

Date de dépôt : 1^{er} novembre 2011

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Christian Brunier, Christine Sayegh, Françoise Schenk-Gottret, Alberto Velasco, Dominique Hausser, Anne Briol, David Hiler et Rémy Pagani de modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25)

Rapport de majorité de M. Jacques Jeannerat (page 1)

Rapport de minorité de M. Roger Deneys (page 13)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Jacques Jeannerat

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a examiné le PL 8201 pendant 20 (vingt) séances entre le 4 septembre 2000 et le 2 novembre 2009. En définitive, une majorité de la Commission a refusé l'entrée en matière sur ce projet de loi.

C'est sous les présidences successives de M^{mes} Loly Bolay, Laurence Fehlmann Rielle et Anne-Marie von Arx-Vernon, ainsi que celle de M. Alain Charbonnier que les travaux se sont déroulés. Ont assisté, pour le moins à une partie des travaux, MM. Carlo Lamprecht, conseiller d'Etat, DEEE, François Longchamp, conseiller d'Etat, DES, Christian Nouveau, secrétaire général du DEEE, et Christian Goumaz, directeur des affaires juridiques du DEEE. S'agissant des procès-verbaux, ils ont été tenus successivement par MM. Jean-Luc Constant, Christophe Vuilleumier, M^{me} Anne-Marie Fiore et M. Hubert Demain. Merci pour leur excellent travail.

A noter que les membres la Commission ont eu l'occasion de visiter le site aéroportuaire, avec de nombreuses explications de la part de son directeur général M. Jean-Pierre Jobin. Ce dernier ayant pris sa retraite, c'est maintenant M. Robert Deillon qui assure la fonction de directeur général.

Ce que vise le PL

Le PL 8201 vise un contrôle renforcé de la part de l'Etat sur l'Aéroport international de Genève (AIG) en, notamment, le soumettant à un contrat de prestations. Les auteurs du projet de loi estiment qu'un tel contrat « permettrait de clarifier les règles, de fixer des objectifs et de définir les indicateurs utilisés pour les mesurer ». Ils annoncent s'être inspirés de la loi sur les Transports publics genevois (TPG) pour la rédaction de leur proposition. En outre, ce PL a pour but, selon l'exposé des motifs, de « rééquilibrer le conseil d'administration afin de le rendre davantage représentatif ».

Situation actuelle

Selon la loi H 3 25, « la gestion et l'exploitation de l'aéroport sont confiées, dans les limites de la concession fédérale, à un établissement de droit public appelé Aéroport international de Genève ». C'est depuis 1994 que l'AIG est un établissement public autonome et qu'il jouit de la pleine personnalité juridique.

Il est administré par un Conseil d'administration de 22 membres (représentants des partis politiques, des communes riveraines, des cantons romands et de la France voisine, et d'autres personnalités nommées par le Conseil d'Etat) et un Conseil de direction de 5 membres. Ses budgets et comptes sont approuvés par le Conseil d'Etat. Les comptes sont vérifiés par une fiduciaire externe puis par l'ICF.

Comme tout aéroport en Suisse, le cadre général de fonctionnement (navigation aérienne et aéroports) de l'AIG est fixé – et surveillé – par la Confédération (et non par les autorités cantonales). La concession fédérale de l'AIG a été renouvelée, en 2001, pour 50 ans.

L'AIG est responsable de ses investissements et de leur financement. Le bénéfice de l'AIG est réparti à raison de 50% pour l'Etat et 50% pour la réserve générale de l'AIG, à l'exception de l'année 2005 où la part de l'Etat a été exceptionnellement portée à 75%.

En 2007, les Genevois, lors d'un scrutin populaire, ont largement accepté le transfert d'actifs entre l'Etat de Genève et l'AIG. Ce denier est désormais

propriétaire des bâtiments, des installations et des aménagements extérieurs compris dans le périmètre aéroportuaire. Les terrains, eux, demeurent la propriété de l'Etat de Genève.

Avis du Conseil d'Etat

Pour le Conseil d'Etat, l'AIG fonctionne, objectivement, aujourd'hui très bien. Il a su traverser le désengagement massif de Swissair puis de Swiss avec succès et s'adapter à l'évolution du marché aérien de ses dernières années. Le nombre de passagers, la couverture aérienne de Genève, tout comme le bénéfice dégagé chaque année peuvent être considérés comme très réjouissants, ce qui a permis à l'AIG de répondre à sa vocation tout en ayant maintenu des taxes raisonnables.

