

9 octobre 2015

Introduction

L'aéroport international de Genève est un aéroport situé sur territoire suisse, régi par le droit suisse et contrôlé par le Canton de Genève.

Du fait de sa situation le long de la frontière franco-suisse, il bénéficie d'un accès depuis la France (route douanière) et comporte un secteur « France » sous douane française.

Il est géré par l'établissement public autonome « Genève Aéroport » qui emploie environ 1 000 collaborateurs. En tout la plate-forme aéroportuaire accueille 10 000 personnes, réparties entre 200 sociétés, dont 80 commerces.

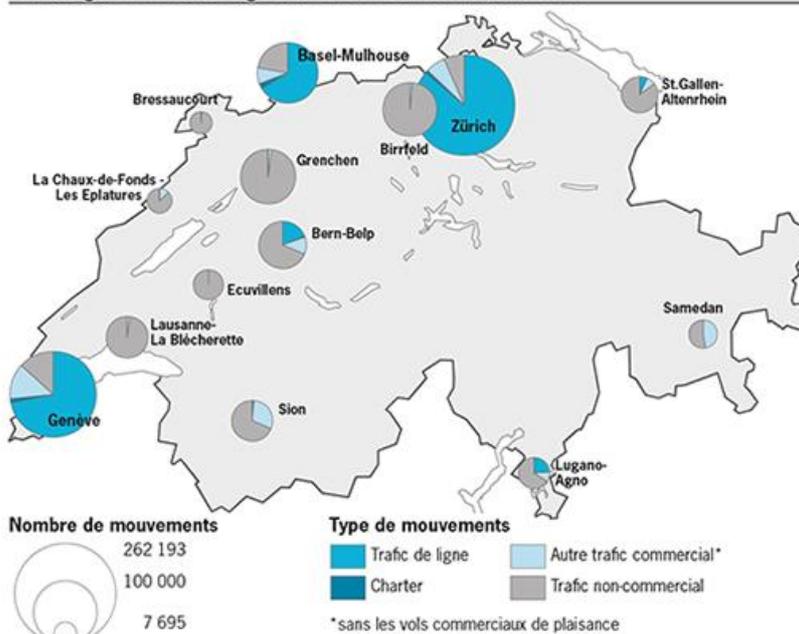
La moitié des bénéfices réalisés sont versés à l'État de Genève, soit 180 millions de francs suisses depuis 2010. Il ne bénéficie actuellement d'aucune subvention et a réalisé 450 millions de francs suisses d'investissements depuis 2010.

Fonctionnement et gouvernance de GVA

Organisation de l'aviation à l'échelle de la Confédération suisse

La Suisse compte trois aéroports nationaux (Genève, Bâle et Zurich) et dix aéroports régionaux (voir carte ci-dessous).

Décollages et atterrissages dans l'aviation civile, en 2013



Les services fédéraux concernés sont le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC) et l'Office fédéral de l'Aviation civile (OFAC), organisme compétent en matière de politique aéronautique et de surveillance de l'aviation civile suisse.

Ces organismes mettent notamment en œuvre le [plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique \(PSIA\)](#), qui définit à la fois :

- ≡ les modalités de planification, de construction et de l'exploitation d'un aérodrome (concession, règlement d'exploitation).
- ≡ pour chaque aérodrome : l'objectif, le périmètre, les principes d'utilisation, les équipements et leur affectation, la desserte et le cadre de l'exploitation, sous forme d'une fiche dite « Fiche par objet PSIA ».

Il revêt un caractère obligatoire pour les services fédéraux, les cantons et les communes (plans directeurs et plans d'affectation).

L'OFAC a également comme missions :

- ≡ la surveillance des entreprises de transport aérien : octroi des autorisations d'exploitation après évaluation technique, opérationnelle et financière ;
- ≡ le suivi de la formation initiale et continue des pilotes, aiguilleurs du ciel et spécialistes de l'entretien ;
- ≡ la définition des conditions techniques d'exploitation du matériel volant.

