

Énergies à l'aéroport: réduction

En 2015, la consommation d'énergie s'est élevée à 94.17 GWh sur la plateforme aéroportuaire. C'est 7% de moins qu'il y a 10 ans, alors que la surface d'exploitation a augmenté de plus de 6% sur la même période. Ces bons résultats reflètent la politique énergétique déployée depuis plusieurs années par Genève Aéroport. Explications croisées de Sophie Meisser, cheffe du service environnement, et Pierre-Yves Diserens, responsable développement et énergies.



Meisser». Sur les 15 dernières années, 100 GWh ont été économisés, ce qui équivaut à la consommation annuelle d'électricité de 25'000 ménages suisses!

Améliorer l'utilisation des ressources

Pilier de la transition énergétique, Genève Aéroport accompagne les quelques 200 entreprises de la plateforme à travers son programme WAT-Telse. Les audits réalisés ont permis de mettre en place une centaine de mesures d'économies sur les cinq dernières années. C'est par exemple l'installation systématique d'éclairages à LED pour les panneaux publicitaires, une technologie moins énergivore que les ampoules classiques, et d'une durée de vie plus longue.

L'efficacité du système passe aussi par un changement de paradigme. «La centrale à mazout, qui alimente le réseau de chauffage à distance interne, a bénéficié d'améliorations techniques visant à une meilleure régulation du système de températures. Mais le but, poursuit Sophie Meisser, c'est d'être indépendant de l'énergie fossile d'ici 2025. Nous sommes en partenariat

NégaWatt, vous connaissez? Développée par l'écologiste américain Amory Lovins à la fin des années 1980, la notion de négaWatt propose de réduire de façon globale les besoins en énergies et d'optimiser la production des sources énergétiques. Le but? Diminuer le gaspillage des ressources et améliorer l'utilisation de l'énergie produite.

Programme ambitieux, mais qui ne fait pas peur à Sophie Meisser: «La politique énergétique de l'aéroport est basée sur le principe négaWatt. Concrètement, nous travaillons depuis plusieurs années sur 3 axes bien définis: la réduction des besoins énergétiques de la plateforme, l'optimisation des ressources consommées, et l'utilisation des énergies renouvelables, qu'elles soient achetées ou autoproduites.»

Contenir les besoins énergétiques

Depuis presque 10 ans, la consommation d'énergie de la plateforme aéroportuaire est stable. Ces dernières années, la tendance est même à la baisse, ne dépassant pas la barre symbolique des 100 GWh consommés (depuis 2010). De très bons résultats

lorsque l'on sait que la surface d'utilisation du sol est en augmentation, avec des besoins énergétiques supplémentaires.

Autre donnée intéressante: la quantité d'énergie économisée. En 2015, quelques 12.87 GWh n'ont pas été consommés, contre 9.18 en 2010 et 3.32 en 2005. Ces statistiques témoignent de la volonté de réduire la consommation sur le long terme, «la meilleure énergie étant celle que l'on ne consomme pas, indique Sophie



n, optimisation et autonomie



un champ de sondes géothermiques. L'idée est d'utiliser l'énergie de la terre comme réservoir thermique. En parallèle, l'aéroport se prépare à l'arrivée en 2021 du réseau GeniLac pour pouvoir couvrir l'ensemble de ses besoins de froid et de chaud par la mise en place de pompes à chaleur.

A terme, l'aéroport souhaite accroître son autonomie en énergie, notamment électrique. Cette ambition passe par l'implantation de panneaux solaires. Aujourd'hui, plus de 10'000 m² de panneaux sont utilisés, dont 9'000 m² de photovoltaïques (pour l'électricité) et 1'000 m² de panneaux solaires à ultravides, pour la production de chaud et de froid. A ce nombre viendront s'ajouter les 6'300 m² de panneaux solaires qui orneront le toit de la future Aile Est. L'amortisseur de bruit, sorti de terre en 2015, bénéficiera lui-aussi d'une couverture solaire, qui produira 236 MWh d'électricité par an. ■

avec les SIG, notamment en ce qui concerne la géothermie et le futur réseau GeniLac.»

Privilégier les énergies renouvelables

« Nous avons fait le choix d'une énergie 100% renouvelable pour l'électricité, indique Sophie Meisser, en choisissant

pour notre approvisionnement l'offre Découverte des SIG composée de 80% d'électricité hydraulique (Vitale Bleu) et de 20% de nouvelles énergies renouvelables (Vitale Vert). » Pour le chauffage, des projets sont en cours de réalisation. La nouvelle Aile Est, dont la phase de travaux des infrastructures a débuté en avril, est implantée sur



Programme WATTelse

Le programme WATTelse, débuté en 2010, a déjà permis de mettre en place plus d'une centaine de mesures de réduction de la consommation d'énergie. Son objectif: sensibiliser les exploitants de la plateforme aéroportuaire aux aspects énergétiques relatifs à leurs activités (restaurants, boutiques, etc.) et les soutenir dans leurs projets d'amélioration des installations. Un second volet de ce programme concerne la société Genève Aéroport elle-même, qui consomme 60% de l'énergie de la plateforme.

« Pour les exploitants, le processus d'accompagnement et d'analyse réalisé par Genève Aéroport est gratuit, indique Pierre-Yves Diserens. Il permet d'envisager les améliorations nécessaires pour diminuer la consommation en énergie de l'exploitant et contribue à atteindre les objectifs que l'aéroport s'impose en matière énergétique. » En

2015, l'aéroport a par exemple aidé un restaurateur possédant plusieurs concessions à moderniser ses installations (plan de cuisson, tunnel de lavage, ventilation, etc.).

En ce qui concerne sa propre consommation, Genève Aéroport met en place une série de mesures sur les infrastructures et installations techniques, notamment celles du chauffage. Sur les cinq dernières années, la consommation thermique a été réduite d'environ 12%. « Nous appliquons les principes de l'IMPV pour la mesure des économies d'énergie, complète Pierre-Yves Diserens. Il s'agit d'instruire les données ayant une influence concrète sur la consommation. Une modélisation et des relevés des données effectués au cours du temps nous indiquent les économies réalisées. » ■