

Projet présenté par les députés:

M^{mes} et MM. Jean Rémy Roulet, Michel Halpérin, Nelly Guichard, Jean-Marc Odier, Bernard Annen, Michel Balestra, Florian Barro, Nicolas Brunschwig, Thomas Büchi, Claude Blanc, Luc Barthassat, Janine Berberat, Jacques Béné, Pierre Ducrest, Gilles Desplanches, Jean-Claude Dessuet, John Dupraz, Hervé Dessimoz, Henri Duvillard, Pierre Froidevaux, Philippe Glatz, Janine Hagmann, Yvonne Humbert, René Koechlin, Armand Lombard, Bernard Lescaze, Geneviève Mottet-Durand, Alain-Dominique Mauris, Jean-Louis Mory, Vèrène Nicollier, Pierre-Louis Portier, Michel Parrat, Stéphanie Ruegsegger, Walter Spinucci, Micheline Spoerri et Olivier Vaucher

Date de dépôt: 4 septembre 200

Messagerie

Projet de loi

modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Article unique

La loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993, est modifiée comme suit :

Art. 1 Société aéroportuaire (nouvelle teneur)

¹ Une société d'économie mixte (art. 762 CO), appelée " Aéroport international de Genève " (AIG), ci-après la " société aéroportuaire " est constituée aux fins de détenir, exploiter, adapter et promouvoir, dans les limites de la concession

fédérale, les bâtiments, les installations et les aménagements extérieurs situés dans la zone aéroportuaire au sens de la loi du 18 septembre 1992.

²L'Etat souscrit la totalité du capital-actions de la société aéroportuaire et cède des actions aux autres collectivités publiques, ainsi qu'aux particuliers. Il en conserve 33 % plus une au moins et 49 % au plus.

Art. 2, al. 1 et 2 Missions (nouvelles teneurs)

¹La société aéroportuaire a pour mission de détenir, exploiter, adapter et promouvoir les constructions et installations situées dans la zone aéroportuaire, en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs.

²Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, la société aéroportuaire tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que de la protection de l'environnement.

Art. 3 Siège (nouvelle teneur)

Le siège de la société aéroportuaire est à Genève.

Art. 4 Propriété (nouvelle teneur)

¹Les terrains compris dans la zone aéroportuaire demeurent la propriété de l'Etat de Genève, qui les remet gratuitement en droit de superficie à la société aéroportuaire pour une durée de 99 ans.

²Les constructions et installations sont transférées par l'Etat à la société aéroportuaire, à une valeur déterminée par un collège d'experts mandaté par le Conseil d'Etat.

³Les droits de superficie et de propriété par étage régulièrement consentis à des tiers sont réservés.

⁴Les actifs et passifs tels qu'ils figurent au bilan de l'AIG au 31.12.1999 sont transférés par l'établissement public autonome à la société aéroportuaire.

Chapitre II Rôle de l'Etat (nouvelle teneur)

Art. 5 Conseil d'Etat et Grand Conseil (nouvelle teneur)

¹ L'Etat favorise la promotion de l'aéroport dans l'intérêt du développement économique, social et culturel du canton et de la région. Il veille à protéger la population contre les nuisances dues à son exploitation.

² Le Conseil d'Etat approuve les premiers statuts de la société aéroportuaire.

³ Le Conseil d'Etat délègue des représentants au sein du Conseil d'administration de la société aéroportuaire.

⁴ L'approbation du Grand Conseil est requise :

- a) lorsque la réalisation d'un bâtiment ou d'un équipement décidée par la société aéroportuaire implique un financement total ou partiel par les finances publiques cantonales ;
- b) lorsqu'un bâtiment ou un équipement doit être implanté en tout ou partie en dehors de la zone aéroportuaire.

⁵ Les compétences de l'autorité fédérale sont réservées.