Concession et règlement d'exploitation de GVA

Le DETEC et l'OFAC ont notamment la charge de renouveler les concessions d'une durée de 50 ans octroyées aux aéroports et d'approuver les règlements d'exploitation.

Concernant GVA, [cette concession](#) a été renouvelée en 2001 et le [nouveau règlement d'exploitation](#) a été adopté.

Fiche par objet PSIA de l'aéroport international de Genève

Cette fiche est en cours d'élaboration depuis mars 2013 en lien avec le Canton de Genève, les communes concernées et l'aéroport.

Faisabilité d'un PSIA transfrontalier

Aucun élément dans le droit interne suisse ne permet d'étendre les dispositions du PSIA à la partie française.

La mise en place de compensations financières est notamment liée à l'extension de la zone de bruit qui va rendre des communes inconstructibles (pour le logement) et limiter la hauteur des bâtiments d'activités à cause du nouveau plafond aérien. Seule la réglementation française peut s'appliquer aux communes situées sur le territoire français de l'agglomération.

Application de la convention d'ESPOO

Les études d'impact transfrontalières prévues par cette convention ne peuvent intervenir qu'« *avant que ne soit prise la décision d'autoriser ou d'entreprendre une activité proposée inscrite sur la liste figurant à*

l'appendice I, qui est susceptible d'avoir un impact transfrontière préjudiciable important. »

Or, la seule activité en lien avec les aéroports prévus à l'appendice 1 de la Convention d'Espoo concerne la phase de « *construction (...) d'aéroports dotés d'une piste principale d'une longueur égale ou supérieure à 2100 mètres* ».

Le PSIA ou « plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique définit pour l'aéroport de Genève, « *les conditions générales de son exploitation, le périmètre de l'aérodrome, l'équipement, le cadastre du bruit, l'aire de limitation des obstacles à la navigation aérienne et la protection de la nature et du paysage* » à l'horizon 2030 (source : Office fédéral de l'aviation civile).

Ne créant aucune nouvelle construction de pistes sur l'aéroport, il n'est pas susceptible d'entrer dans l'application de la convention d'ESPOO.

Organisation de l'aviation à l'échelle cantonale

Le fonctionnement actuel de l'aéroport découle de la [Loi cantonale du 10 juin 1993 sur l'Aéroport International de Genève.](#)

Tutelle des autorités genevoises

Cette loi a créé un établissement de droit public genevois appelé « Aéroport international de Genève » (ou AIG) et rebaptisé « Genève Aéroport » (GVA).

GVA est un établissement autonome qui dispose de son propre budget mais fonctionne sous la tutelle du Canton de Genève.

Il est notamment placé sous le contrôle du Conseil d'Etat (le gouvernement genevois), qui approuve les budgets et comptes de GVA, désigne 8 des 20 membres du conseil d'administration, nomme le président et le premier vice-président, approuve le choix du second vice-président, du directeur général ainsi que les investissements « hors budget » ou le recours à un investisseur privé.

Le Conseil d'Etat présente chaque année au Grand Conseil (Assemblée genevoise) un rapport sur la gestion de l'établissement.

Le Grand Conseil est compétent pour approuver la réalisation d'un bâtiment ou d'un équipement qui implique un financement total ou partiel par l'impôt et de manière générale par les finances publiques cantonales et lorsqu'un bâtiment ou un équipement doit être implanté en tout ou en partie en dehors du périmètre aéroportuaire.

Il nomme également un membre du conseil d'administration pour chaque parti représenté au Grand Conseil (7 en tout).

Missions de GVA

GVA est chargé de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations, sous réserve des compétences du Grand Conseil et du Conseil d'Etat genevois et dans le respect des législations cantonales et fédérales.

En 2006 le Canton a transféré à GVA la propriété des bâtiments, installations et aménagements extérieurs, compris dans le périmètre aéroportuaire, à l'exception de terrains restés propriétés du Canton (et dénommés biens-fonds).

