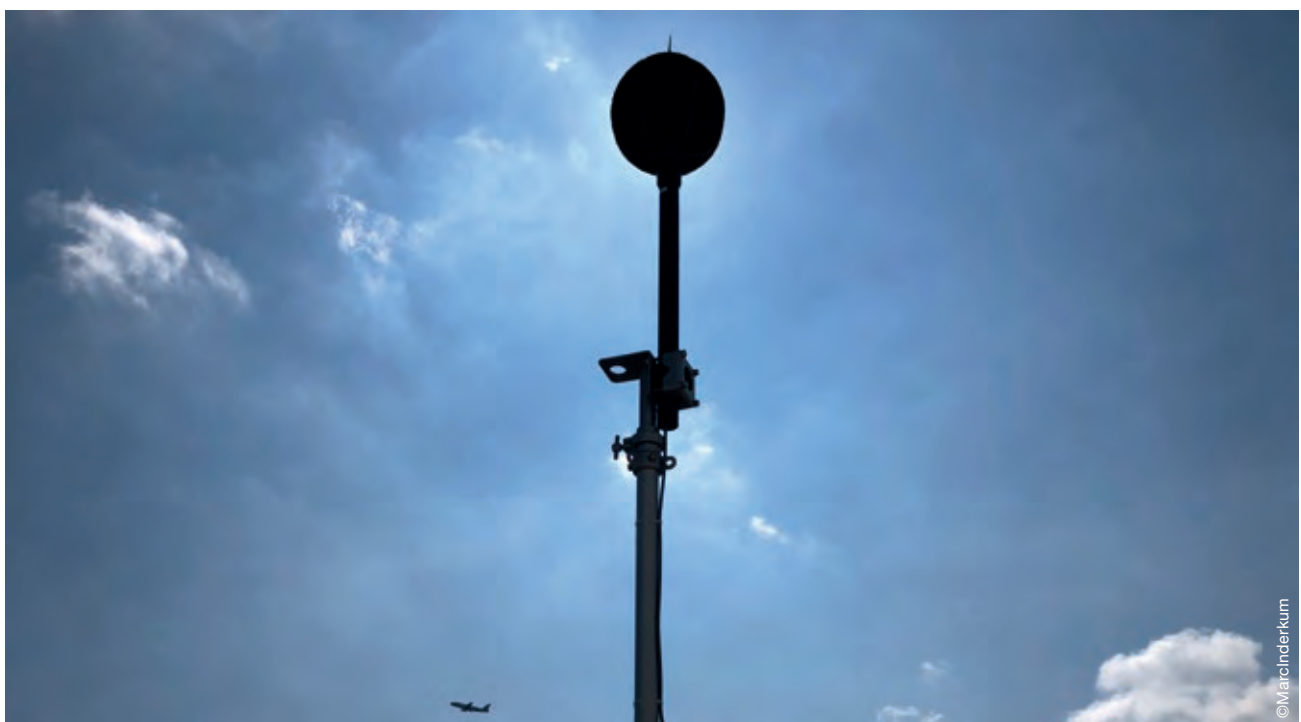
On peut distinguer parmi toutes les demandes et plaintes les thématiques suivantes. Dans plus de la moitié des cas, la demande porte sur un mouvement spécifique, inhabituel aux yeux

de l'observateur, qui s'en plaint ou souhaite une explication. Un quart des plaintes environ porte sur les trajectoires, le demandeur ayant l'impression que les trajectoires ont changé, que la hauteur de passage est différente ou qu'il y a plus d'avions qui empruntent une trajectoire donnée. Dans moins de 10% des cas, les demandeurs se plaignent du bruit occasionné par les opérations ou les travaux sur la plateforme, en particulier durant la période nocturne. Les autres demandes portent sur des questions diverses et d'ordre général, notamment les horaires et les prescriptions d'exploitation, le programme d'insonorisation des habitations, les retards et l'impact du bruit du trafic aérien sur l'aménagement du territoire.

↑ 142 
DEMANDES ET PLAINTES

↑ 79 
DEMANDEURS / PLAIGNANTS

Depuis fin 2016, un nouvel outil d'information est disponible sur le site de Genève Aéroport, sous la forme d'une plateforme numérique d'information du bruit du trafic aérien. Cette plateforme interactive permet de visualiser et disposer d'informations chiffrées relatives notamment au bruit occasionné par le passage des avions au-dessus du territoire.



Système de mesure du bruit des avions exploité par Genève Aéroport

→ ZOOM

MOUVEMENTS TRÈS TARDIFS : DES EXCEPTIONS CONSENTIES AVEC PARCIMONIE

Le trafic de ligne est autorisé jusqu'à 23h59. Des vols retardés selon le plan de vol, sont autorisés à opérer jusqu'à 00h29. Au-delà de cette échéance, des vols peuvent être autorisés en cas de circonstances exceptionnelles imprévues. En 2017, deux dérogations ont été consenties à ce titre. José-Daniel Rodriguez, du service de coordination des opérations aéroportuaires explique comment une telle décision est prise.



QUI PREND LA DÉCISION D'ACCORDER OU DE REFUSER D'AUTORISER UN AVION À FAIRE MOUVEMENT EN DEHORS DES HEURES D'EXPLOITATION RÉGLEMENTAIRES ?

José-Daniel Rodriguez: La compétence légale incombe au directeur des opérations qui la délègue à l'Airport Duty Manager (ADM) en charge de la conduite globale des opérations aéroportuaires en situation normale et dégradée. L'ADM évalue au cas par cas les avantages et les inconvénients qu'une acceptation ou un refus pourrait avoir sur les opérations.

DANS QUELS CAS DES MOUVEMENTS APRÈS 00H29 SONT-ILS AUTORISÉS ?

José-Daniel Rodriguez: Très rarement. L'objectif est de trouver des solutions en amont afin d'éviter que ces situations ne se présentent. Certains vols sont très sensibles et dépassent la problématique locale. Il s'agit des vols diplomatiques ou encore

des vols à caractère médical. Pour les vols commerciaux, l'ADM évalue si les circonstances sont si exceptionnelles qu'une dérogation à la règle se justifie. Disposant d'une marge importante d'appréciation, il intègre clairement les besoins des riverains dans son analyse.

POUVEZ-VOUS DONNER UN EXEMPLE ?

José-Daniel Rodriguez: En octobre 2017, les pneus d'un petit avion éclatent à l'atterrissage. La piste ferme le temps de traiter la problématique. 11 avions en vol font diversion sur leur aéroport de décollage, 6 vols au départ de Genève sont annulés et des retards massifs ont lieu jusqu'en fin de trafic. En plus des vols retardés ayant opéré entre 00h00 et 00h29, deux dérogations sont consenties dans la demi-heure suivante. L'atterrissage d'un dernier avion au-delà de 1 heure du matin est refusé et fait diversion sur l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Les dérogations permettent d'éviter la congestion du terminal principal de laquelle aurait découlé une situation sécuritaire inappropriée.

QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR LE RÔLE DE L'ADM DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ?

José-Daniel Rodriguez: Le paradigme du développement durable nécessite des actions concrètes dans les prises de décision quotidiennes de notre plateforme si l'on entend qu'il vive au sein de l'entreprise. Il est essentiel que les valeurs en découlant soient également transmises à nos partenaires par l'exemplarité de nos démarches. L'ADM fait peser de tout son poids l'intérêt des riverains de l'aéroport à ne pas entendre un avion dans le ciel au-delà de 00h29. Pour autant, il est également important de connaître les irrégularités qui ont pu perturber les opérations au cours de la journée et de piloter notre plateforme de manière pérenne et durable. Bien que les cas soient de plus en plus rares grâce à la gestion proactive et à l'approche collaborative qui régit les échanges entre les entités au sein de l'APOC*, c'est notre devoir de consentir des exceptions à la règle telles que prévues par la loi. Avec clairvoyance, transparence et parcimonie.

LES MOUVEMENTS TRÈS TARDIFS EN CHIFFRES



2

DÉROGATIONS
DÉLIVRÉES PAR
GENÈVE AÉROPORT



57

MOUVEMENTS D'AVIONS APRÈS
00H29 (VOLS D'URGENCE, VOLS
D'ÉTATS, ETC)

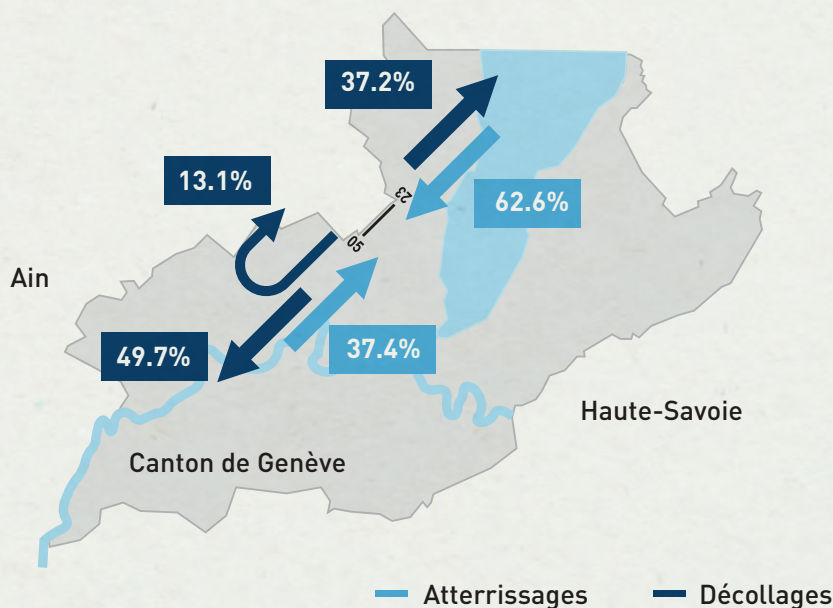


7

ENTREPRISES ET
INSTANCES TRAVAILLENT
À L'APOC

SENS D'UTILISATION DE LA PISTE RAPPEL DES RÈGLES

Sur un aéroport avec une piste unique, la piste en usage* est la piste 23 (atterrissages depuis l'est / décollages vers l'ouest) ou la piste 05 (atterrissages depuis l'ouest / décollages vers l'est). La piste en usage (23 ou 05) est déterminée en premier lieu par le sens du vent au sol. La règle de base est la suivante: par vent calme (inférieur à 3 nœuds) ou par vent du sud-ouest, c'est la piste 23 qui est en usage. Par vent du nord-est, les avions opèrent en piste 05. Le sens et la force du vent en altitude sont également pris en considération, ainsi que les situations météorologiques particulières. C'est skyguide qui décide du sens de la piste en usage, en fonction des éléments précités et dans l'intérêt de la sécurité des aéronefs et de la fluidité du trafic. Compte tenu des critères ci-dessus, la piste 23 est utilisée un peu plus souvent que la piste 05 en moyenne annuelle (60/40%).



RESTRICTION DE L'USAGE DES CONTRESSENS EN FIN DE SOIRÉE

Lorsqu'il y a peu de trafic en fin de soirée et que les conditions de vent le permettent, une pratique courante sur tous les aéroports consiste à accorder au cas par cas aux pilotes à atterrir dans le sens contraire de la piste en usage.

Cette pratique permet de raccourcir le temps de vol, sans impact négatif sur la sécurité. Depuis 2016, une mesure est en test consistant à éviter que des avions fassent mouvement à contre-sens en fin de soirée, de sorte à éviter le survol à l'atterrissage des communes riveraines qui ne sont pas sous l'axe d'atterrissage le soir en question, sous réserve des exceptions.

Une évaluation de l'impact de cette mesure est en cours. Du point de vue des opérateurs, la durée de vol est rallongée, mais la mise en œuvre de cette nouvelle pratique ne se heurte pas à des inconvénients techniques ou opérationnels. Un bilan global permettra, en concertation avec les représentants de riverains, de déterminer l'opportunité que cette mesure soit pérennisée.



ALIGNEMENT DES AVIONS SUR L'AXE D'APPROCHE

Les avions à l'arrivée sont alignés sur l'axe bien en amont du seuil de piste (piste 23 ou 05*). C'est tout un travail des contrôleurs aériens que d'assurer la fluidité du trafic en maintenant une séparation suffisante entre les appareils à l'approche sur cet axe.

Dans le cadre de ce travail, les contrôleurs aérien donnent des instructions aux pilotes pour rejoindre l'axe de la piste en plusieurs endroits afin de séquencer les avions. Différents paramètres interviennent dans cette gestion, notamment la provenance des avions, la configuration du terrain, la performance des aéronefs, les conditions météorologique de l'instant, etc. Les considérations liées à la protection des riverains sont également intégrées. À proximité de la piste, la marge de manœuvre est limitée. À plus haute altitude, la configuration des routes aériennes restreint également les possibilités. Cela étant, lorsque cela est faisable compte tenu des contraintes opérationnelles, Genève Aéroport œuvre avec skyguide à apporter des améliorations ponctuelles.

Par exemple s'agissant de l'approche des avions par piste 23, une procédure a été très légèrement modifiée afin de limiter le survol d'une portion du territoire sur la rive gauche du lac par les avions qui virent pour rejoindre l'axe depuis le sud. Des indications affichées sur l'écran radar des contrôleurs permettent à ceux-ci d'instruire les pilotes à faire leur virage et s'aligner sur l'axe d'approche au-dessus du lac au large d'Excenevex plutôt qu'au-dessus de la terre ferme. Un petit ajustement rendu possible par la configuration du lieu et du trafic dans cette portion de l'espace aérien, ainsi qu'une collaboration entre instances suisses et françaises.

*Depuis le 13 septembre 2018, la piste est baptisée 04-22 contre 05-23 auparavant.

MISE EN EXPLOITATION DE L'AMORTISSEUR DE BRUIT

Mis en service fin 2016, le nouvel amortisseur de bruit a fait ses preuves. Le bruit des essais moteurs est atténué de plus de 20 décibels, soit près de 100 fois par rapport à un essai effectué en plein air. En 2017, 417 essais moteurs avec puissance ont été effectués sur la plateforme, dont 316 dans le nouvel amortisseur de bruit et 71 dans le petit amortisseur situé sur l'aire Nord. Seul 7% des essais moteurs avec puissance (30 essais) ont été effectués en plein air pour des raisons techniques ou opérationnelles (taille de l'appareil, indisponibilité de l'amortisseur). La mise en exploitation a été accompagnée d'une coordination étroite avec les sociétés de maintenance de sorte à assurer une prise en main optimum.

Une séance organisée après environ une année d'utilisation a permis de consolider l'expérience de chacun et ajuster les consignes d'utilisation. Les essais moteurs dans l'amortisseur n'ont suscité aucune plainte du voisinage. Les doléances exprimées se rapportent toutes à des essais moteurs hors de l'amortisseur.



©Architectes.ch

PROGRAMME D'INSONORISATION DES LOGEMENTS

Déployé depuis 2003, le programme d'insonorisation des habitations dans les communes riveraines de l'aéroport a permis d'insonoriser à fin 2017 plus de 3'600 logements pour un montant de 55 millions de francs, dont 6.6 millions affectés au dispositif d'aide à l'insonorisation en France voisine (769 logements insonorisés dans la commune de Ferney-

3'663 
LOGEMENTS INSONORISÉS ENTRE 2004 ET 2017

55 
MILLIONS DE FRANCS AFFECTÉS À
L'INSONORISATION DES LOGEMENTS
Voltaire).

En septembre 2017, l'OFAC* a validé un nouveau concept d'insonorisation, qui s'inscrit dans la continuité des travaux menés jusqu'à ce jour. Un délai de dix ans a été fixé pour l'insonorisation de plus de 3'000 logements autour de l'aéroport, ce qui représente plusieurs dizaines de millions d'investissement. Tandis que

l'aéroport investit les ressources et des moyens nécessaires au suivi des travaux, les compagnies aériennes supportent la charge par le biais des redevances aéroportuaires affectées spécialement aux mesures de protection contre le bruit, qui ont été récemment augmentées en conséquence.

Au sein de Genève Aéroport, par souci d'efficacité et de qualité, des personnes ont été engagées en interne pour le suivi des dossiers. Quatre techniciens avec de l'expérience dans le domaine de la construction et de la gestion d'immeubles suivent les dossiers dans leur globalité. Ils assurent les contacts avec les propriétaires, réalisent les expertises techniques

ainsi qu'un diagnostic amiante systématique. Ils rédigent les conventions avec les propriétaires, évaluent les offres des prestataires, vérifient la conformité acoustique des travaux une fois ceux-ci exécutés et prodiguent des conseils aux propriétaires parfois sans expérience dans le domaine de la construction.

Pour des raisons logistiques liées notamment à la disponibilité des entreprises, les chantiers ne peuvent pas être tous ouverts en même temps. L'ordre de priorité est déterminé par l'exposition au bruit des périmètres concernés, étant rappelé que les habitations ont déjà été insonorisées dans les zones où la charge de bruit est la plus grande.



PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DURABLE ET AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE LA PLATEFORME

PARTS MODALES DURABLES EMPLOYÉS

(transports publics, navettes, trains, vélos, marche, covoiturage (50%))



2014

34%



2017

38%



OBJECTIF 2020

45%

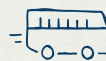
PARTS MODALES DURABLES PASSAGERS

(transports publics, cars, navettes, trains)



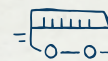
2015

46%



2016

47%



2017

42%



OBJECTIF 2020

45%

L'accessibilité de l'aéroport est une condition impérative à son bon fonctionnement, son attractivité et son développement. L'augmentation du nombre de passagers, les contraintes foncières de la plateforme, l'urbanisation du secteur et la volonté de Genève Aéroport d'être toujours plus respectueux de l'environnement sont des moteurs pour développer l'offre de mobilité durable et accroître l'utilisation des transports publics par les passagers et les employés.

Genève Aéroport entretient un dialogue continu avec le Canton, les Communes et les prestataires de transports afin d'améliorer la desserte du site par les transports en commun et la mobilité douce.

UN PLAN DE MOBILITÉ AMBITIEUX

Les mesures mises en place dans le cadre du plan de mobilité (navettes pour le personnel de l'aéroport travaillant en horaire irréguliers (voir inter-

view), avantages pour les covoitureurs et financement partiel des abonnements de transport en commun) ont permis d'accroître les parts modales durables des employés de la plateforme.

Après une augmentation constante de la part des passagers utilisant les transports collectifs ces dernières années, celle-ci a baissé en 2017, notamment en lien avec l'accroissement du nombre de voyageurs provenant de zones mal desservies par les transports en commun (notamment en France).

Genève Aéroport a offert en 2017 plus d'un million de billets de transports publics aux voyageurs atterrissant à Genève, soit près de 2'800 billets par jours.

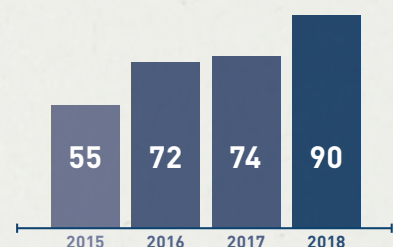


PARTICIPATION À BIKE TO WORK

La participation des employés de Genève Aéroport à la manifestation nationale bike to work augmente d'année en année.

En juin 2018, ils ont parcourus 22'289 km à vélo.

→ Nombre de participants Genève Aéroport à bike to work :



↑ 1'019'000 
 BILLETS DE TRANSPORT PUBLIC OFFERTS
 PAR GENÈVE AÉROPORT AUX PASSAGERS ARRIVANTS

↑ 1'466 
 COLLABORATEURS BÉNÉFICIAIRES D'UNE PARTICIPATION
 FINANCIÈRE DE GENÈVE AÉROPORT POUR LA MOBILITÉ
 DURABLE

↑ 61'690  =
 UTILISATEURS DU SERVICE DES NAVETTES
 PERSONNEL AÉROPORT



©Thierry Paret/tpg

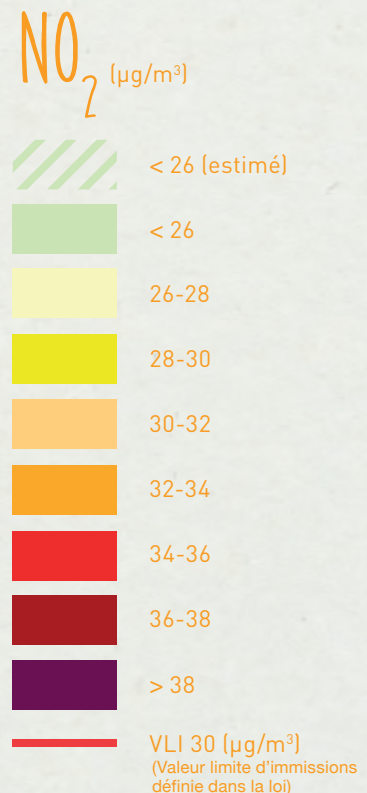
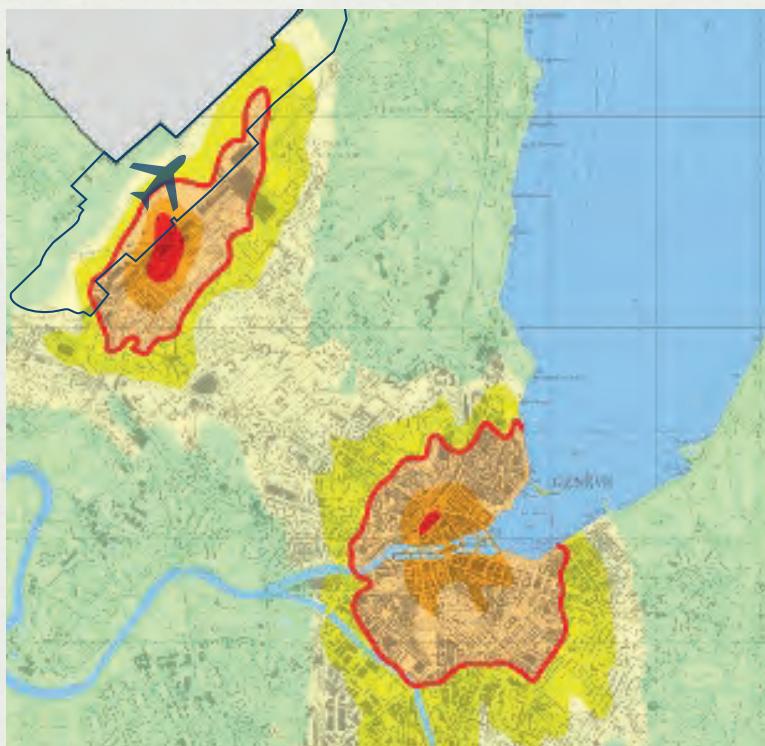
QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

Les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) issues de l'aéroport ont augmenté d'environ 4% entre 2016 et 2017. Elles ont une influence variable sur les communes riveraines de Grand-Saconnex, Vernier et Ferney-Voltaire. Ces émissions devraient diminuer d'ici quelques années avec le renouvellement de la flotte

aérienne, l'augmentation de la part des véhicules électriques sur le tarmac (voir p. 49) et la fermeture programmée de la centrale thermique de l'aéroport. Pour les particules fines, les simulations montrent que l'influence des émissions de l'aéroport est essentiellement localisée à son territoire. Un nouvel appareil

de mesure des particules très fines (PM 2.5) sera installé fin 2018 pour surveiller les immissions aux abords de la piste. Comme pour les appareils actuels, les données seront analysées par les autorités cantonales en regard des limites prévues dans l'ordonnance sur la protection de l'air.

→ CARTE DES IMMISSIONS DE NO₂ *



*Moyenne annuelle 2017

<http://ge.ch/air/qualite-de-lair/cadastre-du-no2>

DÉVELOPPER L'ACCESSIBILITÉ DE LA PLATEFORME

L'accès routier au secteur aéroportuaire n'est pas extensible et les parkings sont régulièrement saturés. Les répercussions se font ressentir sur la fluidité du trafic aux alentours de l'aéroport (15 à 18% des déplacements autour de l'aéroport y sont liés). La fréquence des trains vers l'aéroport ne s'est pas améliorée depuis plusieurs années et celle des bus est en diminution constante depuis 2013. Les objectifs de transfert modal sont ambitieux et ne pourront

être atteints sans une véritable amélioration de l'accessibilité du site par les transports en commun, en particulier le train (voir encadré ci-dessous). Les enjeux sont importants, d'autant plus que Genève Aéroport n'a pas la maîtrise du développement des infrastructures de mobilité qui est défini par les autorités cantonales et fédérales suisses, ainsi que les autorités françaises.

Genève Aéroport poursuit ses discussions avec les parties prenantes pour répondre aux enjeux en matière de

mobilité et participe à différents groupes de travail impliquant des acteurs locaux, privés, publics et transfrontaliers.

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, élaboré en concertation avec les autorités cantonales et fédérales, accorde à Genève Aéroport la construction d'un nombre limité de places de parking supplémentaires d'ici 2030 et prévoit un plan d'action ambitieux, visant à améliorer l'accessibilité du secteur aéroportuaire par tous les modes de transport.

 8'700 
PLACES DE STATIONNEMENT VOITURES

 880 
ALLERS-RETOURS EN BUS CHAQUE JOUR

 186 
TRAINS PAR JOUR

 580 
PLACES DE STATIONNEMENTS VÉLO



17 PARTENARIATS
POUR
LA RÉALISATION
DES OBJECTIFS



DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ AIR-RAIL

Dans le cadre de sa stratégie d'accessibilité, Genève Aéroport a pour objectif d'accroître la part des passagers et des travailleurs utilisant les transports publics, et en particulier le train. Actuellement, ce dernier est le mode de transport le plus utilisé par les passagers (25% d'entre eux) et cette part modale devrait s'accroître dans le futur (objectif 37% en 2030).

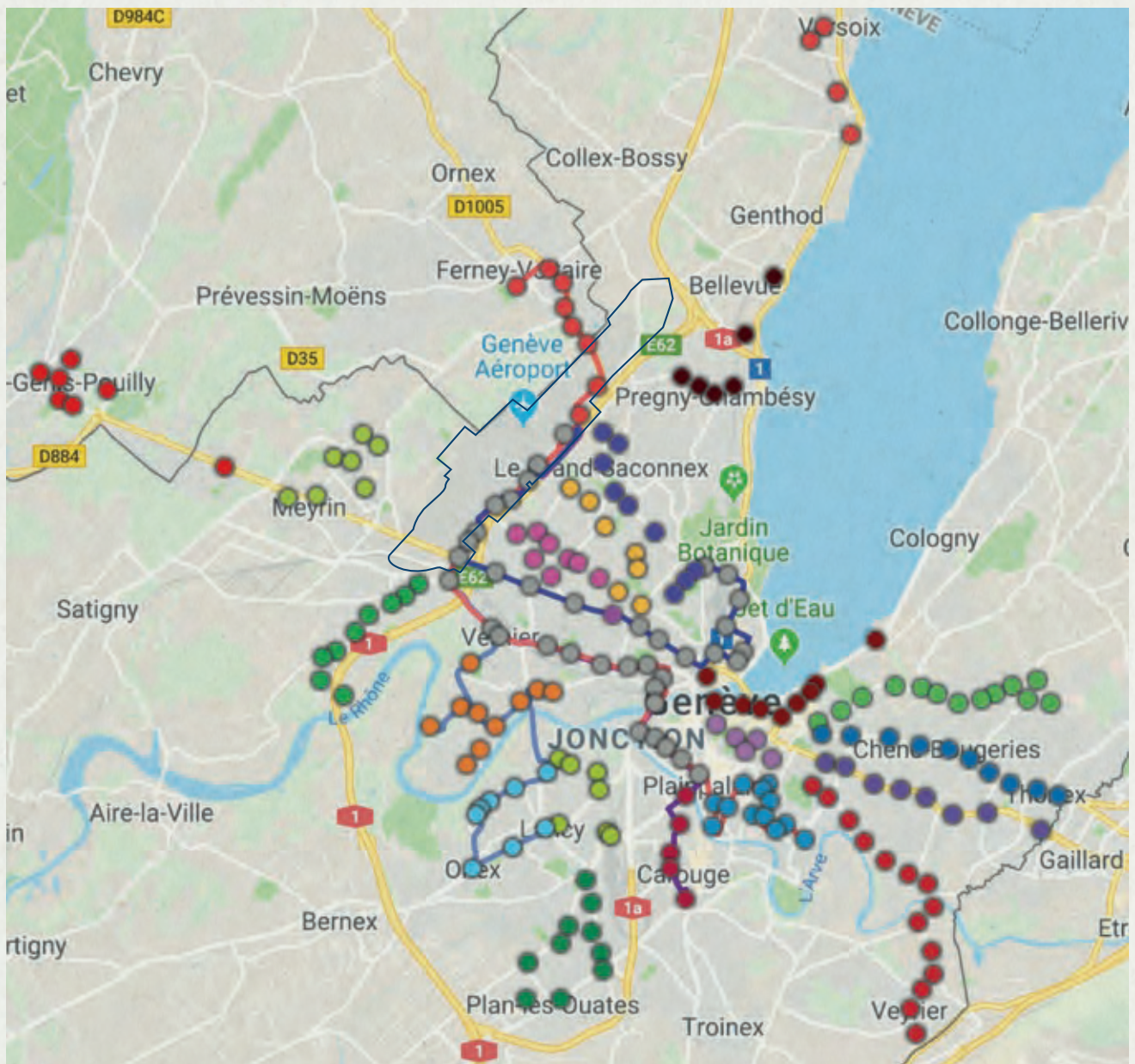
Les CFF et l'aéroport de Genève sont des vecteurs du développement économique et touristique de la Suisse. A ce titre, ils ont pour volonté de développer un partenariat et un dialogue constructif, d'intensifier leur collaboration et d'optimiser leurs synergies, dans le but de satisfaire les besoins croissants en mobilité. Ceci se fait au travers d'une amélioration de l'offre, des infrastructures et de l'accueil de la clientèle. Dans cette optique, la mise

en service du «Léman Express» en décembre 2019 permettra, avec correspondance à Genève Cornavin, de relier Annemasse, la France voisine (Evian, St-Gervais et Annecy) et la rive-gauche de Genève à l'aéroport. Suivront, dans une étape ultérieure, Bellegarde, Meyrin et la Zone industrielle de Meyrin-Satigny. L'introduction, courant 2019, de trains à deux étages vers le Valais, permettra une amélioration de la capacité et du confort et à moyen terme, le prolongement de certains trains en provenance du Chablais vers la gare de l'aéroport offrira une liaison sans changement depuis les villes de l'arc lémanique.

À long terme, les gares de Genève Cornavin et Genève-Aéroport verront augmenter leur nombre de trains et de relations directes. Finalement, la gare de l'aéroport sera en travaux ces prochaines années afin d'améliorer son accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Alain Barbey,
Directeur régional Ouest, CFF.

→ LE RÉSEAU DES NAVETTES PERSONNEL AÉROPORT



→ ZOOM

LES NAVETTES GRATUITES POUR LE PERSONNEL DE L'AÉROPORT

Depuis 2005, Genève Aéroport met à disposition des navettes pour les employés de la plateforme travaillant tôt le matin ou tard le soir. Nom de code : NPA (Navettes Personnel Aéroport). Philippe Quaglia, chef de projets au service Environnement et développement durable et Bernard Garcia, gérant de la société Ecow Mobility, nous expliquent le concept.



D'OÙ VIENT CE PROJET DE NAVETTES GRATUITES ?

Philippe Quaglia : Ce système de navettes s'inscrit dans le plan de mobilité de l'aéroport, qui a notamment pour objectifs d'améliorer la qualité de l'air et de favoriser les moyens de transport durables. Les navettes sont à disposition des employés de la plateforme et complètent l'offre des transports publics en-dehors des heures de fonctionnement, à savoir le matin et le soir.

COMMENT FONCTIONNENT LES NPA ?

Philippe Quaglia : Le réseau des NPA couvre 25 zones, dont 2 en France voisine, et a fait voyager plus de 61'000 personnes l'année dernière. Nous avons 5 lignes fixes de minibus réguliers et 20 zones de chalandise opérées par des voitures pouvant embarquer 3 passagers. Ces 20 zones ne fonctionnent que sur appel afin de limiter les déplacements inutiles.

PRÉVOYEZ-VOUS DE DÉVELOPPER LE RÉSEAU ?

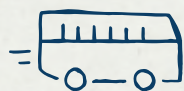
Philippe Quaglia : Assurément! Nous avons deux fois plus de personnes transportées qu'en 2008 et une augmentation de 7% entre 2016 et 2017. L'évolution du réseau se fait notamment en fonction des lieux d'habitation des personnels de l'aéroport. Nous étudions aussi la possibilité d'ouvrir les lignes fixes aux passagers voyageant tôt le matin.

QUE FAIT ECOW MOBILITY ?

Bernard Garcia : Nous sommes partenaire de ce projet depuis 2015. Nous recevons les réservations depuis la centrale de réservation la veille en fin de journée pour les courses très tôt du lendemain. Nos chauffeurs opèrent les courses et signalent à la centrale les éventuels problèmes (absence ou retard de l'employé, panne, etc.) pour assurer la meilleure qualité de service possible. Nous mettons tout en œuvre pour limiter au maximum notre empreinte environnementale (notre flotte de véhicules de transport est l'une des plus propres du marché) et pour offrir à nos conducteurs des bonnes conditions de travail.



LE SERVICE DES NAVETTES PERSONNEL AÉROPORT EN CHIFFRES



61'690
EMPLOYÉS
TRANSPORTÉS EN 2017



1.6
MCHF DE COÛT POUR
GENÈVE AÉROPORT



-26
TONNES
DE CO₂ PAR AN



25
ZONES DESSERVIES
PAR LES NAVETTES

9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE



La Suisse dispose d'infrastructures de bonne qualité, qui doivent cependant être utilisées plus efficacement et, si besoin, développées davantage afin de faire face à la croissance économique et démographique. L'aéroport est un maillon de l'infrastructure aéronautique nationale. Le tissu économique et la population tirent profit du réseau aérien au départ et à destination de Genève. Le développement de l'aéroport est intimement lié à celui de la région. Ce développement se veut inclusif et le plus respectueux possible de l'environnement et des riverains notamment grâce à l'utilisation de technologies innovantes.