Chapitre III Organisation (nouvelle teneur)

Art. 6 Organes (nouvelle teneur)

Les organes de la société aéroportuaire sont :

- a) l'Assemblée générale ;
- b) le Conseil d'administration ;
- c) le Conseil de direction ;
- d) l'Organe de révision.

Art. 7 Assemblée générale (nouvelle teneur)

¹ Les collectivités publiques doivent disposer de plus d'un tiers et de 49 % au plus du capital social donnant droit de vote.

² Les décisions qualifiées au sens des statuts de la société aéroportuaire requièrent les deux tiers au moins des voix attribuées aux actions représentées.

Art. 8 Conseil d'administration (nouvelle teneur)

¹ La société aéroportuaire est gérée, en conformité avec la concession fédérale, par un Conseil d'administration formé de 12 à 15 membres.

² Les collectivités publiques proposent un tiers au moins et la moitié au plus des membres du Conseil d'administration, dont un membre des autres cantons

romands, un membre des départements français limitrophes et un membre des communes genevoises.

³ Les administrateurs proposés par les collectivités publiques doivent être choisis, notamment, en fonction de leurs connaissances de la gestion d'entreprise ou de l'aviation civile, représentant dans la mesure du possible les diverses tendances de la vie économique, sociale et environnementale du canton et de sa région, afin de promouvoir une politique d'entreprise conforme au concept du développement durable.

⁴ Le personnel de la société aéroportuaire désigne un représentant au Conseil d'administration.

⁵ Le Conseil d'Etat nomme et révoque les représentants des collectivités publiques au Conseil d'administration.

⁶ Les autres membres du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale.

⁷ Les administrateurs sont nommés ou élus pour une période de 4 ans, commençant le 1^{er} mars de l'année qui suit le renouvellement du Grand Conseil et du Conseil d'Etat. Ils sont rééligibles deux fois de suite.

⁸ Le membre du Conseil d'administration qui n'assiste pas à la moitié des séances du conseil au cours d'un exercice est réputé démissionnaire de plein droit.

⁹ En cas de décès, de démission ou de perte d'une condition de nomination ou de révocation, il est pourvu au remplacement de l'administrateur pour la fin de la période quadriennale, sauf si la vacance survient moins de 3 mois avant la fin de celle-ci.

Art. 9 Incompatibilité (nouvelle teneur)

Les membres du Conseil d'administration, quel que soit leur mode de nomination, ne doivent être, ni directement, ni indirectement, fournisseurs de la société aéroportuaire ou chargés de travaux pour le compte de celle-ci.

Art. 10 Responsabilité (nouvelle teneur)

Les membres du Conseil d'administration sont personnellement responsables envers la société aéroportuaire des dommages qu'ils causent en manquant, intentionnellement ou par négligence, aux devoirs de leur fonction.

Art. 11 Révocation (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat peut en tout temps révoquer pour justes motifs un membre du Conseil d'administration nommé par lui. Est notamment considéré comme tel le fait que, dans l'exercice de sa fonction, le membre du Conseil d'administration s'est rendu coupable d'un acte grave, a manqué à ses devoirs ou est devenu incapable de bien gérer.

Art. 12 Président, vice-président - Rémunération - Secrétariat (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'administration s'organise lui-même. Il désigne notamment son président, son vice-président et son secrétaire. Ce dernier n'appartient pas nécessairement au conseil.

² Le Conseil d'administration peut constituer des délégations en son sein.

³ Les membres du Conseil d'administration reçoivent une rémunération adéquate en rapport avec leurs activités.