GVA assure l'entretien et l'adaptation des biens et équipements dont il est propriétaire et décide des investissements dont il assure lui-même le financement, par ses ressources ou par l'emprunt.

Il peut également donner en location ou en concession les locaux techniques, administratifs et commerciaux dont il est propriétaire et dont il n'a pas lui-même l'usage.

Organes de GVA et représentativité des collectivités locales

GVA dispose d'un conseil d'administration de 20 membres, organe de gestion de l'établissement, d'un conseil de direction, organe exécutif de cinq membres et d'une direction générale (voir annexe).

Le Comité d'administration prend toutes les décisions utiles à la gestion de l'aéroport, sous réserve des prérogatives du Conseil d'Etat et du Grand Conseil.

Parmi les membres du Conseil d'administration, figurent :

- ≡ Sept représentants du Grand conseil (un par parti politique) ;
- ≡ Cinq représentants choisis par le Conseil d'Etat en fonction de leurs compétences ou de leur expérience dans le domaine de la gestion ou de l'aviation civile et représentant, dans la mesure du possible, les diverses tendances de la vie économique et sociale du canton et de sa région ;
- ≡ Le Président et le Vice-président sont choisis parmi ces douze membres.

Le reste du Conseil d'administration est composé de représentant des collectivités locales et du personnel :

- ≡ Deux représentants des communes du Grand-Saconnex et de Meyrin (un par commune),
- ≡ Trois représentants proposés par les cantons romands et départements français limitrophes (2 pour le Valais et Vaud, un pour les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie) et désignés par le Conseil d'Etat
- ≡ Trois représentants élus du personnel.

Le comité de direction met en œuvre les décisions du Conseil d'administration. Il se compose du Président, des deux Vice-Présidents et de deux membres élus parmi les membres du Conseil d'administration à l'exception des représentants du personnel.

Comptabilité, finances et fiscalité

GVA tient une comptabilité selon les normes comptables internationales.

GVA assume l'ensemble des charges liées à son exploitation ainsi que l'amortissement de ses biens propres.

Les ressources de l'établissement sont :

- a) les recettes aéronautiques ;
- b) les recettes commerciales, soit notamment le produit des concessions, locations, droits de gérance ou rentes foncières ;
- c) les contributions de la Confédération et, le cas échéant, des cantons et autres collectivités et corporations publiques suisses et françaises ;
- d) les contributions des compagnies aériennes et d'autres organismes publics ou privés ;
- e) les dons et legs ;
- f) les revenus de ses fonds propres.

L'établissement est exempt des impôts cantonaux et communaux.

Les textes internationaux applicables

A l'aviation civile

Depuis 1947, la Suisse applique la [Convention de Chicago](#) du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale. Elle a servi de base pour définir la législation suisse (Loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation, [LA, RS 748.0](#), complétée par l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation, [OSAv, RS 748.01](#)).

Depuis juin 2002 la Suisse applique l'[Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien](#), afin d'harmoniser les dispositions réglementaires en matière de transport aérien intra-européen.

Aux contrôles douaniers

Convention bilatérale franco-suisse

L'extension de la piste de l'aéroport de Genève en 1956 a donné lieu à un échange de terrains avec la France : la Suisse a « acquis » des terrains situés en France pour étendre la piste de l'aéroport. En contrepartie une route douanière a été créée pour relier le territoire français à un « secteur France » de l'aéroport afin de permettre aux passagers de prendre directement des vols vers la France sans passer par la douane suisse.

Cette solution (route douanière et secteur douanier propre) avait déjà été expérimentée pour l'aéroport de Bâle Mulhouse, situé en France et bénéficiant d'une route douanière suisse et d'un « secteur suisse ».