Lien avec les autres objectifs de développement durable



OFFRIR À TOUS LES USAGERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES DE QUALITÉ, EFFICIENTS ET DURABLES

SATISFACTION DES PASSAGERS*

*note ASQ (Airport Service Quality)



2015	2016	2017	OBJECTIF 2018
3.89	3.91	3.86	4

DÉPENSES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

(Mobilité, Energies, Eaux, Déchets, Bruit)



2015	2016	2017
15.6	14.8	17
MCHF	MCHF	MCHF

Depuis plusieurs années, le nombre de passagers croît. Genève Aéroport a accueilli plus de 17 millions de voyageurs en 2017. Selon les prévisions, l'aéroport fera voyager 25 millions de personnes en 2030. Adapter l'infrastructure est une priorité pour répondre aux besoins des différents utilisateurs, assurer une qualité de service optimum et garantir la fluidité et la sécurité des opérations. Cette modernisation doit se faire dans le respect de l'environnement et des riverains. Genève Aéroport consacre chaque année plusieurs millions de francs à ces mesures.

L'indice de satisfaction des passagers a légèrement baissé en 2017. Cette diminution s'explique en partie par les périodes de fortes affluences et les temps d'attente aux points de passage de sûreté. Pour les aspects positifs, on peut relever les bons niveaux de satisfaction quant à la facilité d'accès et d'orientation, la propreté ainsi que la courtoisie et l'efficacité du personnel aéroportuaire.

MODERNISER L'INFRASTRUCTURE

L'aéroport opère régulièrement aux limites de ses capacités, tant du point de vue de l'utilisation des infrastructures que des processus. Il doit composer avec un périmètre qu'il ne peut agrandir. Optimiser l'espace existant représente la seule option dont il dispose pour répondre aux besoins des usagers et leur garantir une haute qualité de service.

L'agrandissement du hall check-in, achevé fin 2017, permet d'améliorer le confort et la circulation au sein de l'aérogare. Côté tarmac, le nouveau pavillon dédié à l'accueil des VIP a été inauguré en février 2018. Ce bâtiment moderne à haute performance énergétique, construit en bois et recouvert de panneaux solaires soutient le développement de la Genève internationale. Les nouvelles positions 50 achevées en 2017 permettent de stationner des avions durant le chantier de l'aile Est dont le but est d'améliorer l'accueil des avions gros porteurs à l'horizon

2020. Le nouveau centre de tri des bagages doit être opérationnel quant à lui d'ici 2022.

CERTIFICATION ISO 55001

Depuis 2016 Genève Aéroport est certifié pour sa gestion des actifs industriels. De par cette démarche volontaire, l'aéroport garantit ainsi de bonnes pratiques dans la gestion technique, administrative et financière de ses infrastructures. Désormais les choix et actions de l'aéroport sont évalués sur toute la durée de vie des équipements (de la conception au démantèlement en passant par la réalisation et l'exploitation). Les risques inhérents aux projets sont également pris en compte dans ses évaluations. Ces actes de management sont parfaitement alignés avec la politique environnementale de Genève Aéroport. En 2019, Genève Aéroport devra de nouveau prouver ses capacités à manager de ses actifs industriels de manière responsable en se confrontant à un nouvel audit toujours plus exigeant.

→ UNE INFRASTRUCTURE DURABLE

1 BORNES DE RECHARGES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (2017)

QUALITÉ DE SERVICE: 170 points de recharge disséminés sur le tarmac
AIR: contribution à la diminution des impacts

2 BÂTIMENT INAD (2017)

QUALITÉ DE SERVICE: amélioration de l'accueil des requérants d'asile (voir p. 47)
ÉNERGIE: bâtiment Minergie P, sondes géothermiques et 78 m² panneaux solaires

3 RÉFECTION TOITURE SARACO (2017)

BIODIVERSITÉ: 264 m² de toiture végétalisée

4 AMORTISSEUR DE BRUIT (2016)

BRUIT: réduction du bruit lié aux essais moteur (voir p. 36)
ÉNERGIE: 1'462 m² de panneaux solaires en toiture et façade

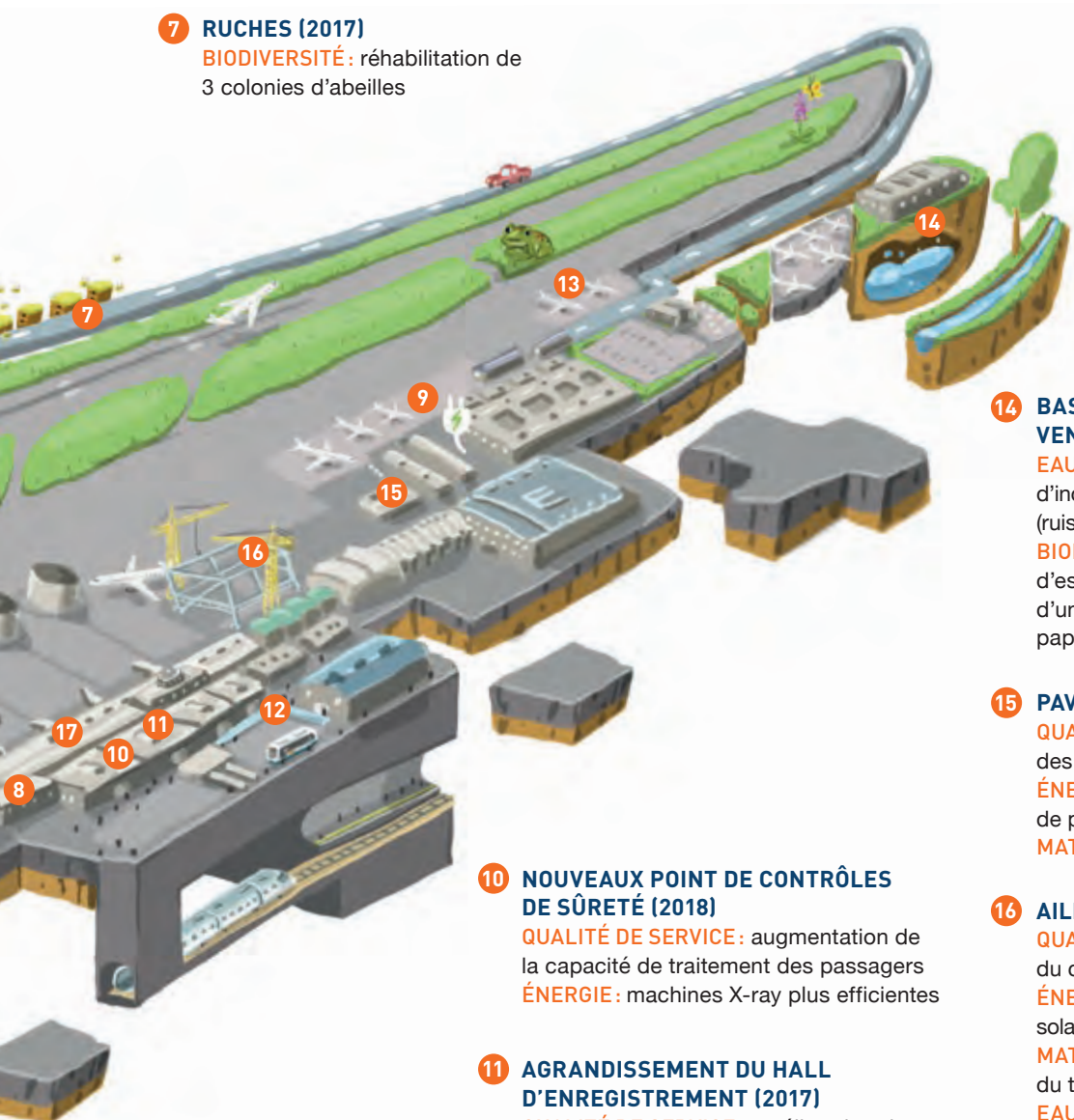
5 REMPLACEMENT DES PORTES DU GRAND HANGAR (2017)

ÉNERGIE: réduction de la consommation d'énergie (voir p. 57)

6 COUVERT DÉCHETTERIE PRÉ-BOIS (2017)

ÉNERGIE: 145 m² de panneaux solaires





9 FOURNITURE D'ÉNERGIE AUX AVIONS (2017)

QUALITÉ DE SERVICE: 6 nouveaux systèmes fixes pour les compagnies aériennes
AIR: contribution à la diminution des impacts
BRUIT: contribution à la diminution des impacts

13 POSITIONS 50 (2017)

QUALITÉ DE SERVICE: stationnement d'avions durant le chantier de l'aile Est
BIODIVERSITÉ: déplacements d'espèces florales protégées et création d'un habitat temporaire pour un crapaud protégé

7 RUCHES (2017)

BIODIVERSITÉ: réhabilitation de 3 colonies d'abeilles

14 BASSIN DE RÉTENTION VENGERON (2018)

EAUX: diminution des risques d'inondation et de pollution du Vengeron (ruisseau)
BIODIVERSITÉ: déplacements d'espèces florales protégées et création d'un habitat temporaire pour un papillon protégé

15 PAVILLON VIP (2018)

QUALITÉ DE SERVICE: amélioration des accueils protocolaires
ÉNERGIE: bâtiment Minergie-P, 78 m² de panneaux solaires,
MATÉRIAUX: utilisation de bois

10 NOUVEAUX POINT DE CONTRÔLES DE SÛRETÉ (2018)

QUALITÉ DE SERVICE: augmentation de la capacité de traitement des passagers
ÉNERGIE: machines X-ray plus efficaces

16 AILE EST (EN COURS)

QUALITÉ DE SERVICE: amélioration du confort des passagers
ÉNERGIE: 6'400 m² de panneaux solaires, 100 sondes géothermiques
MATÉRIAUX: recyclage des dalles du tarmac en graves de fondation
EAUX: récupération de l'eau de pluie pour les sanitaires

11 AGRANDISSEMENT DU HALL D'ENREGISTREMENT (2017)

QUALITÉ DE SERVICE: amélioration du confort des passagers, amélioration des zones d'accueil et d'attentes pour les passagers à mobilité réduite, deux ascenseurs adaptés aux besoins des malvoyants, des malentendants et des personnes en chaises roulantes.
ÉNERGIE: 1'074m² de panneaux solaires installés sur l'avant-toit

17 AIRPORT OPERATIONS CENTER (2017)

QUALITÉ DE SERVICE: maintien d'un haut niveau de sécurité opérationnelle et de la capacité opérationnelle et amélioration de la ponctualité
ÉNERGIE: mutualisation et rationalisation des systèmes d'information. Adaptation des systèmes de rafraîchissement et de chauffage.
BRUIT: meilleure maîtrise des mouvements nocturnes

8 PANNEAUX SOLAIRES JETÉE FRONTALE OUEST (2018)

ÉNERGIE: 974 m² de panneaux solaires

12 CHEMINEMENT TACTILO-VISUEL (2018)

QUALITÉ DE SERVICE: amélioration de l'accessibilité pour les passagers à mobilité réduite



DÉTECTER LES MENACES TOUT EN PRÉVENANT LES DISCRIMINATIONS

Le personnel de sûreté se doit d'offrir le meilleur service possible et d'avoir une attitude respectueuse des passagers quel que soit leur genre, leur origine ou leur croyance tout en visant au plus haut niveau de sûreté. En ce sens, des formations sur les comportements des usagers et des personnels internes ont été dispensées aux collaborateurs. L'une d'elles a développé la capacité à identifier des comportements inappropriés de la part des usagers en milieu aéroportuaire. L'autre à donner les outils nécessaires aux collaborateurs pour identifier tout comportement qui pourrait mener à une quelconque forme de radicalisation. Avant 2020, l'ensemble des porteurs de badges aéroportuaires devra suivre un module d'e-learning sur le sujet.

AMÉLIORER LA FLUIDITÉ DES OPÉRATIONS ET RÉDUIRE LES TEMPS D'ATTENTE

Trouver des solutions ingénieuses pour répondre aux besoins actuels de la plateforme et faciliter la vie des voyageurs de demain relève de l'ADN de l'aéroport. C'est ainsi par exemple qu'est née IODA, une plateforme logicielle qui rassemble les données de différents outils informatiques du site (temps d'attente, prévisions du trafic, remplissage des parkings, etc.). Elle permet au Airport Operation Center inauguré en 2017 d'avoir une vision en temps réel des opérations côté ville et côté tarmac et de prendre des décisions optimales et coordonnées avec ses partenaires tout en anticipant les situations dégradées. In fine, les objectifs sont de garantir la sécurité et d'optimiser la ponctualité, tout en limitant les impacts environnementaux grâce à une gestion plus fluide des mouvements d'avions et des flux de passagers.

Au niveau des contrôles de sûreté, le déploiement de tapis permettant d'éviter de se déchausser de manière quasi systématique a permis un gain de temps de



13 heures par jour dans les files d'attente. La création d'un contrôle de sûreté temporaire au niveau de la zone d'enregistrement easyJet fin 2017 et la mise en route de deux lignes de contrôle de sûreté supplémentaires en été 2018 permettent d'améliorer la capacité de traitement des passagers. Ces nouveaux points de contrôle bénéficient de deux nouvelles machines X-ray (imagerie 3D) énergétiquement plus efficaces et qui permettent aux passagers de laisser les liquides et le matériel électronique dans leurs bagages.



17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



L'OPEN INNOVATION AU SERVICE DES PASSAGERS

L'esprit d'innovation, tout comme le développement durable, font partie des principes transverses aux activités de l'aéroport de Genève. La cellule innovation de Genève Aéroport a pour but d'améliorer l'efficacité des opérations et les services aux passagers. Elle est attentive à promouvoir les technologies développées en Suisse et à soutenir le développement économique de la région.

Depuis 2016, Genève Aéroport s'est ainsi lancé dans l'open innovation en collaboration avec des écoles lémaniques, des start-ups, l'Office de la promotion des industries et d'autres aéroports. En 2017, Genève Aéroport a co-organisé à Berlin le premier hackathon du secteur aéronautique avec les aéroports d'Amsterdam, de Munich, de Francfort, de Swedavia et de Copenhague. Deux concepts qui en ont émergé vont être testés par l'aéroport en conditions réelles auprès des passagers. Enfin, la participation à la journée du digital, fin 2017, a été l'occasion pour Genève Aéroport de présenter au grand public quelques-unes de ses initiatives dans ce domaine en pleine ébullition.

→ ZOOM

LE PREMIER BÂTIMENT MINERGIE-P DE GENÈVE AÉROPORT

En 2017, un nouveau bâtiment pour l'accueil temporaire des requérants d'asile a été mis en service. Situé au nord de la plateforme aéroportuaire et pouvant accueillir 42 personnes, il remplace l'ancien édifice démoli en raison des travaux de la future aile Est. Sa construction répond au label Minergie-P, qui désigne les ouvrages à très basse consommation d'énergie. Entretien avec Dino Gazzola, chef du service bâtiment à la Direction infrastructure.



©SimonVonGurten

QUEL EST LA FONCTION DE CE BÂTIMENT ?

Dino Gazzola : Ce bâtiment a pour but d'héberger les demandeurs d'asile durant le temps des procédures administratives engagées par les autorités suisses. Il est composé d'une partie administrative, qui accueille aussi une infirmerie et une salle de prière, et de deux parties comportant chacune des dortoirs, des chambres familiales, une salle de jeux pour les enfants et une cuisine. En tout, ce sont quelque 830 m² qui nous permettent d'accueillir les requérants d'asile et les passagers déclarés inadmissibles, auxquels il faut ajouter un espace extérieur de 300 m².

POURQUOI AVOIR CHOISI LE LABEL MINERGIE-P POUR CETTE CONSTRUCTION ?

Dino Gazzola : Genève Aéroport poursuit des objectifs ambitieux en matière d'efficacité énergétique et d'utilisation d'éner-

gies renouvelables (voir p. 55). Depuis 2015, l'Office cantonal de l'énergie exige que les nouvelles constructions des établissements publics autonomes répondent au standard de haute performance énergétique. Le label Minergie-P répond parfaitement à cette exigence.

QU'AVEZ-VOUS MIS EN ŒUVRE POUR OBTENIR CE LABEL ?

Dino Gazzola : Le concept architectural de cette construction s'est basé sur une composante énergétique visant à limiter la demande de chauffage en hiver et de froid en été. Les façades ont été pensées de manière à rendre le bâtiment le plus efficace possible au point de vue énergétique, grâce à une isolation périphérique renforcée de 30 cm et des triples vitrages en façade. Une bonne protection des rayons du soleil est assurée par des stores extérieurs à lamelles en été. La demande en chaleur et en froid est assurée par l'exploitation de l'énergie géothermique et par des pompes à chaleur. Des capteurs solaires thermiques servent à la production d'une partie de l'eau chaude sanitaire et des capteurs solaires photovoltaïques produisent une partie de l'électricité nécessaire.