Pour le Gouvernement, le PL 8201 n'est clairement pas satisfaisant et doit être rejeté. L'aéroport n'a pas besoin de contraintes supplémentaires, mais au contraire d'autonomie. Comme le cadre général de fonctionnement dépend de la Confédération, seules les compagnies aériennes, principales clientes, pourraient réclamer des contreparties.

Pour M. Carlo Lamprecht, le Conseil d'administration doit pouvoir prendre des décisions rapidement. Il estime donc que ses membres devraient être moins nombreux.

Audition de M. Jean-Pierre Jobin, directeur général de l'AIG

M. Jean-Pierre Jobin affirme qu'il n'a aucune objection à l'idée, très moderne souligne-t-il, d'un contrat de prestations. Toutefois, il ne voit pas ce que l'on pourrait demander à l'AIG dans un contrat de prestations, puisque l'aéroport n'assure pas les transports. Il se demande quelles pourraient être les contre-prestations de l'Etat puisque l'AIG est, contrairement aux TPG, bénéficiaire.

S'agissant du statut de l'AIG, son directeur général exprime « quelques vœux ». L'un d'eux concerne la rapidité et l'autonomie de décision, estimant que les délais de réponse sont trop longs. Il admet que le Conseil d'administration, qui compte 22 membres, est « trop lourd » en termes de rapidité de décision. Il exprime le souhait que l'AIG soit propriétaire du patrimoine immobilier, puisqu'il en assure l'entretien. *[Note du rapporteur : ce vœux a été exhaussé avec l'adoption, par le Grand Conseil du PL 9827 sur le transfert des actifs le 16 novembre 2006 et confirmé par le peuple le 17 juin 2007.]*

Audition de M. Raymond Lüscher, membre de L'Association en faveur de l'Aéroport de Genève-Cointrin (AGC)

L'AGC a été créée en 1974, sous l'égide de la Chambre de commerce et de l'Office du tourisme, afin de démontrer et conforter l'importance vitale d'un outil aéroportuaire moderne et performant pour les activités socio-économiques de Genève et de toute sa région. Elle compte environ 1000 membres, des individus et des entreprises. Il s'agit d'une association apolitique. Elle édite un périodique : « Genève Cointrin Panorama ».

Le Comité de l'AGC se dit choqué par le PL 8201, surtout par le fait qu'il introduise un contrat de prestations. Selon M. Lüscher, la comparaison avec les TPG ne peut pas se faire, puisque les TPG reçoivent des subventions alors que l'AIG dégage, lui, des bénéfices.

Audition de M. Patrick Mayer, membre de la Direction de la Chambre de commerce et d'industrie (CCIG)

M. Mayer explique que la CCIG s'intéresse aux questions liées à l'aéroport, par le simple fait que certains de ses membres effectuent de nombreux déplacements professionnels.

La CCIG a une analyse critique quant au renforcement de la surveillance de l'aéroport de la part de l'Etat. M. Mayer déplore le fait que la taille du Conseil d'administration l'empêche de pouvoir réagir rapidement. Il ajoute que le professionnalisme disparaîtra en cas d'intervention trop forte des autorités.

S'agissant du principe d'un contrat de prestation calqué sur celui des TPG, il ne le juge pas pertinent, car il demeure impossible à l'aéroport d'imposer des fréquences de vols. Il compare plutôt l'aéroport à un port maritime.

Audition de M. Guy Suchet, représentant de l'Union des associations patronales de Genève (UAPG)

Pour M. Suchet, le PL 8201 met en parallèle l'aéroport, qui dégage des bénéfices, avec les TPG qui sont fortement subventionnés. Pour l'UAPG, le principe du contrat de prestations reste dans une pure logique de service public.

De l'avis de M. Guy Suchet, le concept du développement durable ne sera pas mieux assuré en modifiant l'équilibre du Conseil d'administration.

