

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. 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, Véréne Nicollier, Pierre-Louis Portier, Michel Parrat, Stéphanie Ruegsegger, Walter Spinucci, Micheline Spoerri et Olivier Vaucher modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25)

Rapport de M. Jacques Jeannerat

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a examiné le PL 8298 pendant 16 (seize) séances entre le 26 novembre 2001 et le 2 novembre 2009. En définitive, une large majorité de la Commission a refusé l'entrée en matière sur ce projet de loi.

C'est sous les présidences successives de M^{mes} 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 M. Christophe Vuilleumier, M^{me} Anne-Marie Fiore et M. Hubert Demain. Merci pour leur très bon 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 Grand Conseil a adopté, le 5 décembre 2008, le projet de loi accordant une indemnité annuelle de fonctionnement aux Hôpitaux universitaires de Genève pour les années 2008 à 2011 sur la base d'un contrat de prestations.

Le PL 8298 vise à donner à l'Aéroport international de Genève (AIG) une plus grande autonomie pour, selon les auteurs du projet de loi « assurer son développement à long terme ». Pour cela, l'AIG deviendrait une société d'économie mixte, selon l'article 762 du CO. L'Etat ne pourrait conserver qu'un tiers des actions ainsi qu'un tiers des droits de vote dans les organes de l'AIG. Le PL prévoit également que les constructions et les installations situées sur le site aéroportuaire soient transférées par l'Etat à l'AIG ; les terrains restant propriété de l'Etat de Genève.

En réalité, ce projet de loi vient sonner comme une réaction et une réponse au PL 8201 déposé par des députés de gauche ; PL qui, lui, vise à un contrôle renforcé de la part de l'Etat de l'AIG en, notamment, le soumettant à un contrat de prestations. *[Voir PL 8201-A]*

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. Cet élément, qui fait partie du PL 8298, a donc été concrétisé.

Avis du Conseil d'Etat

Pour le Conseil d'Etat, l'AIG fonctionne aujourd'hui, objectivement, 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 ces 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 M. Carlo Lamprecht, le Conseil d'administration doit pouvoir prendre des décisions rapidement. Il estime donc que ses membres devraient être moins nombreux. Il estime toutefois que le PL 8298 n'est clairement pas satisfaisant et doit être rejeté. Il demande, pour le moins, que le projet de loi soit gelé car il affirme que le statut actuel de l'AIG, malgré certaines imperfections, ne nécessite aucun changement impératif et urgent. « Vouloir passer en force dans ces conditions, argumente le conseiller d'Etat, et donc créer des remous importants autour de l'AIG, n'est pas opportun. »

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

M. Jean-Pierre Jobin explique que le PL 8298 est inspiré du statut de l'Aéroport de Zurich, qui est une société anonyme d'économie mixte. Il reconnaît que la tendance mondiale est de donner plus d'autonomie aux aéroports, mais, précise-t-il, aucun n'est entièrement privatisé. Les « plus privatisés » sont les britanniques, dans lesquels l'Etat garde tout de même un

droit de veto. Un contrôle des collectivités publiques, ajoute M. Jobin, est maintenu dans tous les cas, en raison des services essentiels assurés par les aéroports.

Le directeur général de l'AIG exprime cependant « 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 ».

Pour le Comité de l'AGC, la question du transfert des actifs de l'Etat à l'AIG est importante, l'aéroport devenant propriétaire des biens immobiliers avec les charges et les avantages que cette situation entraîne. *[Note du rapporteur : « ...était importante ». Puisque les Genevois ont approuvé le principe du transfert des actifs en 2007.]*

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.

M. Mayer déplore le fait que la taille du Conseil d'administration l'empêche de pouvoir réagir rapidement. Il souligne que l'autonomie financière est importante pour l'AIG, relayant par-là l'importance de transférer la propriété des biens immobiliers et des installations de l'Etat à l'aéroport.

Il souligne le fait qu'aucun aéroport n'appartient de fait à des privés, raison pour laquelle le débat, selon la Chambre de commerce, doit se fonder

sur la réalisation des objectifs. L'idée d'une société d'économie mixte n'est pas la seule solution existante. M. Patrick Mayer estime que la société anonyme de droit public permet également d'atteindre les objectifs. Elle permet notamment à l'Etat de garder une « certaine surveillance ». La première solution est soumise au droit privé, alors que la seconde l'est au droit public.

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

Pour M. Guy Suchet, le PL 8298 propose de bons éléments pour répondre aux besoins de développement de l'AIG. Il souligne le fait que le PL 8298 fait référence au développement durable, en assignant au Conseil d'administration la tâche de chercher à le promouvoir. Pour lui les aspects environnementaux, économiques et sociaux doivent aller de concert, sinon il y a des blocages.

Il voit d'un œil positif l'idée d'un Conseil d'administration plus retreint, donc plus efficace.

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

Selon M. Deley, la création d'une société mixte amènerait de l'opacité dans la gestion et, selon lui, le Grand Conseil perdrait un moyen d'intervention. Il estime que la situation actuelle est plus favorable que les propositions du projet de loi, puisque en cas de problème c'est la collectivité qui est appelée à intervenir ; il convient de maintenir les liens existants.

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 pense que les propositions du PL 8298 permettent ces différents aspects.