LE BÂTIMENT INAD EN CHIFFRES



42
CAPACITÉ D'ACCUEIL



78
M² DE PANNEAUX
SOLAIRES



2
SONDES
GÉOTHERMIQUES



5.4
MCHF
D'INVESTISSEMENT

13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

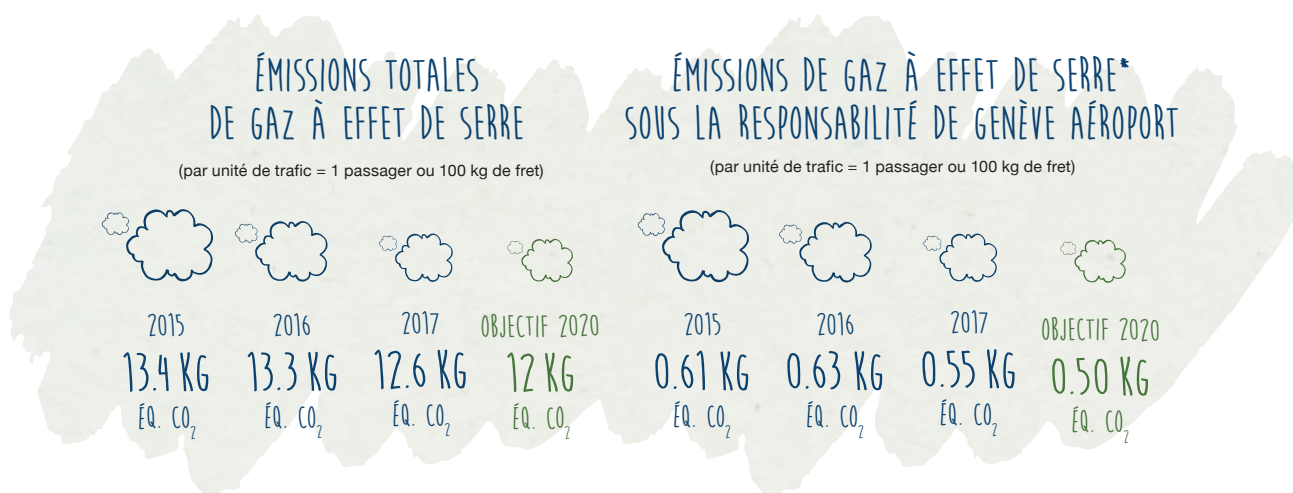


Le transport aérien représente 2% des émissions de CO₂ mondiales et 12% du CO₂ émis par tous les moyens de transports. L'industrie aéronautique a pour objectif de réduire ces émissions de 50% d'ici 2050 par rapport aux valeurs de 2005, d'afficher une croissance neutre en carbone dès 2020 et d'améliorer l'efficacité énergétique des avions. Genève Aéroport s'inscrit dans cette vision en prenant des mesures pour réduire son empreinte carbone et celle de ses partenaires, et compense désormais entièrement les émissions de CO₂ sous sa responsabilité.

Lien avec les autres objectifs de développement durable



MINIMISER L'EMPREINTE CARBONE DES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES



Depuis 2011, Genève Aéroport bénéficie de l'accréditation carbone des aéroports de niveau 3 pour sa gestion des émissions de CO₂.

En janvier 2018, il a obtenu le dernier niveau de la certification grâce à la compensation de ses émissions (voir p. 50). Sur le site aéroportuaire, les projets emblématiques permettant de diminuer les émissions de gaz à effet de serre sont la politique énergétique (voir p.55), l'installation de systèmes de fourniture d'énergie pour les avions stationnés (voir encart p. 52), la modernisation de la flotte des avions, les mesures en faveur de l'utilisation des transports publics (voir p. 37) ainsi que le déploiement de véhicules électriques sur le tarmac.

DÉCOUPLER LA CROISSANCE DES PASSAGERS DES ÉMISSIONS DE CO₂
Grâce aux mesures mises en place pour limiter les émissions de CO₂ et la croissance du nombre de passagers,

les émissions relatives au nombre de passagers et au fret transporté sont en diminution constante depuis plusieurs années.

Les émissions de scope 1* sont dominées par le fonctionnement de la chaufferie. Elles sont fortement liées à la rigueur de l'hiver, mais aussi aux améliorations apportées aux infrastructures en matière d'efficacité énergétique. Le remplacement de la chaufferie à l'horizon 2025 par des énergies d'origine renouvelable (géothermie, pompes à chaleur) permettra de considérablement réduire ces émissions. En 2017, les émissions liées à la consommation d'électricité ont diminué grâce à l'amélioration de la qualité des énergies renouvelables fournies par les SIG.

Les émissions du scope 3*, qui incluent celles des avions (roulage, décollage, atterrissage) et le trafic induit (mobilité du personnel et des passagers) sont restées stables en 2017.

VERS PLUS DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE SUR LE TARMAC

En 2017, 26% des véhicules et engins circulant sur le tarmac sont électriques ou hybrides et presque 30% en ce qui concerne les véhicules de Genève Aéroport (+3 points). L'objectif à atteindre de 40% de véhicules et engins électriques en 2020 nécessite une mobilisation de tous les acteurs de la plateforme aéroportuaire. Afin de préparer au mieux cette électrification massive de la flotte de véhicules, quelque 170 bornes de recharge ont été installées par Genève Aéroport sur le tarmac ces dernières années, en adéquation avec les besoins des utilisateurs. D'ici fin 2018, ce sont 50 bornes de plus qui viendront compléter le dispositif.

*Schéma des émissions de gaz à effet de serre selon la source p. 51

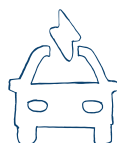
Genève Aéroport possède aujourd'hui 6 bus électriques pour le transport des passagers (dont deux bus diesel transformés) et prévoit à l'avenir l'acquisition de deux bus électriques supplémentaires par année.

Chez Swissport, 50% des engins sont électriques (quelques 160 véhicules comme des voitures, des échelles motorisées, des tracteurs à bagages, des plateformes élévatrices, etc.). Des tests de «pushback» hybrides (tracteur de repoussage des avions) sont prévus en 2019. L'entreprise dnata a quant à elle récemment acquis à travers son programme «dnata4green» plusieurs échelles et tapis-bagages électriques.

Dès 2019, les demandes d'autorisation de circuler sur le tarmac pour des véhicules et engins thermiques dont il existe une version électrique équivalente ne seront plus acceptées. À terme, l'acquisition de véhicules électriques deviendra obligatoire. La réduction des émissions gazeuses passe également par la modernisation de la flotte des véhicules thermiques. En 2017, 51% des véhicules et engins thermiques circulant sur le tarmac ont moins de 6 ans (normes d'émission Euro 5 et 6, Com 3 - 4).



↑ 26 %
DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES,
HYBRIDES OU GAZ



↑ 51 %
DES VÉHICULES RÉPONDENT AUX DERNIÈRES
NORMES ANTI-POLLUTION



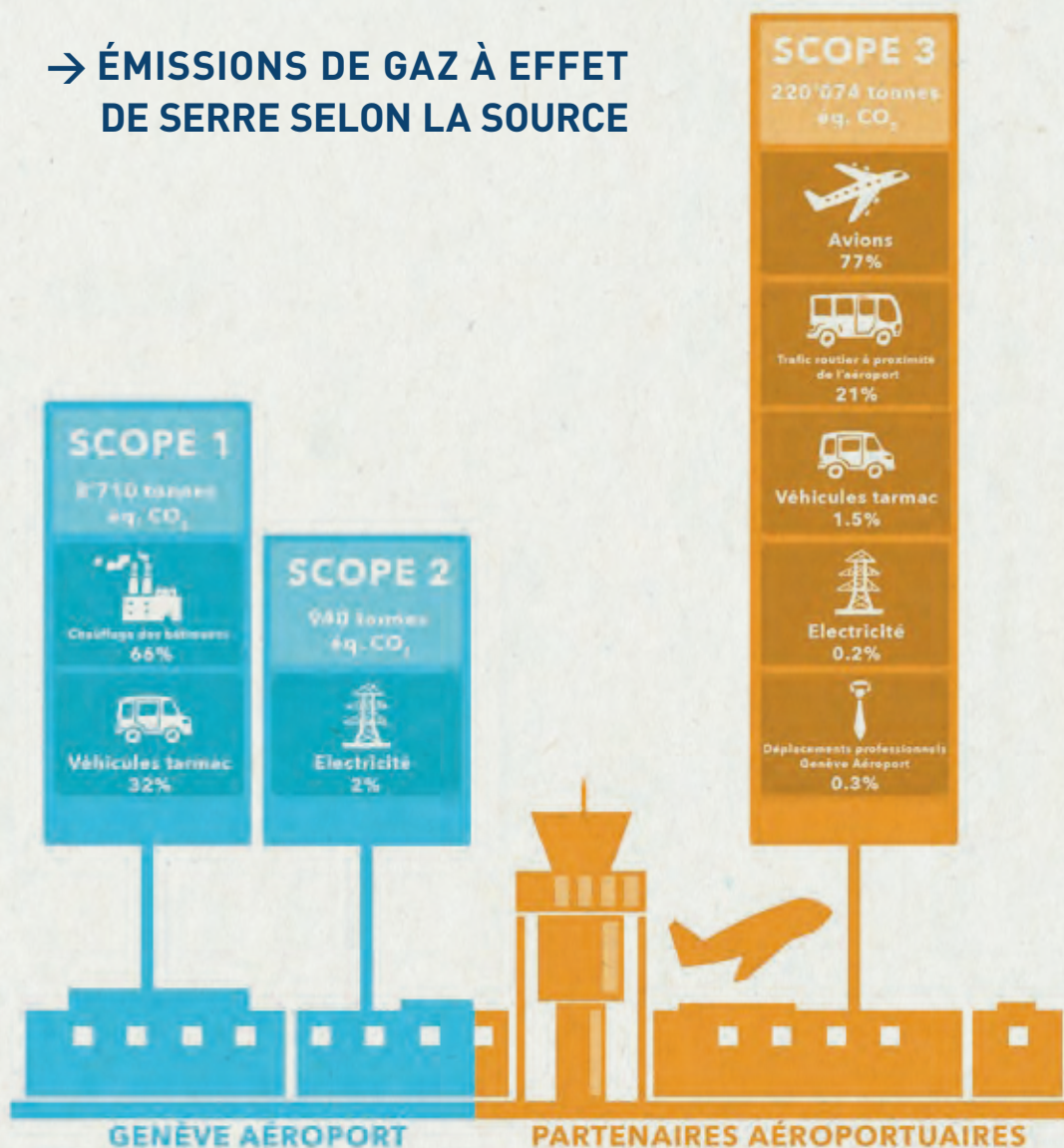
GENÈVE AÉROPORT ACQUIERT LA NEUTRALITÉ CARBONE

En janvier 2018, l'Airport Council International (ACI) a remis à Genève Aéroport la certification ACA 3+ pour son management exemplaire des émissions de gaz à effet de serre. Les 10'000 tonnes de CO₂ émis en 2016 ont été entièrement compensées par l'acquisition de certificats. Ces derniers financent des projets au Kenya et dans l'ouest de la Chine, selon la méthodologie Gold Standard, qui assure un impact positif sur les populations et l'environnement.

Seuls 37 aéroports au monde bénéficient à ce jour de ce niveau d'accréditation garantissant la neutralité carbone.



→ ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE SELON LA SOURCE



SUIVI DES ÉMISSIONS DU TRAFIC AÉRIEN

La commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic – CCLNTA – s'est dotée d'une sous-commission dédiée au suivi des émissions de CO₂ de l'aéroport. Composée de représentants du Canton et d'associations environnementales, elle veille à la poursuite des objectifs inscrits dans le plan climat cantonal. Dans les faits, les émissions de CO₂ du trafic aérien devront revenir d'ici 2030 au niveau de 2014. Selon un calcul réalisé par l'Office fédéral de l'aviation civile, sur la base de l'intégralité des émissions de tous les vols au départ de l'aéroport de Genève, ces émissions s'élèvent à 1'279'200 tonnes de CO₂.

→ ZOOM DES POMPES À CHALEUR AUTONOMES POUR ALIMENTER LES AVIONS STATIONNÉS

La fourniture d'électricité et/ou d'air préconditionné par des systèmes fixes permet aux avions d'éviter d'utiliser leur turbine auxiliaire de puissance lorsqu'ils sont stationnés. Il en résulte une diminution de la consommation de kérosène et une réduction du bruit sur le tarmac. En 2017, cinq nouvelles positions ont été équipées d'un système de fourniture d'énergie électrique, ce qui porte à 41 le nombre de positions disponibles. Fabio Bernardo et Adriana Minazzi, chefs de projets de la Direction infrastructure, nous parlent de la future modernisation du système d'apport d'air préconditionné.

POURQUOI MODERNISER LE SYSTÈME ACTUEL ?

Fabio Bernardo : Les installations sont vétustes et l'air que nous injectons dans les aéronefs ne répond plus à la qualité voulue. Les tubes que nous utilisons sont enterrés sous le tarmac et ont perdu de leur étanchéité au fur et à mesure des années. Les infiltrations d'eau et de dégivrant peuvent provoquer des odeurs désagréables dans les aéronefs ce qui n'encourage pas les équipages à utiliser nos installations. De plus, les deux centrales de production de froid négatif (-16°C) actuelles sont énergivores et doivent fonctionner en permanence en saison estivale même lorsqu'aucun avion n'est connecté.

EN QUOI LE NOUVEAU SYSTÈME SERA-T-IL PLUS PERFORMANT ?

Adriana Minazzi : Des pompes à chaleur autonomes viendront remplacer les centrales de production de froid. Elles seront installées au droit de chaque passerelle d'embarquement et généreront du chaud ou du froid selon les saisons. D'ici fin 2019, ce sont 16 positions supplémentaires qui s'adjoindront au prototype de pompe à chaleur installé en 2017. Il sera plus facile pour les équipes au sol de manipuler les tubes d'air préconditionné, car leur déploiement se fera à hauteur d'homme avec une télécommande et non plus par le biais d'une trappe au sol.



QUELS SERONT LES BÉNÉFICES ?

Fabio Bernardo : Il y a des avantages tant pour les passagers, le personnel au sol que pour Genève Aéroport et les compagnies aériennes. L'air intérieur sera de bien meilleure qualité, la manipulation sera plus aisée, la consommation d'énergie plus faible et l'utilisation des turbines auxiliaires de puissance des avions devrait encore diminuer. Le démantèlement de l'ancien système dégagera également de la place en sous-sol pour le développement du réseau Genilac. Cette action s'inscrit également dans l'engagement de Genève Aéroport vis-à-vis de la Confédération sur l'exemplarité énergétique.

LA FOURNITURE D'ÉNERGIE AUX AVIONS EN CHIFFRES



-10'000
TONNES DE KÉROSÈNE
PAR ANNÉE



-30'000
TONNES
DE CO₂ PAR ANNÉE



-62
TONNES
DE NOX PAR ANNÉE



-6.5
MILLIONS DE COÛTS
EN KÉROSÈNE POUR
LES COMPAGNIES AÉRIENNES



7 ÉNERGIE PROPRE ET D'UN COÛT ABORDABLE



L'énergie est au cœur des défis majeurs qui se présentent au monde aujourd'hui. Optimiser sa consommation et promouvoir les énergies renouvelables permet de réaliser des économies tout en diminuant l'empreinte carbone. Depuis 2016, la participation de Genève Aéroport au groupe Exemplarité énergétique de la Confédération témoigne de son engagement au niveau national et de la cohérence de ses actions avec la stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral.

Lien avec les autres objectifs de développement durable

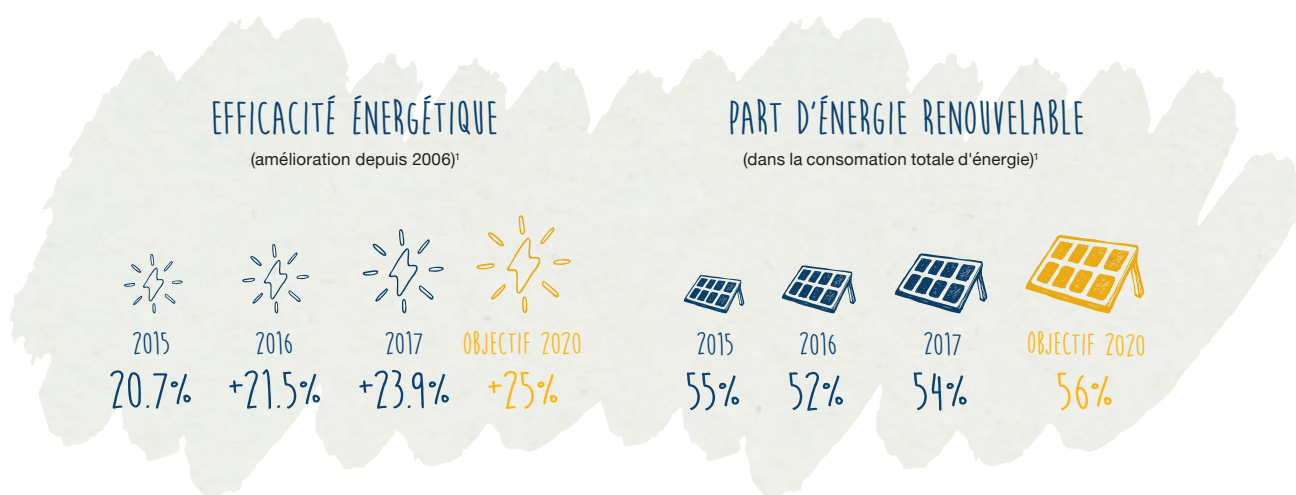
9 INDUSTRIE,
INNOVATION ET
INFRASTRUCTURE



13 MESURES RELATIVES
À LA LUTTE CONTRE
LES CHANGEMENTS
CLIMATIQUES



AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET AUGMENTER LA PART D'ÉNERGIE RENOUVELABLE



Genève Aéroport veille à assurer un approvisionnement énergétique sûr et de qualité à tous les acteurs de la plateforme. La sensibilisation des différents usagers vis-à-vis de la gestion de leur énergie nécessite un travail constant, se manifestant en particulier via le programme *WATTe/se* qui accompagne les entreprises dans la transition énergétique. Les récents progrès en termes d'efficacité énergétique et de part d'énergie renouvelable dans la consommation totale donnent le pouls et reflètent les investissements de Genève Aéroport dans ce domaine.