Cette organisation a été formalisée dans la [Convention du 25 avril 1956](#) concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin et des [échanges de note ultérieurs](#) (Accord sous forme d'échange de notes entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la Confédération suisse confirmant l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à l'aéroport de Genève-Cointrin)

Ces textes créent un bureau à contrôle nationaux juxtaposés en territoire suisse dans les locaux de l'aéroport (aérogares et locaux fret), définissent les prérogatives respectives des douanes françaises et suisses et délimitent un « secteur France » dans l'aérogare relié au territoire français par une « route douanière » reliant la frontière en passant sous les pistes de l'aéroport.

Accords de Schengen

Depuis 2009 et l'entrée en vigueur de l'[Accord d'association de la Suisse à l'espace Schengen](#), les passagers qui se déplacent à l'intérieur de l'espace Schengen sont exempts de contrôle des personnes mais pas de contrôles douaniers, la Suisse n'étant pas membre de l'union douanière mise en place sur le territoire de l'UE. Seules les personnes en provenance ou à destination d'Etats ne faisant pas partie de l'Espace Schengen sont systématiquement contrôlées à l'aéroport de Genève.

Éléments potentiellement exportables de l'Euroairport Bâle-Mulhouse

L'Euroairport Bâle Mulhouse, créé en 1949, est un aéroport situé exclusivement sur le territoire français, avec une zone douanière suisse.

Les questions de droit du travail ou de fiscalité pour lesquelles des solutions originales ont été dégagées pour l'Euroairport, permettant de combiner droit français et suisse, n'ont pas d'intérêt pour l'aéroport de Genève, dont toutes les activités relèvent du droit et de la fiscalité suisses.

Les seuls éléments du modèle de l'Euroairport qui pourraient concerner GVA portent sur la gouvernance de l'aéroport. Dès l'origine, l'Euroairport a été conçu comme un aéroport binational, construit et exploité en commun par la France et la Suisse.

La [convention de 1949](#) prévoit notamment que :

- ≡ Les membres du conseil d'administration sont désignés pour moitié par la France ou pour moitié par la Suisse ; parmi les huit membres français figurent le Président de Mulhouse Alsace Agglomération, le Président du Conseil Départemental du Haut-Rhin et le Maire de la Ville de Saint-Louis ;
- ≡ Le Président et le Directeur sont obligatoirement de nationalité différente ; il en est de même du Président et du Vice-Président, du Directeur et du Directeur-Adjoint. Leur nomination est soumise à l'agrément des Autorités compétentes françaises et suisses ;
- ≡ La législation et la réglementation françaises sont seules applicables dans l'enceinte de l'aéroport, sauf les dérogations expresses apportées à ce principe par la convention et ses annexes ;
- ≡ Les excédents de recettes disponibles sont versés aux deux Gouvernements proportionnellement au trafic en passagers ou marchandises de toute catégorie en provenance ou à destination de la Suisse ou de la France, suivant des modalités qui seront arrêtées d'un commun accord entre les deux Gouvernements.

Ce modèle resterait néanmoins difficile à transposer à Genève où l'établissement est une émanation du Canton Genevois placé sous sa tutelle, la coopération franco-suisse portant essentiellement sur les questions douanières ([Convention du 25 avril 1956](#) concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin).

Synergies possibles avec l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

Dans un [communiqué de presse de juin 2015](#), GVA a fait part de son souhait de participer à l'ouverture partielle du capital des Aéroports de Lyon prévu en 2016.

L'Etat français ayant annoncé l'ouverture prochaine du capital des aéroports de Lyon (Saint-Exupéry et Bron), GVA a répondu favorablement au fonds d'investissement CUBE (affilié au groupe Natixis), afin de participer au consortium qui répondra au futur appel d'offre de l'Etat français.

GVA souhaite valoriser son expertise de gestionnaire de plate-forme et donner une cohérence à l'aménagement du territoire auquel participent ces deux plates-formes, moteurs de cette région transfrontalière en voie de métropolisation.

Le projet a été approuvé par le Conseil d'Etat ; la direction de Genève Aéroport et les membres du conseil d'administration ont signé un mémorandum, qui leur permettra de poursuivre cette analyse au fil des prochains mois.