Audition de M. Luc Deley, représentant du Syndicat du service public (SSP)

Selon M. Deley, la proposition marquante du PL 8201 est d'intégrer un contrat de prestations sur le modèle de celui des TPG. Or, explique-t-il, le personnel des TPG a une appréciation mitigée de l'évolution du contrat de prestations. La question qui préoccupe le SSP est l'étendue du contrôle du Grand Conseil. Il estime que les contrats de prestations entraînent plutôt un dessaisissement du Grand Conseil, qui se contente de voter une enveloppe. Ensuite les débats ont lieu entre le Conseil d'Etat et le personnel.

Le SSP ne voit pas l'opportunité d'un contrat de prestations pour une structure – l'AIG – qui fonctionne sous le contrôle de l'Etat, tout en dégageant des bénéficiaires. La position du syndicat consiste à maintenir le statu quo.

Audition de M. Jean-Marc Thévenaz, directeur d'easyJet Switzerland

M. Thévenaz explique que sa compagnie aérienne a quelques soucis pour établir une collaboration avec l'aéroport sur le long terme, en précisant qu'il a toujours espéré une rapidité accrue dans les décisions ainsi que davantage d'autonomie pour l'aéroport. Il ne pense pas que le PL 8201 permette ces différents aspects.

S'agissant des compagnies aériennes au sein du Conseil d'administration (elles ont actuellement droit à deux représentants), elles doivent, selon lui, soit être toutes représentées, soit pas du tout.

Audition de M. Werner Kellerhals, directeur de la compagnie Lufthansa pour la Suisse romande

M. Kellerhals estime que le PL 8201 introduit un retour en arrière avec un contrôle accru de la part de l'Etat. Il affirme en outre que les politiques n'ont pas pour profession la gestion des aéroports et que trop de politiciens au sein du Conseil d'administration freine donc le temps de réaction. Il argumente cela en expliquant que l'aviation doit pouvoir réagir rapidement en cas de crise.

Audition de M. Alexander Strahl, secrétaire général du Conseil international des aéroports (ACI)

L'ACI est l'organisation mondiale qui regroupe, depuis 1991, les aéroports internationaux. Ses objectifs sont : de fournir une aide aux membres pour la gestion des aéroports (notamment au niveau de la sécurité,

de l'aspect financier et de la protection de l'environnement) ; de réduire les fossés entre les aéroports des pays occidentaux et ceux du tiers-monde. Cette organisation compte 1400 aéroports membres, dans 170 pays, et représente ainsi entre 97 et 98% du trafic mondial.

Pour M. Strahl, si la notion de contrat de prestations apparaît, elle doit se faire entre les aéroports et les compagnies aériennes. Ces dernières souhaitent que les aéroports s'engagent à fournir les prestations pour lesquelles elles payent avec parfois de contraintes strictes. Il mentionne que les TPG, qui gèrent les infrastructures, possèdent les véhicules et donc, par conséquent, ont une vision globale. Il explique qu'il n'est par contre pas possible de demander à un aéroport d'accroître les fréquences car celles-ci ne dépendent pas uniquement de lui.

Concernant la taille des Conseil d'administration des aéroports, il précise qu'elle varie, mais qu'ils ne comptent jamais plus de 15 membres.

Audition de M. André Auer, directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile

M. Auer explique que le contrat de prestations proposé par le PL 8201 n'est pas incompatible avec le droit fédéral, sauf s'il comprend des termes eux-mêmes incompatibles. Il manque toutefois, selon lui, un instrument propre à garantir la conformité de ce contrat de prestations au droit fédéral impératif. Le contrat de prestations ne contribue pas à la transparence du droit ; il pourrait aller à l'encontre de la rapidité de décision exigée par les changements actuels.

Audition de M. Pascal Erni, chef Corporate Development et membre de la Direction de l'Aéroport de Zurich

M. Erni estime nécessaire le contrôle de l'Etat sur les aéroports, mais la solution du contrat de prestations est très compliquée. Envisagée à un certain moment à Zurich, elle a été abandonnée : en effet, selon M. Erni, les partenaires n'ont pas le même niveau de compréhension des tâches à effectuer. La loi doit se limiter à définir l'organisation, mais pas les tâches.

Concernant la taille du Conseil d'administration, M. Erni explique que celui de l'aéroport de Zurich a été réduit à 8 membres, avec une Chambre de consultation plus large. Selon lui, il est souhaitable que les pouvoirs publics soient représentés.