OPTIMISER LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

En 2017, la consommation d'énergie¹ totale s'est élevée à 108 GWh. La part d'énergie électrique équivaut à la consommation d'environ 20'000 ménages genevois sur l'année. Les actions mises en œuvre au cours des dernières années ont permis à Genève Aéroport de diminuer sa consommation

totale malgré l'augmentation du nombre de passagers et des surfaces exploitées, permettant ainsi d'améliorer son efficacité énergétique (23,9% en 2017). Parmi les projets ayant contribué à cette amélioration, on note le remplacement des portes du grand hangar (voir encadré p. 57), l'installation d'éclairages intelligents – mesurant la présence et la luminosité – dans le hangar de Newrest Canonica, ainsi que la construction d'un bâtiment répondant au label Minergie P (voir p. 47).

Pour 2020, Genève Aéroport souhaite atteindre une efficacité énergétique de 25% par rapport à l'année de référence 2006. Des projets ambitieux sont en cours – comme le changement des éclairages de la Hall Fret – et d'autres en étude – le remplacement des éclairages au niveau enregistrement – et devraient faire baisser la consommation de manière importante (*potentiel d'économies d'énergies de 750'000 kWh/an*).

LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE RÉCOMPENSÉE

Les mesures d'économie d'énergie électrique mises en place par Genève Aéroport entre 2012 et 2017 ont atteint 1.4 GWh. Cette performance lui a permis de gagner un Giga Trophée, récompense décernée via le programme eco21 des Services Industriels de Genève. C'est la reconnaissance de l'efficacité de la politique énergétique.

LE TROPHÉE A ÉTÉ DÉCERNÉ À GENÈVE AÉROPORT POUR AVOIR ÉCONOMISÉ PLUS D'UN GIGAWATTHEURE!



¹Électrique, thermique et carburants véhicules

MISER SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

L'ambition est claire: atteindre 56% d'énergies renouvelables en 2020 et s'affranchir des énergies fossiles pour les infrastructures d'ici 2025. L'approvisionnement en électricité d'origine 100% renouvelable étant déjà d'actualité depuis de nombreuses années, c'est la part des énergies renouvelables pour la production de chaleur qui doit maintenant croître, ainsi que celle des carburants.

Pour ce faire, Genève Aéroport envisage une utilisation accrue de l'énergie géothermique et de pompes à chaleur utilisant l'eau du lac. Les travaux de l'Aile Est ont permis d'enfouir plus de 100 sondes géothermiques à quelque 300 mètres de profondeur. Récemment, ce sont les travaux préparatoires du nouveau BLC (Baggage Logistics Center) qui ont donné l'occasion de poser de nouvelles sondes.

La production d'électricité renouvelable sur le site aéroportuaire est également en ligne de mire. La surface de toiture solaire a augmenté de plus de 2'800 m² entre 2015 et 2017 pour atteindre une surface totale de 12'000 m², grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques notamment sur l'amortisseur de bruit et le nouvel avant-toit du hall d'enregistrement. Le partenariat établi fin 2017 avec les SIG va permettre d'augmenter la part d'électricité autoproduite dans la consommation en multipliant par cinq la surface de toit solaire (voir ci-contre).

LA GESTION DE L'ÉNERGIE CERTIFIÉE

Obtenu en 2018, la certification ISO 50001 témoigne de la mise en place d'un processus organisationnel permettant de gérer au mieux l'énergie. Concrètement, c'est un ensemble d'outils qui sont utilisés pour monitorer les flux d'énergies via une méthodologie conforme à ISO.



17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



OBJECTIF : MULTIPLIER PAR CINQ LA SURFACE DES TOITS SOLAIRES

Les SIG sont un partenaire important de Genève Aéroport dans le développement de solutions solaires. En 2017, ces deux acteurs ont annoncé la future mise en place de quelques 55'000 m² de panneaux photovoltaïques sur les toits de l'aéroport, répartis sur dix lieux. Bénéficiant de l'expertise des SIG, l'aéroport envisage une production équivalente à la consommation annuelle de 2'500 ménages genevois, soit 7.5 GWh/an. Dans le cadre de ce partenariat, une première installation de ces panneaux vient de s'achever sur la jetée Ouest de l'aéroport.



Toit solaire sur le bâtiment Cargo sécurité

→ ZOOM

LE REMPLACEMENT DES PORTES DU GRAND HANGAR

Réalisé en 2016, ce projet a permis de gagner en efficacité énergétique tout en améliorant le confort des utilisateurs. Entretien avec Laurent Droux, responsable du projet et Frédéric Duvoisin, utilisateur du hangar pour SR Technics Group.



QUELS IMPACTS ONT EU LES TRAVAUX SUR L'ACTIVITÉ DES USAGERS ?

Frédéric Duvoisin: Chez SR Technics, nous avons eu une position condamnée pendant le montage des portes. Mais la bonne collaboration avec l'aéroport et le fait d'avoir eu le planning des interventions en amont nous a permis de nous adapter facilement.

QUELLES AMÉLIORATIONS CES TRANSFORMATIONS ONT-ELLES APPORTÉES ?

Frédéric Duvoisin: Grâce au remplacement de tôles par des vitres, nous avons gagné en luminosité naturelle. L'isolation acoustique a aussi été améliorée, mais c'est surtout l'aspect thermique qui est le plus appréciable. Les dernières portes ont été posées en décembre, et nous avons tout de suite ressenti une amélioration. D'un point de vue sécuritaire et fonctionnel, là encore, c'est une réussite.

QUELLE A ÉTÉ L'ORIGINE DE CE PROJET ?

Laurent Droux: Nous souhaitons avant tout moderniser une infrastructure datant de 1948. L'étude du cahier des charges nous a fait prendre conscience du bénéfice important que nous allions réaliser sur le plan énergétique, financier et acoustique. Un potentiel d'amélioration subsiste au niveau de l'enveloppe du bâtiment et de l'éclairage et sera étudié prochainement.

QUELLES SONT LES DIFFICULTÉS QUE VOUS AVEZ RENCONTRÉES ?

Laurent Droux: Les portes ont dû être construites sur l'aire Nord, puis transportées durant la nuit vers le grand hangar. En raison de leur grande taille et de l'impossibilité de les transporter par la route, elles ont ensuite dû être acheminées au grand hangar en traversant la piste. Le timing était très serré, puisqu'il fallait absolument finir avant l'ouverture de la piste à 6h00. La coordination avec les services de sécurité et les opérations a été décisive pour mener à bien cette étape.



LE CHANGEMENT DES PORTES DU GRAND HANGAR EN CHIFFRES



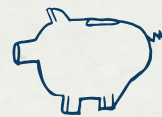
-41%
DE CONSOMATION
DE GAZ NATUREL



-455
TONNES DE CO₂
PAR AN



3.4
MILLIONS CHF
D'INVESTISSEMENTS



280'000
CHF D'ÉCONOMIE
PAR AN



100%
D'UTILISATEURS
SATISFAITS

6 EAU PROPRE ET ASSAINISSEMENT



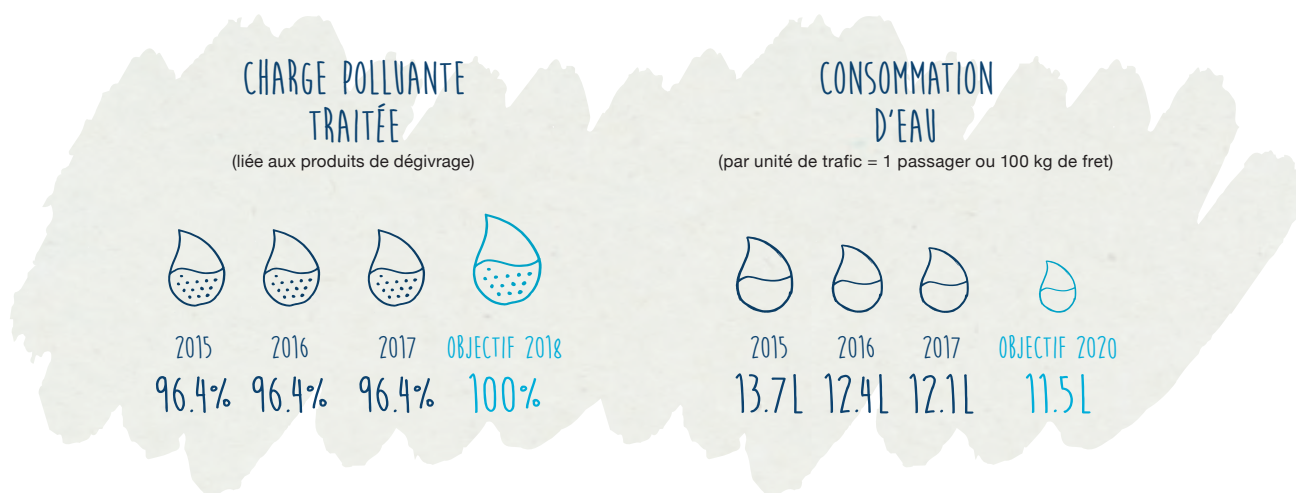
La Suisse soutient, aux côtés du secteur privé, le renforcement de l'utilisation rationnelle de l'eau, une gestion intégrée de l'eau tenant compte des changements climatiques, ainsi que la protection et la restauration des écosystèmes aquatiques. Au même titre que les communes genevoises, Genève Aéroport poursuit un plan général d'évacuation des eaux. Ce plan permet de planifier puis réaliser les infrastructures d'évacuation des eaux nécessaire à la suppression des rejets de polluants dans le milieu naturel (y compris en cas d'accident) ainsi qu'à la diminution des risques d'inondation. Dans ses bâtiments Genève Aéroport vise une gestion responsable de l'eau et œuvre à faciliter l'accès de ses employés, partenaires et passagers à des points d'eau potable.

Lien avec les autres objectifs de développement durable

9 INDUSTRIE,
INNOVATION ET
INFRASTRUCTURE



LIMITER LES IMPACTS DES PRODUITS DE DÉGIVRAGE ET MAÎTRISER LA CONSOMMATION D'EAU



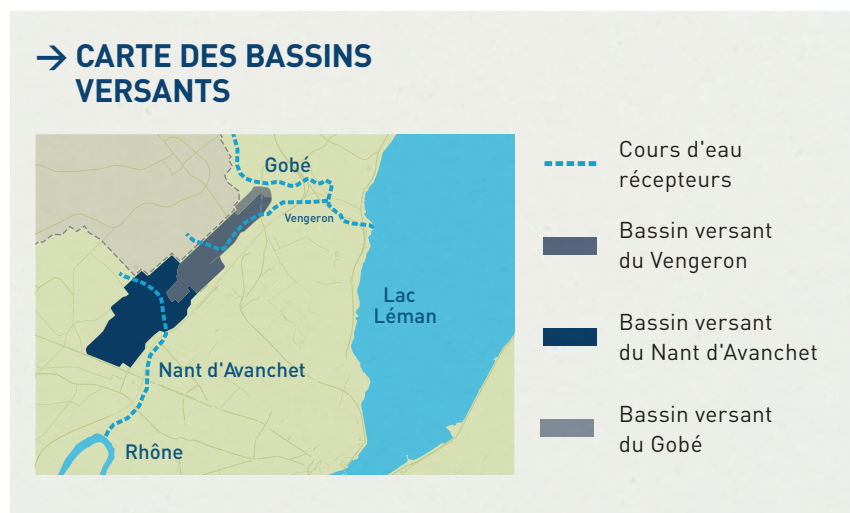
Les eaux de ruissellement de l'aéroport aboutissent dans deux cours d'eau principaux: le Vengeron et le Nant d'Avanchet. Durant la saison hivernale, le Vengeron est impacté par les produits de dégivrage issus de l'aéroport. Afin de remédier à ce problème, un bassin de rétention permettra d'intercepter les eaux contaminées dès l'hiver 2018-2019. En parallèle, des solutions sont mises en place pour valoriser une partie des produits de dégivrage que Genève Aéroport récupère sur le tarmac et des mesures sont continuellement entreprises afin de maîtriser la consommation d'eau.

GESTION DES EAUX CONTAMINÉES PAR LES PRODUITS DE DÉGIVRAGE

Pour des raisons de sécurité, lors des mois d'hiver, les avions doivent régulièrement être dégivrés avant de pouvoir décoller. Le dégivrage s'effectue en giclant un mélange d'eau et de glycol sur les avions. Lors du roulage et décollage des avions, une partie des produits

de dégivrage s'écoule sur la taxiway et la piste. Ces produits se déversent dans le réseau d'évacuation des eaux claires et une partie aboutissait jusqu'à maintenant dans le ruisseau du Vengeron. À partir de l'hiver 2018-2019, un nouveau réseau de collecteurs et un bassin de rétention de 9'500 m³ permettront d'évi-

ter les rejets de polluants dans le Vengeron et diminueront les risques de débordement du cours d'eau. Depuis janvier 2018, les résidus de produits de dégivrage balayés sur le tarmac sont transportés à la station d'épuration afin d'être transformés en biogaz (voir p. 61).



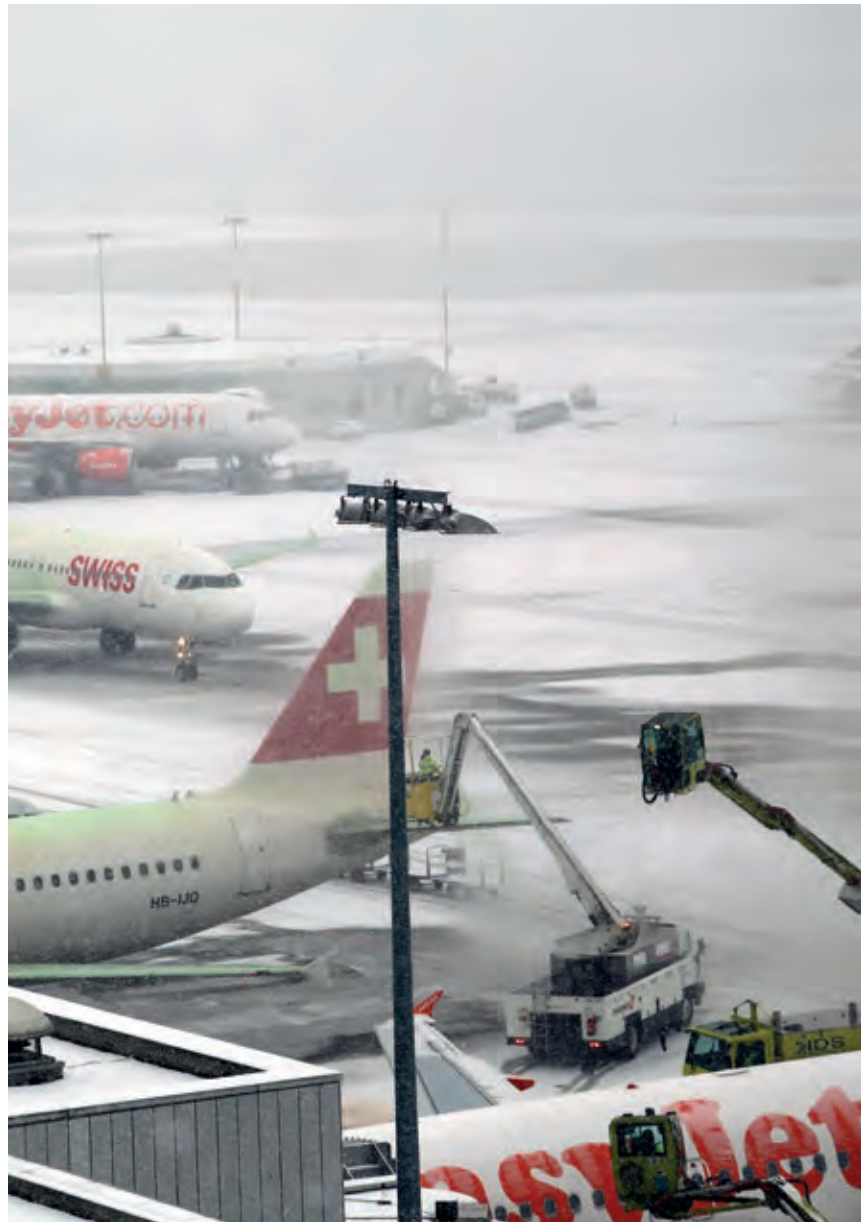
MAÎTRISER LA CONSOMMATION D'EAU POTABLE

Le site aéroportuaire est alimenté en eau potable par le biais du réseau des Services Industriels de Genève. Le déploiement de la télé-relève des compteurs d'eau, débuté en 2017, permet une connaissance plus fine des débits horaires de consommation. En 2017, plus de 220'000 m³ d'eau ont été consommés à l'aéroport. Les variations d'année en année dépendent notamment des chantiers en cours, des besoins en climatisation durant la période estivale et de l'extension de la surface des bâtiments de l'aéroport. Lors de chaque nouvelle construction, les possibilités de récupérer l'eau de pluie sont étudiées et des dispositifs d'économie d'eau sont installés dans les sanitaires. Les salles d'embarquement de l'aile Est (chantier en cours) seront équipées de dispositifs de récupération de l'eau de pluie.