L'appel d'offre devrait être lancé dans le courant de l'automne 2015 et prendra la forme d'une procédure de « dialogue compétitif » devant aboutir à un choix définitif mi-2016.

Au 27 octobre 2015, le processus de privatisation de l'aéroport n'a pas encore été lancé.

Pour l'aéroport de Genève, la plateforme de Lyon présente deux avantages : elle dispose de réserves foncières (950 ha), que Genève n'a plus et les vols de nuit y sont autorisés, contrairement à Genève.

Concernant une liaison par bus entre les deux plates-formes aéroportuaires, il n'existe actuellement aucune ligne régulière, même si le trajet n'excède pas 2 heures. Elle pourrait être organisée,

- ≡ soit par un transporteur privé (au titre de l'article L3111-17 du code des transports, à condition qu'il obtienne les autorisations nécessaires au niveau européen),
- ≡ soit par la région, en tant que service régulier non urbain d'intérêt régional (L3111-2 du code des transports) en coopération avec le Canton de Genève.

Pistes à envisager pour favoriser le développement économique autour de GVA dans l'Ain et en Haute-Savoie.

Tenir compte des planifications existantes

La planification du développement économique autour de GVA dépend avant tout des documents de planification mis en place par les collectivités compétentes, notamment le [SCOT du Pays de Gex](#) dans l'Ain, le [SCOT du Genevois](#), le [SCOT de la région d'Annemasse](#) et le [SCOT du Chablais](#) en Haute-Savoie et des espaces qu'ils réservent aux activités économiques.

A noter que la problématique de GVA est également pris en compte dans le [plan directeur cantonal 2030](#) adopté par Genève en 2013.

Capitaliser sur les projets transfrontaliers précédents

Concernant les synergies entre l'aéroport et les territoires limitrophes, ces questions ont notamment été étudiées dans le cadre du projet dit du « [Rectangle d'Or](#) » entre 1998 et 2007, les résultats de cette [démarche d'études](#) ayant été intégré dans le [projet d'agglomération franco-valdo-genevois](#).

Comment valoriser la proximité de l'aéroport auprès des entreprises ?

Avant d'engager toute démarche auprès des entreprises souhaitant s'implanter à proximité de l'aéroport, il est important de prendre en compte la situation économique existante ainsi que les démarches déjà entreprises dans le cadre du Grand Genève autour de l'aéroport.

L'existant

Côté genevois, les entreprises bénéficient d'un système d'accueil performant tant pour la fiscalité que la recherche de locaux (baux emphytéotiques) ou l'emploi de doctorants, notamment via la Fondation pour les terrains industriels de Genève (voir www.fti.geneva.ch).

Côté français, les entreprises bénéficient d'une plus grande disponibilité foncière et de coûts salariaux moins élevés pour les bas salaires. Le dispositif français du crédit d'impôt de recherche constitue également un avantage sans équivalent en Suisse.

La « Stratégie de développement économique de la Région transfrontalière », document suisse du septembre 2012 rédigé par le Groupe de travail du « Conseil Stratégique de la Promotion Economique » du Canton de Genève détaille les avantages de la localisation des entreprises en France et en Suisse.

« *Avantages de la localisation des entreprises en Suisse,*

- *les salaires moyens sont plus élevés en Suisse qu'en France voisine,*
- *le coût des charges sociales est inférieur en Suisse,*
- *la fiscalité suisse conjugue « attrait et simplicité »,*

- les démarches administratives sont moins complexes et moins lourdes en Suisse, étant donné que les administrations sont plus proches et des discussions peuvent être engagées à l'échelon cantonal.