Art. 13 Attributions (nouvelle teneur)

Sous réserve des compétences de la Confédération en matière d'aviation civile et des attributions réservées à l'Assemblée générale, le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus, notamment :

- a) d'ordonner, par voie de règlement, son mode de fonctionnement et de représentation ;
- b) de fixer les compétences du Conseil de direction et de déterminer les tâches qui lui sont déléguées. Il désigne, sous réserve du président et du vice-président, les autres membres appelés à en faire partie ;
- c) de veiller à l'organisation adéquate des services d'administration générale, y compris la comptabilité et les services techniques, opérationnels et commerciaux ;
- d) de déterminer les attributions du directeur général et des cadres supérieurs ;
- e) d'adopter chaque année :
 - 1° le budget d'exploitation et le budget d'investissement,
 - 2° les comptes de l'exercice, soit le bilan et le compte de profits et pertes,
 - 3° le rapport de gestion qui sera présenté à l'Assemblée générale,
 - 4° le rapport de la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien et le transmet au Conseil d'Etat,
- f) de se prononcer sur le rapport annuel de l'Organe de révision ;
- g) de fixer, sous réserve des compétences de l'autorité fédérale, les tarifs, émoluments et redevances aéroportuaires ;
- h) d'arrêter les programmes de travaux et de contrôler l'emploi des sommes prévues pour leur exécution ;
- i) de décider des opérations d'acquisition et d'aliénation d'actions, parts sociales, participation ou obligations ;
- j) d'établir et modifier le statut du personnel après concertation avec les organisations représentatives du personnel ;

- k) de nommer et révoquer les cadres supérieurs ;
- l) de décider des appels de fonds destinés au financement de la société aéroportuaire ;
- m) d'une manière générale, de prendre toutes les dispositions pour l'exécution de la mission qui lui est assignée par l'article 2, d'ordonner toutes études et tous actes que requièrent la bonne administration de la société aéroportuaire et le développement de son activité.

Art. 14, al. 1 et 2 (nouvelles teneurs)

¹ Le Conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'exige l'intérêt de la société aéroportuaire.

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

Art. 15 Conseil de direction (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil de direction se compose de 5 membres. Le président et le vice-président du Conseil d'administration en font partie de droit. Les trois autres membres sont choisis pour deux ans, en son sein, par le Conseil d'administration. Ils sont rééligibles.

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

³ Le membre du Conseil d'administration nommé par le personnel de la société aéroportuaire ne peut faire partie du Conseil de direction.

⁴ Le secrétariat du Conseil de direction est assumé par le directeur général.

Art. 16, al. 1 et 2 (nouvelles teneurs)

¹ Le Conseil de direction se réunit aussi souvent qu'il le juge nécessaire pour la bonne marche de la société aéroportuaire et l'exécution des affaires qu'il assume.

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

Art. 17, lettre a (nouvelle teneur)

- a) il pourvoit à l'exécution des décisions du Conseil d'administration et veille à la bonne marche de la société aéroportuaire, dont il suit la gestion courante.

Art. 18 Organe de révision (nouvelle teneur)

¹ L'Assemblée générale nomme l'Organe de révision. Le mandat de révision est d'une année, renouvelable.

² Le rapport de révision est transmis au Conseil d'administration, qui le porte à la connaissance de l'Assemblée générale et du Conseil d'Etat.

Art. 19 Direction (nouvelle teneur)

Le directeur général de la société aéroportuaire assume la direction de celle-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 président du Conseil d'administration.

Art. 20, al. 1, 1^{re} phrase Ressources (nouvelle teneur)

¹ Les ressources de la société aéroportuaire sont :

Art. 21 Exonération fiscale (nouvelle teneur)

La société aéroportuaire est exempte des impôts cantonaux et communaux.

Art. 23, al. 1 à 3 (nouvelles teneurs)

¹ La Commission consultative a pour but de permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre la société aéroportuaire, les communes riveraines, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs, soit en particulier les compagnies aériennes.

² Elle veille à ce que la société aéroportuaire tienne compte dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement conformément à l'article 2, alinéa 2.

³ Elle donne son avis sur le système de gestion environnementale de l'aéroport.

Art. 24 Lutte contre le bruit (nouvelle teneur)

La Commission consultative doit en particulier donner des avis sur toutes questions concernant le bruit provoqué par les aéronefs utilisant l'Aéroport international de Genève ou survolant le canton.