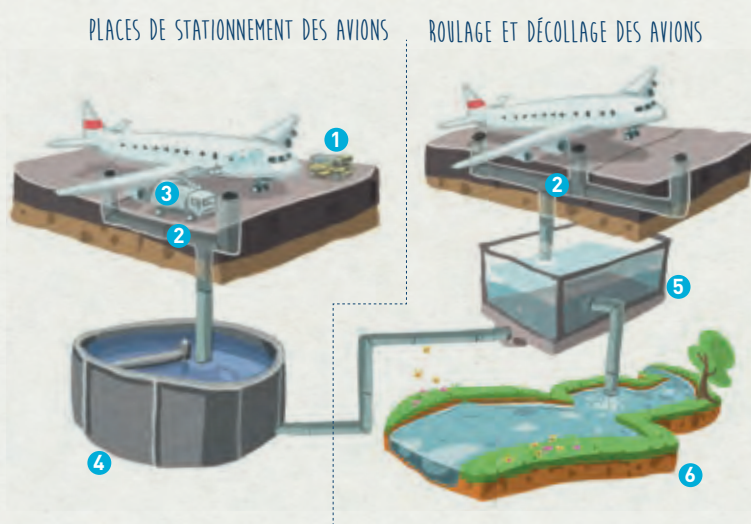
↗ 765  M³ DE PRODUITS DE DÉGIVRAGE UTILISÉS

↗ 839  M³ D'EAU UTILISÉS POUR LE DÉGIVRAGE

↘ 35%  DES RÉSIDUS DE DÉGIVRAGE ASPIRÉS



→ GESTION DES EAUX CONTAMINÉES PAR LES PRODUITS DE DÉGIVRAGE



- 1 Balayage et valorisation des résidus (voir p. 61)
- 2 Egouttage des produits de dégivrage
- 3 Dégivrage des avions
- 4 Traitement des eaux sales à la station d'épuration
- 5 Collecte des eaux dans un bassin de rétention
Mesure de la qualité de l'eau
- 6 Rejet des eaux propres au milieu naturel (cours d'eau)

→ ZOOM

LA REVALORISATION DES RÉSIDUS DE DÉGIVRAGE EN BIOGAZ

Mis en pratique début 2018, ce projet, fruit d'une collaboration avec les Services Industriels de Genève (SIG), permet de transformer un déchet en une nouvelle ressource énergétique, d'améliorer les performances globales de traitement des eaux usées de la station d'épuration d'Aire (STEP) et de réduire les coûts de traitement pour Genève Aéroport (une taxe sur l'épuration des eaux contaminées par les produits de dégivrage est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018). Entretien avec Denis Teuscher, Responsable développement durable et Francis Graber, Chef du service entretien et opérations hivernales.



QUELLE A ÉTÉ L'ORIGINE DE CE PROJET ?

Denis Teuscher : Lorsqu'un avion quitte sa position après avoir été dégivré, une balayeuse intervient afin de récupérer les résidus. Jusqu'en 2017, ces résidus étaient ensuite déversés dans le réseau des eaux usées pour être traités à la STEP d'Aire. Cette façon de procéder était pénalisante sur le plan environnemental en raison de la surcharge en pollution appliquée en entrée du traitement biologique de cette STEP qui s'en trouvait ainsi prématurément saturée et péjorait les per-

formances globales de traitement des eaux usées. Lors de discussions avec les SIG il y a déjà plusieurs années, la possibilité a été évoquée de traiter les résidus de produits de dégivrage balayés par nos camions dans les bioréacteurs de digestion des boues de la STEP. Ce procédé alternatif d'élimination des résidus présente le triple avantage d'améliorer la qualité des eaux épurées produites par la STEP tout en produisant du biogaz et en réduisant les coûts de traitement pour Genève Aéroport.

COMMENT CETTE FILIÈRE A-T-ELLE ÉTÉ MISE EN PLACE ?

Francis Graber : Afin de nous assurer de la viabilité de cette filière, des tests en laboratoire ont dû premièrement être effectués par les SIG. Dans un second temps, 9'000 litres de résidus de dégivrage ont été livrés à la station d'épuration d'Aire pour un test en conditions réelles. Tous ces tests ont été concluants et le fonctionnement des installations n'a pas été perturbé. Nous nous sommes donc coordonnés avec les SIG afin de mettre en place cette filière à partir de 2018. Des bennes pour le stockage intermédiaire des résidus ont été installées sur le site aéroportuaire afin que les balayeuses puissent y déverser leur contenu. Des transports par camion vers les bioréacteurs de digestion des boues de la station d'épuration d'Aire ont ensuite été organisés. 20 transports ont été effectués entre février et avril 2018.

QUELLE EST LA SUITE DE CE PROJET ?

Francis Graber : Dans un premier temps le but est de renouveler ces transports dès la saison hivernale 2018-2019. L'installation de stockage des résidus de dégivrage sur le site aéroportuaire a été agrandie et améliorée afin de faciliter le déchargement des balayeuses et le chargement des camions de transport. À terme, Genève Aéroport pourrait même gérer directement les transports entre l'aéroport et la station d'épuration. Lors de chaque hiver, Genève Aéroport essaie de récupérer le maximum de produits. Cependant, les contraintes opérationnelles et l'absence d'une zone dédiée au dégivrage des avions restent des facteurs limitants.

LA VALORISATION DES RÉSIDUS DE DÉGIVRAGE EN CHIFFRES



168
M³ DE PRODUITS DE DÉGIVRAGE
REVALORISÉS EN BIOGAZ



198'000
CHF D'ÉCONOMIES POUR
GENÈVE AÉROPORT



47'000
M³ DE BIOGAZ
PRODUIT (MÉTHANE)

12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES



La consommation de ressources naturelles en Suisse – extrapolée à la population mondiale – dépasse nettement les limites écologiques de la planète. Réduire les effets néfastes sur les individus et l'environnement des comportements de consommation en Suisse passe par des achats responsables et une gestion optimale des déchets. Genève Aéroport met en place des mesures pour optimiser l'utilisation des ressources naturelles, s'assurer du respect du droit du travail chez ses fournisseurs tout en contribuant au développement social et économique de la région.

Lien avec les autres objectifs de développement durable

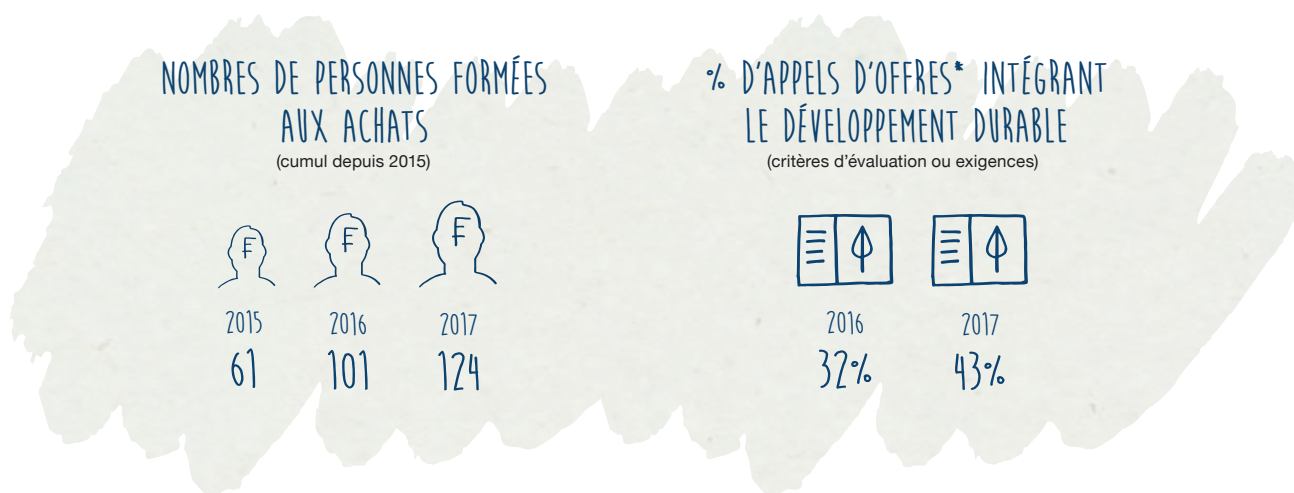
8 TRAVAIL DÉCENT
ET CROISSANCE
ÉCONOMIQUE



9 INDUSTRIE,
INNOVATION ET
INFRASTRUCTURE



FAVORISER LES ACHATS RESPONSABLES



Moderniser l'infrastructure et garantir l'opérabilité de la plateforme implique une maîtrise des dépenses d'investissement et de fonctionnement. L'évolution de la composition des fournisseurs, les fluctuations du marché et le contexte local imposent une harmonisation du processus d'achat.

La création de la fonction achat fin 2017 et l'engagement de trois acheteuses répond à ce besoin d'harmonisation. La maîtrise des coûts et l'amélioration du processus achat dans le respect des marchés publics et du développement durable sont les axes de travail de cette fonction.

Les appels d'offres ouverts soumis ou non aux accords internationaux sont désormais pilotés par cette fonction en collaboration avec les affaires juridiques et les responsables métiers concernés, qui bénéficient d'une formation incluant une sensibilisation aux achats responsables. Dans le courant 2019, l'objectif

est que tous les appels d'offres (construction, marchés de services et fournitures) passent par la fonction achat.

INTÉGRER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE MANIÈRE SYSTÉMATIQUE

La fonction achat et le service environnement et développement durable de Genève Aéroport travaillent de concert afin d'identifier les impacts de chaque appel d'offres sur le développement durable. Il en résulte un ensemble d'exigences qui sont intégrées au cahier des charges et/ou des critères d'évaluation clairement spécifiés. Les appels d'offres de construction intègrent des exigences environnementales et de sécurité des chantiers. Les achats de fournitures consommant de l'énergie – tels que le matériel électronique ou les véhicules – doivent répondre à des exigences élevées en matière d'efficacité énergétique. En 2017, des exigences environnementales et sociales ont notamment

été introduites dans des appels d'offres concernant du mobilier, des machines X-ray, ainsi que pour des prestations de gestion des déchets. Afin de systématiser et faciliter la prise en compte des aspects environnementaux et sociaux dans les appels d'offres, des cahiers de charges types sont en cours d'élaboration selon les différentes familles d'achat et une charte développement durable devra être signée par tous les fournisseurs amenés à travailler avec l'aéroport.

PROTECTION DES TRAVAILLEURS

La conformité des fournisseurs au droit du travail est systématiquement vérifiée lors des appels d'offres et durant l'exécution des mandats. Genève Aéroport doit obtenir de toutes les entreprises avec lesquelles il travaille et de tous leurs éventuels sous-traitants la preuve qu'ils respectent les dispositions relatives à la protection des travailleurs, aux conditions de travail en vigueur au lieu où la prestation est fournie, ainsi que

*appels d'offres publiés sur la plateforme électronique des marchés publics en Suisse



LES APPELS D'OFFRES INFORMATIQUES + RESPONSABLES

Genève Aéroport est depuis plusieurs années membre du PAIR (Partenariat des achats informatiques, qui regroupe de nombreux établissements publics et parapublics romands) et s'appuie sur son expertise en matière de développement durable pour l'élaboration d'appels d'offre de produits et prestations informatiques. En janvier 2018, le PAIR s'est affilié à Electronics Watch, un organisme de surveillance indépendant qui assiste les collectivités à l'achat responsable dans le domaine informatique et qui œuvre pour le droit des travailleurs. Les agents d'Electronics Watch effectuent des visites dans les usines afin de vérifier que les conditions de travail et la sécurité des travailleurs soient respectés à travers le monde. Genève Aéroport s'assure par ce biais que les droits humains sont respectés lors de ses appels d'offre, notamment vis-à-vis des conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT).



les exigences attestant de leur intégrité sociale et fiscale. Genève Aéroport ne tolère aucune infraction aux conventions collectives de travail (CCT) ou aux usages en vigueur. A titre d'exemple, en 2017, le non-respect d'une CCT par une entreprise a conduit Genève Aéroport à prononcer une interdiction de travailler sur le site aéroportuaire et à l'exclure de tous ses marchés pendant une durée de deux ans. Suite à un contrôle en 2018, Genève Aéroport a ordonné à un sous-traitant de suspendre immédiatement ses travaux et à quitter les lieux, conformément au Règlement genevois sur la passation des marchés publics (RMP). Par ailleurs, Genève Aéroport participe activement aux séances de la Commission consultative instituée par le RMP, à ses sous-commissions et entretient des contacts réguliers avec l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail.



DEVENIR DE MEILLEURES ENTREPRISES POUR GENÈVE

Le programme Best for Geneva vise à améliorer l'impact social et environnemental des entreprises genevoises, en mettant en œuvre les objectifs du développement durable définis par l'ONU. Il se décompose en trois étapes: l'évaluation des pratiques sous forme d'un questionnaire, le recours à des ressources gratuites pour s'améliorer (ateliers, fiches pratiques et centre d'assistance) et enfin la communication des engagements auprès des parties prenantes. En tant que partenaire de ce programme, Genève Aéroport apporte un soutien financier et encourage ses partenaires et fournisseurs à s'inscrire au programme pour améliorer leurs pratiques et devenir de meilleures entreprises pour Genève.



www.bestforgeneva.ch

→ ZOOM

LE CYCLE DE VIE DU MATÉRIEL INFORMATIQUE

Dans le domaine informatique, les technologies évoluent très vite. Avoir du matériel de qualité est une nécessité afin d'assurer le déroulement des opérations au quotidien sur la plate forme aéroportuaire. Entretien avec Marco Coelho, responsable Support exploitation à la Direction Technologie, qui nous explique comment il gère le parc informatique.



QUELS CRITÈRES ENTRENT EN COMPTE DANS L'ACHAT DE MATÉRIEL INFORMATIQUE ?

Marco Coelho : Genève Aéroport est très sensible à la question de la durabilité dans ses achats de matériel informatique. Nous avons environ 1'000 postes de travail équipés d'ordinateurs, une centaine de petites imprimantes sur site mais également des équipements plus spécialisés (automates industriels, lecteur de contrôle d'accès, vidéo projection, etc.). Il y a quelques années, nous nous sommes affiliés au PAIR, un organisme qui a pour but de centraliser les demandes d'achat de matériel informatique pour ses membres, afin de bénéficier de prix avantageux tout en intégrant des critères environnementaux et sociaux (voir p. 64).

COMMENT GÉREZ-VOUS LES COÛTS DU PARC INFORMATIQUE ?

Marco Coelho : Le PAIR soumet un appel d'offre tous les deux ans, qui se monte à plusieurs millions de francs pour l'ensemble de ses membres. Pour nous, il s'agissait surtout d'ordinateurs et de petites imprimantes. Récemment, nous avons rationalisé le parc informatique et nous nous sommes orientés vers des imprimantes professionnelles multifonctions dont les coûts de fonctionnement sont bien inférieurs. Ces dernières ainsi que le matériel spécifique à notre activité sont gérés par une filière spéciale avec des contrats négociés pour chaque prestataire, notamment pour assurer la maintenance du matériel. Nous sommes ainsi passés de 200 petites imprimantes à une centaine en quelques années. Globalement, nous faisons des économies d'énergie et de coûts d'exploitation. Chaque employé reçoit mensuellement un rapport quant à sa consommation de papier sur les imprimantes multifonctions. Cette sensibilisation a permis de stabiliser le nombre d'impression annuellement, alors que le personnel de l'aéroport augmente.

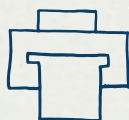
QUE FAITES-VOUS DU MATÉRIEL QUI ARRIVE EN FIN DE VIE ?

Marco Coelho : Nous renouvelons environ 25% du parc des ordinateurs chaque année. La durée de vie de ce matériel est environ de 3 à 5 ans, car les usages tant des utilisateurs que des applications demandent plus de performances. Selon le matériel, plusieurs actions peuvent être menées. Nous détruisons ce qui est obsolète dans notre propre déchetterie, ou rendons le matériel au vendeur pour destruction. Ce qui peut être recyclé étaient jusqu'à peu donné à une association caritative, et nous sommes en train de mettre en place un système d'affiliation pour les téléphones mobiles avec une association. A terme, nous aimerions faire de même pour les ordinateurs, afin qu'ils puissent avoir une seconde vie. L'idée de cette affiliation est simple: nous souhaitons faciliter le traitement de fin de vie des appareils tout en garantissant que les données contenues dans les appareils soient irrémédiablement détruites.