Audition de M. Gérald Page, président de l'Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG)

M. Gérald Page estime que le PL 8201 énonce des objectifs s'insérant dans un concept de service public et intégrant des aspects économiques, sociaux et environnementaux. Il aurait toutefois souhaité que le projet de loi inclue le principe que les rapports sensés transmettre la position des riverains sur les nuisances ne soient pas dilués avant de parvenir au Conseil d'administration.

Audition de M. Christophe Iseli, conseiller administratif de Vernier

M. Iseli est accompagné d'une délégation composée de : M^{mes} Ursula Vidal, du conseil municipal de Nernier, Audrey Klesta, 1^{ère} adjointe de Nernier, Alexandra Hepp, du conseil communal de Mies, et MM. Guy Maurin, maire-adjoint de Prévessin-Moëns, P.-E. Duty, maire-adjoint de Ferney-Voltaire, Alberto Pontinelli, adjoint du maire de Cartigny, André Looten, maire de Chevry, Raymond Golaz, syndic de Chavannes-des-Bois.

M. Iseli explique que l'Association des communes riveraines de l'AIG est en constitution, d'où le grand nombre de représentants présents.

M. Duty explique que cette association se veut une force complémentaire au développement économique, tenant compte des nuisances et des aspects environnementaux, mais en aucun cas une entrave au développement.

M. Maurin rappelle l'existence d'une Commission franco-suisse de l'AIG, qui ne prend actuellement pas suffisamment en compte les communes riveraines.

M. Iseli insiste sur l'information aux communes, qui souhaitent être une courroie de transmission. Leur participation au Conseil d'administration garantirait l'accès à l'information.

M. Maurin estime qu'une gestion plus étatique offre plus de garanties.

Audition de M. Gabriel Catillaz, conseiller administratif de la commune du Grand-Saconnex et représentant de la commune au sein du Conseil d'administration de l'AIG

M. Catillaz estime que compte tenu de l'impact de l'aéroport sur la commune du Grand-Saconnex, celui-ci couvrant une grande partie des terrains de la commune, et des préavis que celle-ci doit donner sur les projets de construction, elle devrait avoir un siège permanent au Conseil d'administration.

En outre, il explique que l'exonération fiscale de l'AIG pose un problème. Pour la commune, l'aéroport n'est pas d'utilité publique, il s'agit d'un commerce. L'Etat touche des bénéficiaires, mais pas la commune qui doit supporter les inconvénients. De ce fait, la commune demande la levée de l'exonération fiscale communale. M. Catillaz demande que le Conseil d'Etat accorde une attention particulière à ce point.

Discussions

M. François Longchamp rappelle que le Conseil d'Etat a toujours estimé que l'AIG devait rester un établissement public et jouer son rôle indispensable d'outil économique pour le développement du canton. Il rappelle qu'en 2007 est intervenu le transfert d'actifs permettant à l'aéroport de devenir propriétaire de ses locaux et de la stratégie qu'il convient d'appliquer. Pour lui, le PL 8201 est donc dépassé.

Plusieurs commissaires s'expriment dans le même sens, estimant que le projet de loi est désuet, qu'il faut faire acte de réalisme en l'abandonnant.

Deux députés suggèrent toutefois que le PL 8201 soit gelé dans l'attente de la finalisation et de l'éventuelle adoption du projet de loi générale sur la gouvernance.

Vote d'entrée en matière

<p>Oui : 4 (2 soc., 1 vert, 1 MCG) Non : 6 (2 PDC, 2 rad., 2 UDC) Abs. : 1 (1 lib.)</p>
--

L'entrée en matière sur le PL 8201 modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25) est ainsi refusée.

Considérant ainsi que ce projet de loi est dépassé, la majorité de la Commission de l'économie vous recommande donc, Mesdames et Messieurs les députés, de le refuser.

Art. 7, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)

¹ L'établissement est géré, en conformité avec la concession fédérale, par un conseil d'administration formé de :

- a) 1 membre de chaque parti représenté au Grand Conseil, désigné par ce dernier ;
- b) 4 membres désignés par le Conseil d'Etat, soit deux membres représentant les milieux économiques, un membre désigné sur proposition des associations de protection de l'environnement et une membre émanant des milieux aéronautiques ;
- c) 2 membres représentant les communes genevoises riveraines (Grand-Saconnex, Vernier, Versoix, Meyrin, Genthod) proposés par l'Association des Communes Genevoises ;
- d) 1 membre désigné par le Conseil d'Etat, sur proposition des chefs des départements de l'économie publique des cantons romands ;
- e) 1 membre désigné par le Conseil d'Etat, sur proposition des présidents des Conseils généraux des départements français limitrophes ;
- f) 1 membre désigné par le Conseil d'Etat, parmi les compagnies aériennes opérant à Genève ;
- g) 3 membres élus par le personnel de l'établissement ;
- h) 1 membre représentant des riverains de l'aéroport désigné par le Conseil d'Etat sur proposition des associations de défense des riverains.