Art. 25, al. 1, lettre e, i et j (nouvelles teneurs)

- e) de cinq représentants des communes genevoises, proposés par l'Association des communes genevoise ;
- i) un représentant de Swisscontrol SA, services de la navigation aérienne ;
- j) deux représentants des compagnies aériennes utilisant l'aéroport.

Art. 30 En général (nouvelle teneur)

La société aéroportuaire prend, sous réserve des compétences réservées au Conseil d'Etat par la présente loi, toutes les mesures propres à remplir la mission qui lui est assignée par l'article 2 et veille au respect de la législation fédérale relative à la navigation aérienne et à l'exploitation d'aéroports ouverts au public, ainsi qu'aux dispositions spécifiques de la concession fédérale.

Art. 31 Location (nouvelle teneur)

La société aéroportuaire peut donner en location ou en concession des locaux techniques, administratifs et commerciaux.

Art. 32 Entretien (nouvelle teneur)

La société aéroportuaire assure l'entretien et l'adaptation des bâtiments, biens et équipements dont elle est propriétaire.

Art. 33 Investissements (nouvelle teneur)

La société aéroportuaire décide des investissements dont elle assume elle-même le financement, par ses ressources ou par l'emprunt.

Art. 34 Emprunts (nouvelle teneur)

La société aéroportuaire peut contracter des emprunts destinés au financement de ses investissements.

Art. 35 En général (nouvelle teneur)

La société aéroportuaire tient une comptabilité selon les normes comptables fixées par le Code des obligations et présente en outre ses comptes selon les normes internationales (IAS).

Art. 36 Charges financières (nouvelle teneur)

La société aéroportuaire assume les frais financiers de ses emprunts et les amortissements de ses actifs.

Art. 37 abrogé

Art. 38 abrogé

Chapitre VII abrogé

Art. 39 abrogé

Art. 40 Transfert des droits et obligations (nouvelle teneur)

L'ensemble des droits et obligations de l'Etat de Genève et de l'établissement public autonome, tels que notamment les contrats, les tarifs et les taxes à percevoir ou à payer, sont transférés de plein droit à la société aéroportuaire au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 41, al. 1 et 3 (nouvelles teneurs)

¹ Le personnel de l'établissement public autonome au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi est transféré de plein droit à la société aéroportuaire, avec les droits et les conditions de travail acquis au moment du transfert.

³ Le personnel transféré à la société aéroportuaire peut rester affilié à la Caisse de prévoyance du personnel enseignant de l'instruction publique et des fonctionnaires de l'Administration du canton de Genève (CIA). Le personnel engagé ultérieurement par la société aéroportuaire peut également y être affilié.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de loi a pour objectif de donner à l'Aéroport international de Genève une autonomie indispensable pour assurer son développement à long terme.

Le contexte économique

Selon les prévisions de l'Association du transport aérien international publiées en octobre 1999, il y a tout lieu de penser que le trafic international des passagers continuera de croître à un taux supérieur de 5 % pour la période 1999-2003. Même si ce taux de croissance est légèrement revu à la baisse par rapport aux prévisions faites en 1998 et en 1997, cela signifie le doublement du trafic passagers à l'horizon 2020, soit un bouleversement de ce marché. Cela signifie que l'aéroport de Genève doit compter sur un trafic de 14 millions de passagers d'ici les 20 prochaines années, sans augmentation proportionnelle des mouvements d'avions.