LE MATÉRIEL INFORMATIQUE EN CHIFFRES



1000
PLACES DE TRAVAIL
ÉQUIPÉES D'ORDINATEURS



135
IMPRIMANTES



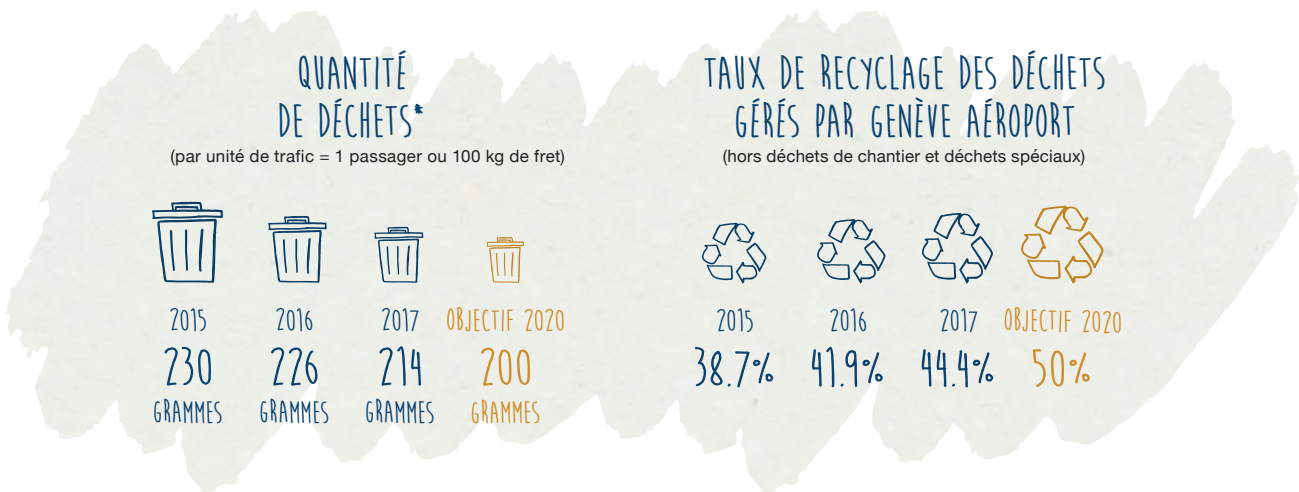
2.7
MILLIONS D'IMPRESSIONS
CHAQUE ANNÉE



3 À 5
ANS DURÉE DE VIE
DU MATÉRIEL

14

OPTIMISER LA GESTION DES DÉCHETS



En 2017, 5'280 tonnes de déchets ont été produits sur le site aéroportuaire (2% de moins qu'en 2016), dont 3'906 tonnes sont directement gérées par Genève Aéroport, et le taux de recyclage a grimpé à 44.4%. Les objectifs sont de faire monter ce taux à 50% en 2020, de réduire la quantité de déchets produits relativement au nombre de passagers et de fret transporté et de maîtriser les coûts de gestion des déchets.

Pour ce faire, Genève Aéroport travaille le plus en amont possible des projets en intégrant un cahier des charges spécifique aux déchets dans ses appels d'offres. Les infrastructures de tri sont continuellement améliorées, les entreprises et les partenaires présents sur site sont sensibilisés aux bonnes pratiques et une taxe est appliquée sur les déchets qui sont incinérés afin de favoriser le tri.

MOINS DE DÉCHETS, PLUS DE RECYCLAGE

L'amélioration globale du taux de recy-

17 PARTENARIATS POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS



LES FILIÈRES SOCIALES DU RECYCLAGE

Genève Aéroport développe des partenariats afin d'organiser au mieux le recyclage des déchets produits sur le site. Les déchets électroniques et les cartouches d'impression sont récupérés par les Etablissements publics pour l'intégration. Les textiles sont repris par la Coordination des œuvres d'entraide genevoises (Caritas, Emmaüs, CSP, Croix-Rouge genevoise et Terres des Hommes). Le partenariat avec la fondation PARTAGE qui récupérerait les denrées alimentaires invendues dans différents points de consommation de l'aéroport pour les redistribuer à des services sociaux du canton vient malheureusement de prendre fin en raison des règles strictes qui encadrent ces dons.

clage ces dernières années s'explique notamment par l'amélioration du tri des déchets provenant des avions (voir p. 68), l'augmentation courant 2016 de la taxe sur les déchets non triés par les entreprises du site ainsi que les audits déchets réalisés pour les entreprises de la plateforme et les formations dispensées aux concessionnaires et locataires.

Dans le terminal principal, le taux de recyclage est passé de 49% à 53% entre 2016 et 2017, notamment grâce à l'installation de nouveaux centres de tri devant la nouvelle façade du niveau enregistré et la mise en place d'un dispositif permettant aux passagers de conserver leur bouteille en la vidant avant les contrôles de sûreté.

*hors déchets de chantier

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EST L'AFFAIRE DE TOUS !

Partant de ce principe, Genève Aéroport a organisé de nombreuses activités pour les passagers lors de la semaine européenne du développement durable (du 30 mai au 5 juin 2017) et pour les employés (du 11 au 15 septembre de la même année). Pour les passagers: promotion de produits locaux, sensibilisation au tri des déchets ou encore incitation à la compensation des émissions de carbone des vols. Les employés du site aéroportuaire ont quant à eux pu assister à des ateliers de sensibilisation et des conférences, rencontrer les équipes énergies, environnement et développement durable de Genève Aéroport, ou encore répondre à un quizz en ligne et bénéficier de visites guidées.



Dès 2018, Genève Aéroport réorganise la gestion des déchets en élargissant les horaires de présence du personnel gérant les déchetteries, en optimisant les volumes d'évacuation des déchets et en affinant la caractérisation des types de déchets (recyclage spécifique des plastiques durs et analyses minutieuses des déchets non triés pour penser les axes d'amélioration des systèmes de tris).

DES CHANTIERS + DURABLES

Le nombre de chantiers est important sur le site aéroportuaire. Le respect de l'environnement, la santé et la sécurité

des travailleurs et celles des futurs utilisateurs sont une priorité. Genève Aéroport exige de ses prestataires qu'ils privilégient l'utilisation de matériaux de construction durables lors des travaux. Le nouveau pavillon pour l'accueil des VIP a été construit essentiellement avec du bois. Les matériaux d'excavation valorisables dans le cadre des chantiers de Genève Aéroport sont réutilisés autant que possible.

Lors de la réfection du tarmac pour le stationnement des avions gros porteurs, les anciennes dalles ont été concassées sur place et les matériaux

réutilisés pour les fondations. Dans le cadre de la réfection du P48 (zone de stationnement d'avions), les matériaux d'excavation (graves) seront réutilisés sur place et le béton d'enrobage des canalisations souterraines sera fabriqué avec des granulats recyclés.



→ ZOOM LE TRI À BORD DES AVIONS

Testé fin 2015 et validé courant 2016, le service de tri des déchets à bord des avions contribue à l'amélioration du taux de recyclage global de la plateforme. Chaque année, 1'700 tonnes de déchets proviennent des avions, dont 700 tonnes des cabines. Entretien avec Louise Gilbert, cheffe de projet au service environnement et développement durable de Genève Aéroport, et Camille Staempfli, crew performance manager chez easyJet.



QUELLE EST LA GENÈSE DE CE PROJET ?

Louise Gilbert : En 2015, le service de la consommation et des affaires vétérinaires cantonal (SCAV) a assoupli les règles d'élimination pour les déchets des avions provenant du nettoyage des cabines des vols de ligne. Nous avons tout de suite saisi l'opportunité pour mettre en place un système spécifique de tri à bord des avions, afin de séparer les déchets incinérables des déchets recyclables. Nous avons développé une solution flexible en limitant les filières pour les déchets, en garantissant que ce projet n'engendrerait pas de coût supplémentaire pour les compagnies et en finançant l'achat de matériel de collecte, notamment des bennes. Quand on sait que plus de 30% des déchets sur la plateforme sont issus des avions, on mesure l'enjeu pour Genève Aéroport de proposer un service de tri aux compagnies aériennes.

COMMENT S'EST DÉROULÉ LE DÉPLOIEMENT DE CE PROJET ?

Louise Gilbert : La compagnie easyJet trie les déchets depuis 2009, avec au début le tri du papier uniquement, puis l'élargissement à tous les recyclables. Ils ont tout de suite accepté de tester notre nouveau concept de tri à bord des avions. La période de test s'est étalée sur deux mois, de novembre à décembre 2015. Les résultats étaient très satisfaisants. C'est actuellement la seule compagnie à réaliser ce type de tri, mais elle représente plus de 40% du trafic de la plateforme. La qualité du tri effectué par les équipages est excellente, puisque 85% des déchets collectés dans cette nouvelle filière peuvent être effectivement recyclés... et on monte même à 88% certains mois! En tout, ce sont 26 tonnes de déchets qui ont été recyclés en collaboration avec easyJet en 2017.

CONCRÈTEMENT, COMMENT LE TRI EST-IL EFFECTUÉ À BORD DES AVIONS ?

Camille Staempfli : C'est l'équipage de cabine qui récolte les déchets dans les sacs appropriés. Le sac orange est dédié aux déchets incinérables, et le sac vert aux déchets recyclables. Nous faisons aussi des annonces dans les avions pour sensibiliser les passagers au recyclage de leurs déchets, en leur indiquant les endroits où ils peuvent les déposer. Depuis cette année, nous avons pris le pari d'impliquer les passagers dans nos initiatives en proposant une réduction incitative de 50 centimes sur les boissons chaudes servies à bord pour les passagers voyageant avec leur propre gobelet thermique.

D'AUTRES PROJETS SONT EN COURS ?

Camille Staempfli : Grâce à la puissance de l'intelligence artificielle, nous sommes également capables de prédire de façon plus fine la demande en nourriture sur nos vols afin d'avoir une meilleure prévision du stockage de produits frais à bord. A terme, nous pensons pouvoir réduire le gâchis d'au moins 45%, soit plus de 800'000 produits frais par an. Nous avons également pour objectif d'utiliser des verres et couverts recyclables dans nos avions d'ici l'an prochain.

LE TRI À BORD DES AVIONS EN CHIFFRES



700

TONNES DE DÉCHETS ISSUS DES
CABINES D'AVIONS PAR AN



26

TONNES DE DÉCHETS RECYCLÉS EN
COLLABORATION AVEC EASYJET



85%

DE QUALITÉ EN MOYENNE POUR LE TRI
À BORD DES AVIONS EASYJET



 DÉCHETS RECYCLABLES MÉLANGÉS
PROVENANT DES AVIONS 

 PAPIER	 CARTONS	 PET	 alu	 PLASTIC
--	---	---	---	--



easyJet

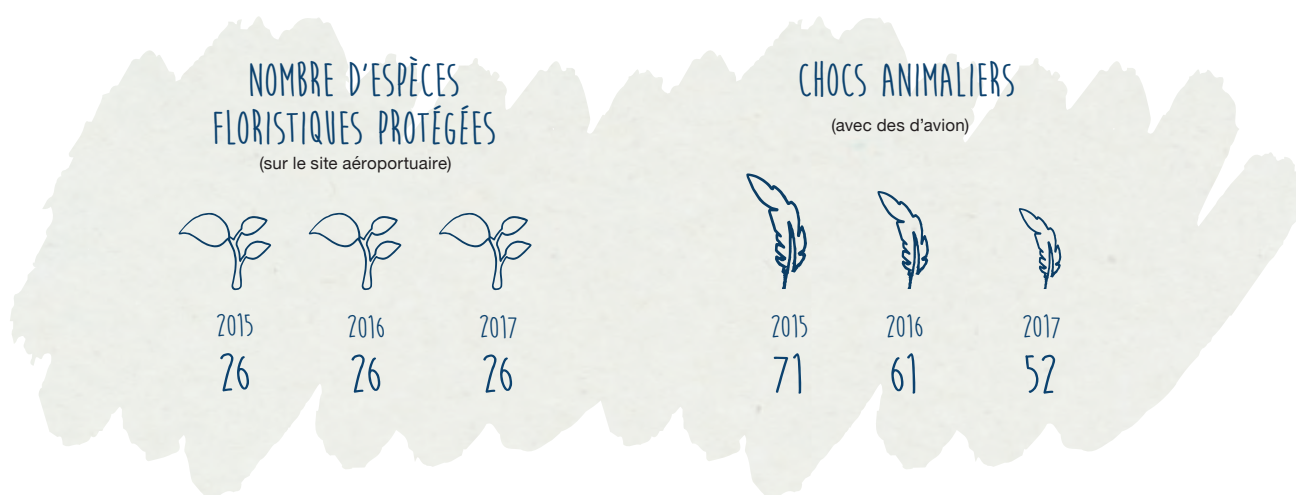


L'appauvrissement de la biodiversité est un phénomène universel. En Suisse, un grand nombre d'espèces sont menacées et de nombreux écosystèmes s'en trouvent perturbés. Le sol, ressource non renouvelable, subit des assauts de types divers menaçant la préservation de ses fonctions à long terme. Les impacts négatifs sur la biodiversité et les sols sont notamment liés à l'urbanisation croissante. Genève Aéroport met en pratique des solutions qui visent à concilier la conservation de la biodiversité avec son exploitation durable.

Lien avec les autres objectifs de développement durable



PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ ET LES ÉCOSYSTÈMES



Genève Aéroport préserve la biodiversité et les écosystèmes tout en assurant la sécurité des opérations. Certifié par la Fondation Nature & Economie depuis 2011, l'aéroport est le plus grand «site prioritaire flore» du canton de Genève grâce aux nombreuses espèces rares qui poussent dans ses prairies. Les plantes envahissantes (néophytes) sont systématiquement éradiquées et les projets d'infrastructures impactant les espaces naturels font l'objet de mesures de conservation préventive. La possibilité d'installer des toitures végétalisées est étudiée lors de chaque projet de construction ou rénovation. Six ruches sont en activité en 2018 et 130 kg de miel ont été récoltés.

COMPENSATIONS ET PROTECTION DES SOLS SUR LES CHANTIERS

Plusieurs chantiers importants sont en cours, ou ont été réalisés, sur le site aéroportuaire (Aile Est, positions de

stationnement 50, bassin de rétention du Vengeron, parking P48, cf. p. 44). Chacun de ces chantiers fait l'objet d'un suivi environnemental détaillé afin de garantir que la protection des sols, de l'air, des eaux soit assurée tout en limitant le bruit et la production de déchets.

Avant le démarrage de ces projets, des actions de préservation des plantes rares sont menées: près de 250 plantes d'espèces protégées, dont de nombreuses orchidées, ont été déplacées et replantées dans des zones de prairies adaptées à leur besoins entre 2015 et 2018. Pour d'autres plantes, des graines ont été prélevées pour le Conservatoire et Jardin botaniques de la ville de Genève.

L'ensemble de ces projets totalise une surface imperméabilisée de 3 hectares. Malgré cette augmentation des surfaces construites, 32% de l'aéroport est constitué de prairies extensives,

LA GESTION DES ESPACES NATURELS CERTIFIÉE

Depuis 2011, Genève Aéroport fait partie des quelques 450 sites certifiés pour leurs qualités naturelles par la Fondation Nature & Economie. Ces sites contribuent à la sauvegarde de la biodiversité de par leur gestion qualitative de leurs aménagements.

→ www.natureeteconomie.ch



soit plus de 2,5 fois les surfaces minimum exigées. L'arrêt de l'exploitation de la piste en gazon permettra de rendre à une gestion naturelle la surface de prairie libérée (2,5 ha). La surface des toitures végétalisées est en expansion. Grâce à l'équipement du toit de Saraco (cf. zoom, p. 79), le site compte près de 3'000 m² de toitures végétalisées.

CONCILIER SÉCURITÉ ET MILIEUX NATURELS

La fréquentation du site aéroportuaire par la faune est sous la constante surveillance des agents de l'unité de Prévention du péril animalier. Ces derniers dissuadent les animaux qui s'approchent trop de la piste et sédentarisent les oiseaux dans des nichoirs afin d'écartier le danger pour les aéronefs. En complément des 233 nichoirs pour les martinets et les hirondelles fixés sur le grand hangar, 27 nichoirs ont été installés entre 2016 et 2017 pour d'autres espèces comme les moineaux friquets, les rouges-queues noirs ou les bergeronnettes. Des nichoirs pour des chauves-souris devraient prochainement venir compléter ce dispositif. De jeunes martinets noirs tombés du nid sont régulièrement apportés au Centre ornithologique de réadaptation de Genthod. En collaboration avec Genève Aéroport, ces petits sont intégrés dans des familles d'adoption et répartis dans les nichoirs occupés du site aéroportuaire. De telles actions sont réalisées chaque année depuis 2015.