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

M. Kellerhals estime que les politiques n'ont pas pour profession la gestion des aéroports et que trop de politiciens au sein du Conseil d'administration d'un aéroport 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, au niveau notamment 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.

Il rappelle alors qu'en 1947, les aéroports appartenaient aux administrations des pays, qu'ils étaient un service public et qu'ils jouaient un rôle stratégique. Les années 60 ont vu une évolution de cette situation tout comme ces dernières années qui ont connu l'émergence de nouveaux aéroports. Il mentionne qu'en 1945, les aéroports traitaient 20 millions de passagers alors qu'actuellement ce sont 3,5 milliards de personnes qui voyagent par année. Il précise encore que 120 aéroports possèdent aujourd'hui des projets de développement et d'expansion, dont 30 à 40 en Europe. Les Etats, au vu des coûts astronomiques, ne sont plus en mesure de financer ces investissements. Il remarque ensuite que son association a mené plusieurs enquêtes afin de définir des statuts différents pour les aéroports. Six groupes différents apparaissent :

- les aéroports gérés par le secteur public,
- les aéroports gérés par l'administration,
- les aéroports gérés par les ministères,
- les aéroports gérés par des municipalités qui demeurent stables,
- les aéroports gérés par des intérêts privés sur concession,
- les aéroports privés.

Il relève toutefois qu'il n'existe pratiquement pas d'aéroports privés, si ce n'est ceux de quelques complexes hôteliers en Afrique. Il déclare donc qu'il s'agit surtout de privatisations de la gestion.

S'agissant de prises de participations dans les aéroports, il évoque le groupe anglais BAA qui exploite des aéroports en dehors de la Grande Bretagne. Ses parts dans ces différents aéroports demeurent toutefois minoritaires. Il explique que la situation voit souvent un partenaire stratégique qui joue un rôle de conseiller.

Concernant la taille des Conseils d'administration des aéroports, il précise qu'elle varie, mais 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 l'autorité fédérale appuie les démarches visant une plus grande autonomie financière, sans oublier les aspects de service public. Une privatisation, selon lui, affecterait ces aspects. La création d'une nouvelle personnalité juridique pour l'AIG exigerait un transfert de la concession fédérale qui a été renouvelée en 2001 pour 50 ans. Ce transfert est possible, mais constitue une procédure lourde équivalente au renouveau de la concession. M. André Auer ne cache pas son irritation s'il devait recommencer l'opération 2 ou 3 ans plus tard.

Il retient donc uniquement deux éléments positifs du PL 8298 : le transfert des actifs immobiliers et la réduction du nombre de membres du Conseil d'administration, qui permettrait une plus grande rapidité dans les décisions.

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 ; la loi doit se limiter à définir l'organisation, mais pas les tâches.

La solution retenue pour l'Aéroport de Zurich : créer une société aéroportuaire propriétaire des locaux et responsable de la gestion. Ce qui permet une grande souplesse et une rapidité de réaction.

Sa recommandation pour Genève, et pour éviter les procédures pour obtenir une nouvelle concession, est d'aménager une loi dans le cadre de la concession existante et des autres lois fédérales. Le but conseillé étant que les infrastructures et la gestion soient dans les mêmes mains. La possession des infrastructures est importante vis-à-vis du marché des capitaux.

Concernant la taille du Conseil d'administration, M. Pascal 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 8298 ne dit pas ce qui, dans les modifications proposées, permettrait d'atteindre l'objectif visé, à savoir une plus grande autonomie de l'aéroport.

Il souhaite que des garde-fous soient placés si une nouvelle forme juridique devait être adoptée, car il craint qu'une structure autonomisée tienne moins compte des besoins des riverains.

Il aurait 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.

Il salue l'introduction de la notion de développement durable à l'article 8 du projet de loi.

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.

Pour M. Pontinelli, l'aéroport doit rester du domaine public. Les communes, explique-t-il, préfèrent négocier avec l'Etat.

M. Duty estime que dans le PL 8298, il n'y a pas de trace d'un conseil de surveillance. La direction d'une société d'économie mixte aura, selon lui, essentiellement pour charge de dégager des bénéfécies.

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, se référant à l'article 21 du projet de loi, M. Catillaz 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 bénéfécies, 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. Afin de minimiser les risques, il pense que le statut de l'aéroport ne doit pas être modifié. Le marché de l'aéronautique est en évolution constante, les risques liés à l'actionnariat et au rendement du capital ainsi que les aléas qui peuvent surgir dans ce type de configuration sont connus. Pour s'en rendre compte, souligne-t-il, il suffit de considérer la situation zurichoise. L'endettement de cet aéroport a entraîné le doublement de ses taxes.

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 8298 est donc clairement dépassé.

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

Un député suggère toutefois que le projet de loi 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

Oui : 1 (1 lib.)

Non : 7 (1 vert, 2 PDC, 2 rad., 2 UDC)

Abs. : 3 (2 soc., 1 MCG)

L'entrée en matière sur le PL 8298 modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève (H 3 25) est ainsi refusée.

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

Cat. II

Projet de loi (8298)

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.

² L'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)

¹ La 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.

² Dans 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)

¹ Les 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.

² Les 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.

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

⁴ Les 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 (nouveau 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.