Avantages de la localisation des entreprises en France

- l'implantation des activités de «recherche & développement » en France est plus avantageuse grâce au «crédit d'impôt de recherche »
- la partie française dispose d'espaces fonciers à des prix particulièrement compétitifs, mais les coûts immobiliers s'envolent même si la France est nettement moins chère que le pays voisin
- de nombreuses aides existent en France également en particulier dans le domaine de la recherche

En résumé :

Les entreprises trouvent en Suisse (Genève et Nyon) des compétences technologiques et scientifiques, une forte flexibilité sociale, une fiscalité avantageuse, un différentiel de TVA favorable et une dimension internationale confirmée.

Les entreprises trouvent en France le foncier et les loyers abordables, un cadre de vie de qualité, du personnel qualifié, des aides jugées attractives pour la R&D, une gestion simplifiée de la propriété intellectuelle ».

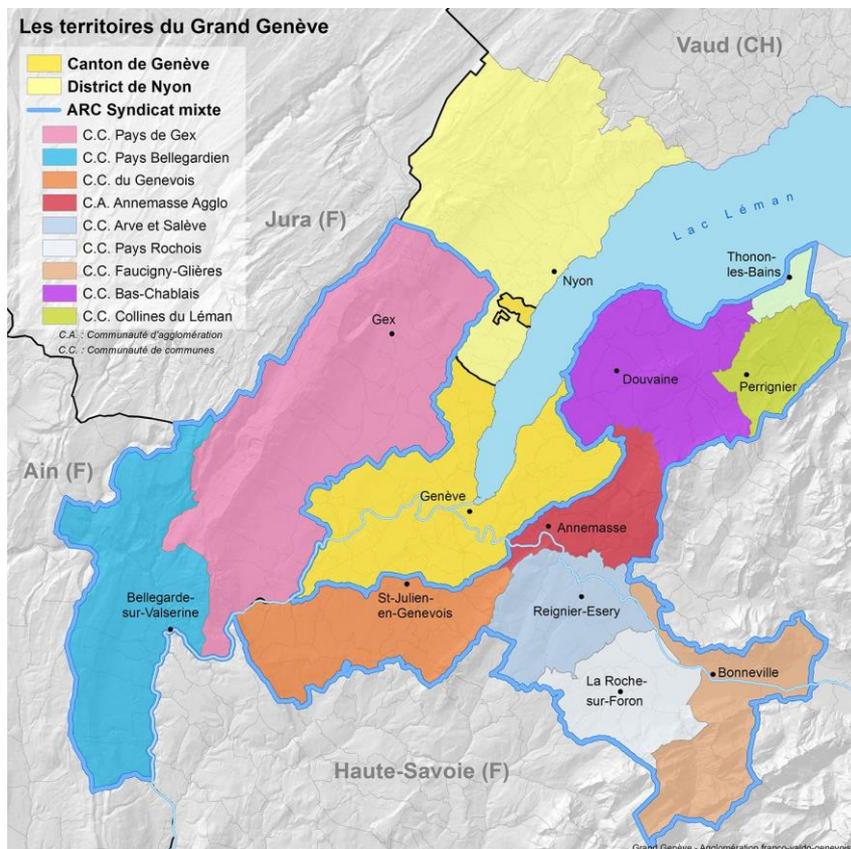
Les actions du Grand Genève en matière d'attractivité des entreprises et de valorisation du site de l'aéroport.

NB : la démarche du Grand Genève regroupe la République et Canton de Genève, la Ville de Genève, le Canton de Vaud, le Conseil régional du District de Nyon, l'ARC Syndicat Mixte (EPCI limitrophes), en voie de transformation en pôle métropolitain, la Région Rhône-Alpes, le Conseil départemental de l'Ain et le Conseil départemental de la Haute-Savoie.