² Les administrateurs désignés par le Conseil d'Etat, conformément à l'alinéa 1, lettre b, doivent être choisis, notamment, en fonction de leurs compétences ou de leur expérience dans le domaine de la gestion ou de l'aviation civile. Les diverses tendances de la vie économique, sociale et environnementale du canton et de sa région doivent être représentées afin de promouvoir une politique d'entreprise conforme au développement durable.

Art. 12, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le président du conseil d'administration est nommé par le Conseil d'Etat en dehors de ses membres. Le conseil d'administration élit le vice-président ; sa désignation est soumise à l'approbation du Conseil d'Etat.

Art. 13, al. 2 (nouvelle teneur)

² Sous réserve des compétences du Grand Conseil, du Conseil d'Etat et de l'autorité compétente de la Confédération en matière d'aviation civile, et dans le respect du contrat de prestations conclu avec l'Etat, le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion de l'établissement et a notamment les attributions suivantes :

- a) il ordonne, par règlement, son mode de fonctionnement et de représentation ainsi que l'exercice de sa surveillance générale sur l'établissement ;
- b) il fixe les compétences du conseil de direction et détermine les tâches qui lui sont déléguées. Il désigne, sous réserve du président, le vice-président ainsi que les trois autres de ses membres appelés à en faire partie ;
- c) il veille à l'organisation adéquate des services d'administration générale, y compris de comptabilité, des services techniques et commerciaux ;
- d) il détermine les attributions du directeur général et des cadres supérieurs ;
- e) il élabore, en collaboration avec le Conseil d'Etat, le projet de contrat de prestations entre l'établissement et l'Etat après consultation des associations représentant le personnel, ainsi que les projets d'avenants éventuels au contrat de prestations ;
- f) il adopte chaque année :
 - 1° le budget d'exploitation et le budget d'investissement,
 - 2° les comptes de clôture, soit bilan et compte de profits et pertes,
 - 3° le rapport de gestion qui sera présenté au Grand Conseil,
 - 4° le rapport de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien et le transmet au Conseil d'Etat ;
- g) il se prononce sur le rapport annuel de l'organe de contrôle ;
- h) il fixe, sous réserve des compétences de l'autorité fédérale, les tarifs, émoluments et redevances aéroportuaires ;
- i) il arrête les programmes de travaux de sa compétence et contrôle l'emploi des sommes prévues pour leur exécution ;
- j) il décide des opérations d'acquisition et d'aliénation d'actions, parts sociales, participation ou obligations ;
- k) il établit le statut du personnel après négociation avec les organisations représentatives du personnel ;
- l) il nomme et révoque les cadres supérieurs ;
- m) il décide, dans les limites de ses compétences, de tous les appels de fonds destinés au financement de l'établissement ;

- n) d'une manière générale, il prend toutes les dispositions pour l'exécution de la mission qui lui est assignée par l'article 2, ordonne toutes études et tous actes que requièrent la bonne administration de l'établissement et le développement de son activité.

Art. 14, al. 2 (nouvelle teneur)

² Il est convoqué par le président ou, à défaut, par le vice-président.

Art. 15 Conseil de direction (nouvelle teneur)

Composition

¹ Le conseil de direction se compose de 5 membres représentatifs des diverses tendances de la vie économique, sociale et environnementale du canton. Le président et le vice-président du conseil d'administration en font partie de droit. Les trois autres membres sont choisis chaque année en son sein, par le conseil d'administration. Ils sont rééligibles une fois. Un mois avant la date de l'élection, il est procédé à une ouverture formelle des candidatures.

² Le conseil de direction est présidé, en principe, par le vice-président du conseil d'administration.

³ Le secrétariat du conseil de direction est assumé par le secrétaire du conseil d'administration.