Sur le plan de l'économie mondiale, il faut souligner les impacts dans les années à venir de ce que l'on appelle communément aujourd'hui la nouvelle économie, impacts sur la mobilité des personnes notamment au vu de la globalisation des échanges qu'entraînent des révolutions technologiques comme l'Internet et les télécommunications. Relevons simplement l'une des conclusions du professeur Stéphane Garelli de l'Université de Lausanne et de l'IMD, auteur des rapports annuels sur la compétitivité mondiale. Dans son rapport 2000, celui-ci conclut : *“Les conséquences sociales de la compétitivité restent une des préoccupations majeures pour toutes les nations. Les Pays-Bas, à titre d'exemple, semblent réussir à piloter une économie à deux étages. La première est globale avec une orientation à la flexibilité et à la compétitivité. L'autre est locale et basée sur un tissu social associatif favorisant le partage du temps de travail notamment.”*

Genève connaît déjà ce type d'évolution. Il n'y a qu'à prendre la liste des nouvelles entreprises qui s'installent dans notre région, d'étudier dans le détail ce qu'elles vont développer sur notre sol, pour se convaincre d'une chose : notre région attire les entreprises de la nouvelle économie. Ces activités sont peu polluantes, utilisent peu de matières premières. Ces

activités ont par contre leurs exigences. Celles d'être développées par une main-d'œuvre extrêmement qualifiée, mobile et internationale. Par leur caractère transnational, ces activités voient leurs régulations confiées à des organisations internationales dont la plupart ont élu domicile à Genève : OMC, OMPI, UIT, ISO pour ne citer que les plus médiatiques du moment. Il est donc prévisible de voir l'importance de ces organisations grandir au fil des années à venir.

L'Aéroport international de Genève constitue donc une fenêtre unique sur le monde permettant à toute une région un développement économique respectueux de l'environnement et du social, un développement durable somme toute. C'est également une infrastructure d'accueil majeur pour la Genève Internationale.

Le Contexte juridique suisse

Sur le plan international, les accords bilatéraux, acceptés par le peuple suisse le 21 mai 2000, permettent notamment aux compagnies aériennes suisses d'accéder au marché de l'Union européenne. Or ces accords amélioreront la qualité de la desserte de Genève, et ceci sur plusieurs plans : meilleures connections, tarifs à la baisse, entrée en jeu de nouvelles compagnies aériennes, et ceci au bénéfice des clients de notre aéroport.

Sur le plan fédéral, l'Aéroport international de Genève est actuellement au bénéfice d'une concession fédérale d'exploitation. Cette concession arrive à échéance le 31 mai 2001. Le Département fédéral a ouvert formellement la procédure de consultation sur cette demande qui fait l'objet d'une enquête publique. Il appartient aussi aux autorités fédérales de mesurer dans quelle mesure les lois cantonales relatives à l'aviation civile, sont compatibles ou non avec le droit fédéral. De notre point de vue, ce projet de loi est parfaitement compatible et ne constitue donc pas une entrave au renouvellement de cette concession.

Sur le plan cantonal, une modification législative du paysage aéronautique suisse est intervenue en avril 2000 dans le canton de Zurich. Elle est, de notre avis, majeure. Elle constitue un précédent dans la compétition que se livrent à distance Zurich-Kloten et Genève-Cointrin. En effet, ce printemps, le peuple zurichois, à une large majorité, s'est exprimé en faveur d'une autonomie accrue de l'Aéroport Zurich-Kloten, rebaptisé Unique Zurich Airport. A noter que cette votation portait sur un projet de loi émanant du Conseil d'Etat zurichois, approuvé par son Parlement.

Nouveaux moyens donnés à l'Aéroport international de Genève par ce projet de loi

Article 1

Cet article confère à l'Aéroport international de Genève le statut de société d'économie mixte au sens de l'article 762 du Code des obligations. Il attribue un nom à cette société d'économie mixte (société aéroportuaire). Il lui fixe ses objectifs à savoir : détenir, exploiter, adapter et promouvoir les bâtiments, les installations et les aménagements extérieurs situés dans la zone aéroportuaire. En contrepartie, il fixe les prétentions de l'Etat sur le capital action et sur le pourcentage des actions (une fois libérées) lui revenant.

Article 2

Cet article précise la mission de la société aéroportuaire telle que définie dans l'article 1 : elle doit satisfaire aux besoins de ses utilisateurs tout en respectant les intérêts environnementaux, sociaux et culturels de la région.