→ ZOOM

LA VÉGÉTALISATION DE LA TOITURE DE SARACO SA

Réalisé en 2017, ce projet a permis d'augmenter la surface de toitures végétalisées sur le site aéroportuaire de 10%. Entretien avec Claude Jacquet, responsable HSE (hygiène, santé, sécurité, environnement) de Saraco SA, responsable du projet.



QUELLE A ÉTÉ L'ORIGINE DE CE PROJET ?

Claude Jacquet : Saraco gère le réseau de conduites sous le tarmac qui achemine le kérosène jusqu'aux avions. Nos locaux sont situés le long de la voie de circulation des avions et jouxtent les prairies de l'aéroport. Nous devons faire des travaux de rénovation sur notre toit et l'idée de végétaliser la toiture est venue naturellement: c'était en parfaite cohérence avec la prairie environnante.

POURQUOI AVOIR OPTÉ POUR UNE TOITURE VÉGÉTALISÉE ?

Claude Jacquet : La toiture n'étant pas accessible au public, nous avons opté pour une toiture à végétalisation extensive qui offre une excellente isolation thermique et acoustique. Elle présente aussi une charge par m² inférieure à la variante avec des dalles. La toiture est aussi très esthétique: un avantage supplémentaire puisque notre toit est visible par les passagers depuis les hublots!

QUELLES ONT ÉTÉ LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ?

Claude Jacquet : Il n'y a pas eu de difficulté lors des travaux et de la pose. L'entretien est extrêmement limité. La difficulté principale était de financer le surcoût initial de la variante avec végétalisation. Nous avons eu la chance de bénéficier d'un soutien de Genève Aéroport.



LA VÉGÉTALISATION DE LA TOITURE SARACO EN CHIFFRES



264
M² DE SURFACE
VÉGÉTALISÉE



130'000
CHF D'INVESTISSEMENT (COUT
TOTAL TRAVAUX RÉNOVATION)



-2°
EN ÉTÉ DANS
LE BÂTIMENT
(ESCOMPTE)

TABLEAU DES INDICATEURS

INDICATEURS	UNITÉ	2015	2016	2017	REMARQUES
INDICATEURS ÉCONOMIQUES					
PERFORMANCE ÉCONOMIQUE					
Chiffre d'affaires	[millions CHF]	423,7	445,3	466,6	
Bénéfice net	[millions CHF]	74,6	80,8	78,9	
Produits aéronautiques	[%]	55	56	56	
Produits non-aéronautiques	[%]	45	44	44	Parkings, redevances commerciales, autres recettes exploitation
Investissement	[millions CHF]	112	162	125	
Valeur économique directe générée et distribuée	[CHF]	674 200 000	781 700 000	735 696 000	
Contribution publique (Etat de Genève)	[CHF]	37 291 000	40 406 000	39 441 000	
Dépenses fournisseurs et prestataires	[CHF]	241 268 000	293 833 000	268 059 000	
Dépenses de fonctionnement	[CHF]	129 028 000	134 959 000	149 020 000	
Charges de personnel	[CHF]	144 973 000	144 502 000	144 079 000	
Sponsoring	[CHF]	800 000	800 000	800 000	
Frais financiers	[CHF]	8 600 000	8 326 000	15 258 000	
Cash flow d'investissement	[CHF]	112 240 000	158 874 000	119 039 000	
TRAFIC AÉRIEN					
Nombre de mouvements (atterrissage + décollage)	[nb]	188 829	189 840	190 778	
Nombre de passagers	[mio]	15,771	16,452	17,352	
Nombre de passagers par mouvements	[nb]	84	87	91	
Taux de satisfaction globale des passagers	[de 1 à 5]	3,89	3,91	3,86	1= mauvais; 5= excellent
Fret transportés	[tonnes]	70 418	75 000	89 012	
INDICATEURS SOCIAUX*					
RESSOURCES HUMAINES					
COLLABORATEURS ET COLLABORATRICES					
Effectifs	[nb]	998	1022	1044	
Hommes	[%]	69,2	70,5	70,3	
Femmes	[%]	30,8	29,5	29,7	
Part des femmes dans l'encadrement	[%]	30,4	28	29,1	Direction, cadres hiérarchiques, cadres supérieurs, cadres fonctionnels
Effectifs Direction	[nb]	13	12	7	
Hommes Direction	[nb]	11	11	5	
Femmes Direction	[nb]	2	1	2	
Effectifs cadres supérieurs	[nb]	4	6	13	
Hommes cadres supérieurs	[nb]	3	5	12	
Femmes cadres supérieurs	[nb]	1	1	1	
Effectifs cadres	[nb]	108	107	114	
Hommes cadres	[nb]	73	74	78	
Femmes cadres	[nb]	35	33	36	

INDICATEURS	UNITÉ	2015	2016	2017	REMARQUES
CONDITIONS D'EMPLOI					
Contrat durée indéterminée (CDI)	[nb]	908	964	996	
Contrat durée déterminée (CDD)	[nb]	51	30	31	
Apprentis	[nb]	7	7	8	
Auxiliaires	[nb]	31	20	6	
Stagiaires	[nb]	1	1	3	
Temps plein	[nb]	772	801	800	CDI, CDD, apprentis, auxiliaires, stagiaires
Temps partiel	[nb]	226	221	244	CDI + CDD
Travail occasionnel à domicile	[nb d'heures]	1 200	2 708	3 854	
Congés maternité	[nb]	10	7	8	
Congés paternité	[nb]	28	38	32	
FLUX DE PERSONNEL					
Taux de rotation	[%]	4,6	3,7	6,7	
Taux d'absence total	[%]	6,1	5,6	6,1	
Taux d'absence pour cause de maladie	[%]	4,9	3,9	5,0	
Taux d'absence pour cause d'accident	[%]	1,4	1,6	1,1	
Engagements	[nb]	83	69	100	
Engagements hommes	[nb]	44	47	62	
Engagements femmes	[nb]	39	22	38	
Total engagements CDI	[nb]	77	83	88	
Engagements CDI	[nb]	49	55	69	
Mutations CDD-CDI	[nb]	28	28	19	
Promotions	[nb]	24	20	8	
Transferts internes	[nb]	3	7	15	
Promotions + transferts internes	[% engagements CDI]	35	33	26	
Label 1 + pour tous	[nb]	14	14	16	(ré)insertion professionnelle
Départs	[nb]	26	27	55	Collaborateurs en CDI uniquement
Démission	[nb]	5	9	18	
Licenciement	[nb]	8	10	7	
Retraite	[nb]	4	3	5	
Retraite anticipée	[nb]	6	3	23	
Décès	[nb]	1	1	-	
Invalidité	[nb]	2	1	2	
Fin de contrat	[nb]	-	-	-	
Total départs hommes	[nb]	17	14	38	
Total départ femmes	[nb]	9	13	17	
RÉMUNÉRATION					
Salaire moyen	CHF	105 415	106 237	107 195	
Salaire médian	CHF	101 115	101 786	102 597	
SANTÉ SÉCURITÉ AU TRAVAIL					
Accidents professionnels et non professionnels	[nb]	220	232	237	
Accidents professionnels	[nb]	30	43	43	
Taux d'accidents professionnels	[nb]	33	46	45	par 1'000 employés à plein temps

* Pour des informations sur des catégories additionnelles voir le Bilan social de l'Etat de Genève et des institutions autonomes (disponible à <http://ge.ch/etat-employeur/service-public/bilan-social>)

INDICATEURS	UNITÉ	2015	2016	2017	REMARQUES
Accidents non professionnels	[nb]	190	189	194	
Taux d'accidents non professionnels	[nb]	212	204	202	par 1'000 employés à plein temps

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

LUTTE CONTRE LE BRUIT					
BRUIT DU TRAFIC AÉRIEN CALCULÉ					
Courbe 06h-22h VLI DSII (Lr > 60 dB)	[km ²]	15,5	16,0	16,0	
Courbe 22h-23h VLI DSII (Lr > 55dB)	[km ²]	28,5	29,5	31,0	
Courbe 23h-24h VLI DSII (Lr > 50 dB)	[km ²]	31,0	30,7	33,8	
Nombre d'habitants exposés au bruit	[nb]	22 500	23 787	28 082	
Mouvements selon classe de bruit					I = plus de bruit ; V = moins de bruit
Classe de bruit I+II	[%]	3,0	3,4	3,1	
Classe de bruit III	[%]	8,6	9,3	8,5	
Classe de bruit IV	[%]	69,4	69,2	69,6	
Classe de bruit V	[%]	19,0	18,1	18,8	
Mouvements nocturnes (22h00-05h59)	[nb]	10 203	10 212	10 387	
Mouvements (22h00-22h59)	[nb]	7 260	7 267	7 323	
Mouvements (23h00-23h59)	[nb]	2 702	2 738	2 811	
Mouvements (00h00-00h29)	[nb]	160	134	196	
Mouvements (00h30-05h59)	[nb]	81	73	57	vols sanitaires, urgences, dérogations
PROGRAMME INSONORISATION					
Logements insonorisés total CH+FR	[nb]	3 273	3 642	3 663	Cumul depuis 2003
Logements insonorisés annuel en Suisse	[nb]	49	9	19	
Logements insonorisés annuel en France	[nb]	182	360	2	
Montant total dépensé depuis 2003 (CH + FR)	[mio CHF]	51,3	53,9	55,1	
Plaintes riverains (bruit)	[nb de plaintes]	88	98	142	
Plaintes riverains (bruit)	[nb de plaignants]	47	57	79	
ACCESSIBILITÉ					
Fréquence des bus	[nb/jour]	964	928	880	
Capacité de desserte des bus	[places/jour]	109 706	108 132	102 988	
Part modale durable passagers	[%]	46	47	42	Transports en commun et mobilité douce
Satisfaction des passagers quant à l'accessibilité	[%]	80	80	80	
Tickets transports publics offerts aux passagers	[nb]	904 084	984 753	1 018 905	Financés par Genève Aéroport
Part modale durable employés	[%]	-	-	38	Transports en commun et mobilité douce
Personnels aéroport subventionnés par Genève Aéroport	[nb]	1 421	1 424	1 466	Transports en commun et mobilité douce
Utilisateurs des navettes personnel aéroportuaire	[nb]	51 241	57 530	61 690	Financés par Genève Aéroport

INDICATEURS	UNITÉ	2015	2016	2017	REMARQUES
QUALITÉ DE L'AIR, CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE					
ÉMISSIONS DE POLLUANTS					Genève Aéroport et partenaires
Oxydes d'azote (NOx)	[t]	791	835	871	
Monoxyde de carbone (CO)	[t]	617	633	600	
Composés organiques volatils (COV)	[t]	271	284	238	
Particules fines (PM10)	[t]	30	30	28	
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)					Certifiées Airport Carbon Accreditation
GES total	[t _{eq,CO2}]	220 560	228 918	229 724	Données corrigées / changement méthode calcul
Intensité des émissions de GES	[kg _{eq,CO2} /TU]	13,4	13,3	12,6	TU = 1 passager ou 100 kg de fret
Emissions directes de GES	[t _{eq,CO2}]	8 337	9 237	8 710	GES sous la responsabilité directe de Genève Aéroport
Emissions indirectes de GES liées à l'énergie	[t _{eq,CO2}]	1 314	1 202	940	
Autres émissions indirectes de GES	[t _{eq,CO2}]	211 178	218 479	220 074	
IMMISSIONS MESURÉES À L'AÉROPORT					Qualité de l'air locale
Dioxyde d'azote (NO ₂)	[mg/m ³]	27	28	29	
Ozone (O ₃)	[nb]	5	6	6	Nombre de dépassements de la valeur limite légale
Dioxyde de soufre (SO ₂)	[mg/m ³]	3	3	3	
Particules fines (PM10)	[mg/m ³]	17	16	16	
CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE TOTALE					Electricité, chauffage, carburants
Intensité énergétique	[kWh/TU]	6,8	6,6	6,1	TU = 1 passager ou 100kg de fret
Part d'énergie renouvelable dans la consommation énergétique totale	[%]	55,0	52,0	54,0	
Efficacité énergétique	[%]	20,7	21,5	23,9	
Electricité	[MWh]	58 152	56 456	56 703	100% renouvelable
Energie thermique	[MWh]	33 088	37 055	33 899	
Energie thermique (corrigée degrés-jours)	[MWh*deg j]	35 504	37 796	34 814	
Mazout	[MWh]	21 542	23 763	23 814	
Gaz naturel	[MWh]	7 071	7 957	4 973	
Chauffage à distance	[MWh]	4 475	5 335	5 112	
Energie économisée	[GWh]	12,7	13,0	12,1	Cumul depuis 2001
Nouvelles mesures d'économie d'énergie	[MWh]	572	249	2488	Thermique et électrique
Energie solaire					
Surface totale photovoltaïque	m ²	8 164	9 792	9 850	
Production annuelle solaire photovoltaïque	[MWh]	990	1 050	1 175	
Carburants véhicules et engins					Genève Aéroport et partenaires
Diesel	[m ³]	1 437	1 496	1 531	
Essence sans plomb	[m ³]	304	287	297	

INDICATEURS	UNITÉ	2015	2016	2017	REMARQUES
Véhicules et engins aéroportuares	[nb]	1 113	1 120	1 189	Genève Aéroport et partenaires
Véhicules et engins de moins de 10 ans	[%]	58,8	60,5	65,4	Normes Euro4, Euro5, Euro6, Com3, Com4
Véhicules et engins diesel avec filtres à particules	[%]	31,6	33,0	35,0	
Véhicules et engins électriques, hybrides, gaz	[%]	21,3	23,0	26,0	
EFFLUENTS, DÉCHETS, RESSOURCES NATURELLES ET BIODIVERSITÉ					
Dégivrage aéronefs	[m³]	653	508	765	Partenaires aéroportuares
Type I	[%]	54	41	60	
Type IV	[%]	46	37	57	
Eau de dilution	[m³]	733	508	839	
Aspiration des produits de dégivrage + eau dilution	[%]	45	53	35	Genève Aéroport
Charge polluante traitée	[%]	96,4	96,4	96,4	Liée aux produits de dégivrage
Dégivrage des aires de mouvements					Genève Aéroport
Formiate de potassium	[m³]	105	129	224	
Formiate de sodium	[t]	5	14	23	
Déchets totaux	[t]	5 296	5 397	5 280	Genève Aéroport et partenaires
	[kg/TU]	0,32	0,31	0,29	TU = 1 passager ou 100 kg de fret
Déchets incinérables gérés par GA	[tonnes]	2 130	2 073	1 930	
Déchets recyclables gérés par GA	[tonnes]	1 343	1 498	1 542	
Déchets spéciaux gérés par GA	[tonnes]	321	312	434	Nécessitant une prise en charge adéquate de façon à réduire les risques
Pourcentage de recyclage matière	[%]	38,7%	41,9%	44,4%	Gérés par GA uniquement, hors déchets spéciaux
RESSOURCES NATURELLES					
Consommation d'eau totale	[m³]	226 356	213 406	220 687	Genève Aéroport et partenaires
	[l/TU]	13,7	12,4	11,7	TU = 1 passager ou 100 kg de fret
Surface des toitures végétalisées	[m²]	2 701,0	2 701,0	2 965,0	
Chocs animaliers	[nb]	3.8	3.2	2.7	Par 10'000 mouvements d'avions
Prairies proches de l'état naturel	[%]	84	84	84	Certifié Fondation Nature et Economie

Edition : ©Genève Aéroport

Rédaction : ©Dimitri Kas, ©Genève Aéroport

Graphisme : Frédéric Rouget-Châtelain

Illustrations : ©LionelHotz

Photos : ©JayLouvion, ©AurélienBergot, ©Marclnderkum,
©Thierry Parel/tpg ©GenèveAéroport, ©SimonVonGunten

Tirage : 1'000 ex. Français - 500 ex. Anglais

Imprimé en Suisse à Genève chez Atar Roto Presse SA, 2017.

Papier : Cocoon offset preprint, FSC 100% recyclé

©GenèveAéroport2018



#GeneveAeroport

GENÈVE
AÉROPORT

MERCI !

Merci de votre intérêt pour notre rapport de développement durable. Vos remarques sur sa qualité, son exhaustivité et sa clarté sont très appréciées et nous aident à nous améliorer.

Ecrivez-nous à rdd@gva.ch ou sur Facebook [@GeneveAeroport](https://www.facebook.com/GeneveAeroport) et Twitter [@GeneveAeroport](https://twitter.com/GeneveAeroport) avec le hashtag [#GeneveAeroport](https://twitter.com/GeneveAeroport).

Nous remercions aussi tous les employés de Genève Aéroport qui, de par leur fort engagement, contribuent à la bonne conduite des activités aéroportuaires et à l'amélioration continue de la performance de l'aéroport en matière de développement durable.

Merci aux plus de 50 collaborateur(trices)s du site aéroportuaire qui ont spécifiquement contribué au contenu de ce rapport.

Le présent document est disponible au format électronique en français et en anglais sur le site internet de Genève Aéroport: www.gva.ch/publications.

Aéroport International de Genève

Case postale 100 | CH-1215 Genève 15 | Tél. +41 22 717 71 11
www.gva.ch