Art. 16, al. 2 (nouvelle teneur)

² Il est convoqué par le président ou, à défaut, par le vice-président.

Art. 19, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le directeur général de l'établissement assume la direction de celui-ci selon un cahier des charges adopté, conformément aux directives fédérales, par le conseil d'administration. Il exécute les décisions du conseil d'administration et du conseil de direction et assiste à leurs séances avec voix consultative. Il reçoit ses instructions du conseil de direction.

Date de dépôt : 1^{er} novembre 2011

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Roger Deneys

Mesdames et
Messieurs les députés,

Déposé le 16 mars 2000 et signé par les éminents députés Christian Brunier, Christine Sayegh, Françoise Schenk-Gottret, Alberto Velasco, Dominique Hausser, Anne Briol, Rémy Pagani et David Hiler, le PL 8021 proposait de réformer la gouvernance de l'Aéroport International de Genève.

Son exposé des motifs débutait de la façon suivante :

En 1993, l'Etat a décidé de donner davantage d'autonomie à l'Aéroport international de Genève. Après un septennat d'expérience, nous constatons que cette autonomisation garantit certes plus de responsabilité opérationnelle, mais que le cadre stratégique, les objectifs et le contrôle sont mal définis. Or l'autonomisation mise en pratique dans un cadre flou n'a que peu de sens.

C'est pourquoi, ce projet de loi propose de soumettre l'aéroport à un contrat de prestations qui permettrait de clarifier les règles, de fixer des objectifs et de définir les indicateurs utilisés pour les mesurer.

Il rappelait également l'enjeu relatif au statut public ou privé de l'aéroport :

« Influencés ou conditionnés par les prophètes de la globalisation de l'économie mondiale, certains pensent que la privatisation de cet établissement serait judicieuse. Nous pensons, au contraire, que cet aéroport doit rester un vrai service public, et ne pas être soumis aux seuls critères du profit maximum. En effet, cet établissement fait partie de la dynamique économique de Genève, mais il doit aussi se soucier des aspects sociaux et environnementaux de notre canton. Retirer cet aéroport des mains publiques serait un acte de bradage inacceptable du bien public qui profite à l'ensemble de la population du canton et de la région. »

La réforme du Conseil d'administration de l'aéroport y était également envisagée « *afin de le rendre davantage représentatif et conforme à notre volonté de promouvoir une politique de développement durable.* »

Or, le 2 novembre 2009, ultime séance de la précédente législature, l'entrée en matière sur ce projet de loi a été refusée par une faible majorité composée de 2 PDC, 2 R et 2 UDC.

Ce projet de loi était-il devenu obsolète comme le conseiller d'Etat François Longchamp avait cherché à le faire croire ? Rien n'est moins sûr !

Même si certaines dispositions dudit projet de loi ne sont plus d'actualité, il n'en va pas de même des aspects relatifs à la gouvernance de l'aéroport et notamment de la composition de son Conseil d'administration,

Faut-il rappeler que, alors que les premières tentatives de réformes anti-démocratiques de la gouvernance des Conseils d'administration des HUG, des TPG et des SIG ont été refusées en votation populaire le 1^{er} juin 2008, le Conseil d'Etat, mauvais perdant et sans doute trop sensible au charme douteux des réformes technocratiques qui visent à « dépolitiser la gestion pour la rendre plus efficace » (on a pu mesurer la pertinence de ce type de choix à plusieurs occasions, tant à Swissair, disparue, qu'à l'UBS, qui a dû être sauvée en catastrophe par les contribuables helvétiques), est revenu à la charge à peine un an plus tard, le 24 août 2009 ?

Du coup, si ce projet de loi s'est – sans surprise politique - retrouvé marginalisé par rapport au projet de loi sur la gouvernance PL 10679 qui sera traité lors de notre prochaine séance du Grand Conseil (voir rapports sous <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/PL10679A.pdf>), il n'en demeure pas moins qu'il offre une véritable occasion de redéfinir la gouvernance de l'aéroport de façon plus respectueuse de la volonté populaire que ne le fait le Conseil d'Etat.

Pour cette simple raison, nous invitons Mesdames et Messieurs les députés à accepter l'entrée en matière sur ce projet de loi et à le renvoyer, pour un traitement effectif, à la Commission de l'économie.