Article 3

Il s'agit du changement de forme. L'“ établissement ” est remplacé par la “ société aéroportuaire ”.

Article 4

Cet article octroie un droit de superficie par l'Etat à la société aéroportuaire. Il prescrit le transfert des constructions et des installations réalisées par l'Etat ainsi que des biens mobiliers et des fonds propres de l'actuel établissement de droit public autonome à la société aéroportuaire.

Article 5

Cet article définit les rôles du Conseil d'Etat et du Grand Conseil.

Articles 6 et 7

Du fait de son nouveau statut, la société aéroportuaire est dotée d'un nouvel organe : l'Assemblée générale.

Article 8

Cet article fixe notamment la composition du Conseil d'administration selon des critères numériques, régionaux et syndicaux. Il fixe les conditions que doivent remplir les représentants des collectivités publiques pour y siéger.

Article 9

Idem que l'art. 3.

Article 10

Idem que l'art. 3.

Article 11

Modification formelle.

Article 12

Cet article octroie notamment au Conseil d'administration la faculté de nommer son président, son vice-président et son secrétaire.

Article 13

Cet article investit le Conseil d'administration des mêmes pouvoirs que ceux définis dans la loi existante, sous réserve des compétences de la Confédération en matière d'aviation civile et des attributions réservées à l'Assemblée générale. Il n'y a plus possibilité ni pour le Conseil d'Etat ni pour le Grand Conseil d'intervenir dans la gestion de la société aéroportuaire.

Articles 14 à 17

Idem que l'art. 3. Il s'agit également d'adapter ces articles à la composition du Conseil d'administration telle que définie à l'article 8.

Article 18

Cet article stipule que l'Organe de révision est nommé par l'Assemblée générale uniquement. L'approbation du Conseil d'Etat n'est plus nécessaire.

Article 19

Cet article définit les instances contrôlant les activités du directeur général de la société aéroportuaire. Le Conseil d'administration n'a plus besoin de l'approbation du Conseil d'Etat pour le nommer ou le révoquer.

Articles 20-21-23

Idem qu'article 3 avec une modification formelle à l'al. 3 de l'art. 23.

Article 24

Modification formelle.

Article 25

Cet article apporte des changements mineurs sur la composition de la Commission consultative qui doit donner son avis sur toutes les questions liées au bruit. Swissair n'y a ainsi plus un siège de droit, l'Association des communes genevoises peut étendre son choix de représentants à des communes qui ne sont pas forcément concernées par les zones de bruits de l'aéroport et le représentant de Swisscontrol SA n'est pas forcément son directeur.

Articles 30 à 36

Idem que l'article 3.

Article 37 supprimé

L'obligation d'attribuer 50 % à la réserve générale de l'établissement après paiement des charges ainsi que de verser le bénéfice de l'établissement après attribution est supprimée.

Articles 38 et 39 supprimés

Les compétences du Conseil d'Etat et du Grand Conseil en matière de surveillance des comptes, de dissolution de la société aéroportuaire sont supprimées.

Articles 40 et 41

Idem que l'art. 3.

Conclusion

Ce projet de loi donne à notre aéroport toutes les chances pour son développement futur, chances que nos collègues zurichois n'ont pas hésité à saisir et qu'ils ont eu la sagesse de soumettre au verdict populaire. Vous l'aurez compris : c'est un signal clair que nous voulons donner aux utilisateurs de notre aéroport, c'est un signal clair que nous donnons à Swissair, c'est un signal clair que nous voulons donner à la population genevoise, aux cantons voisins et à la France voisine, le signal d'une Genève ouverte sur le monde et non pas d'une Genève recroquevillée sur elle-même. Aux yeux de ce qui précède, nous vous recommandons, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de soutenir ce projet de loi afin qu'il soit concrétisé dans les meilleurs délais.