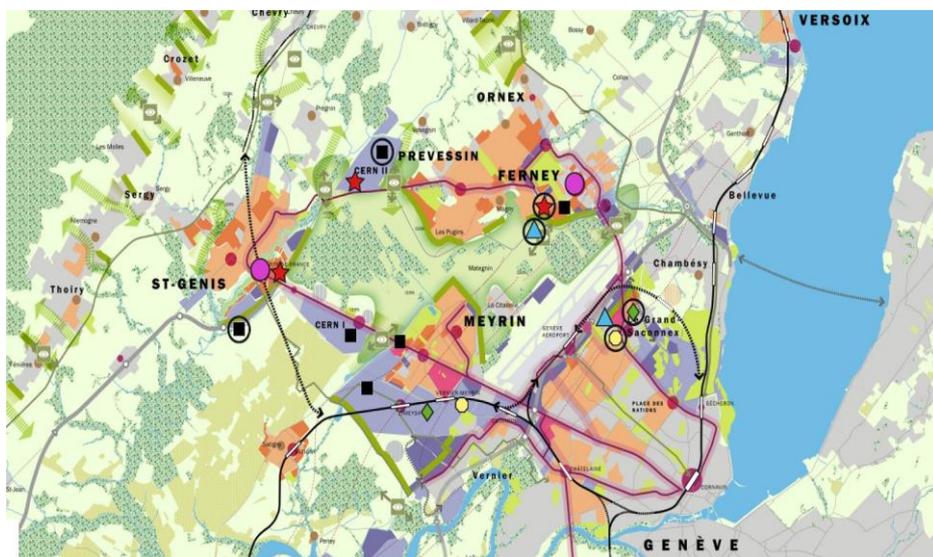
Le Grand Genève s'est doté de plusieurs outils aux services des entreprises, notamment une cellule transfrontalière d'accueil des entreprises, localisée en France et en Suisse et associant le service de la promotion économique du canton de Genève, l'ARC – Syndicat Mixte et le district de Nyon. Il est cependant à noter que l'action publique transfrontalière est compliquée à mettre en œuvre, les deux côtés de la frontière n'ayant pas les mêmes modes d'intervention publique en matière de développement économique. La cellule commune de concertation en matière de développement économique qui existe au sein du GLCT se réunit peu.

Le territoire autour de l'aéroport de Genève a été identifié comme un secteur clef du développement transfrontalier dès 1993 (Livre blanc du Comité Régional Franco Genevois) inclus dans la première charte d'aménagement de 1997, qui a débouché sur le projet du Rectangle d'or (2002-2007). Ce projet a marqué une pause après les élections municipales françaises de 2007 avant d'être intégré dans le projet d'agglomération et notamment la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois de décembre 2007.

Le projet d'agglomération a été décliné en périmètres d'aménagement concertés d'agglomération ou PACA entre 2007 et 2012, concrétisés par des projets stratégiques de développement (PSD) propres à chaque PACA.



Le PACA autour de l'aéroport (Meyrin/St-Genis/ Ferney-Gex), dénommé « cercle de l'innovation » a pour objectif de mettre en réseau des lieux innovants connectés à l'Aéroport de Genève via un nouveau transport public (bus à haut niveau de service), tout en limitant l'urbanisation aux zones constructibles existantes et en évitant l'extension sur les espaces agricoles.



Source : www.entreprendre-paysdegex.com

Les collectivités partenaires ont pour l'instant donné la priorité « *au développement endogène dans les secteurs à fort potentiel : négoce et commerce international, économie de l'immatériel, chimie-pharmacie et biotechs, microtechniques, etc.* » (source : www.entreprendre-paysdegex.com)

Concrètement, la démarche s'est traduite par le lancement de la cité internationale des savoirs en 2014, avec 4 000 m² dédiés à l'activité tertiaire et l'implantation du conservatoire National des arts et Métiers du bassin lémanique (CNAM Léman) et de l'agence du Greta val bugéy Léman (cours et formation pour adultes (voir carte ci-dessous, la cité est localisée en 4).



Source : CC Pays de Gex

En pratique : toute stratégie d'accueil des entreprises autour de l'aéroport doit s'inscrire dans les démarches déjà entreprises et les stratégies déjà développées par les collectivités compétentes (les EPCI restent compétents en matière d'immobilier d'entreprise), notamment la communauté de communes du Pays de Gex, limitrophe de l'aéroport.

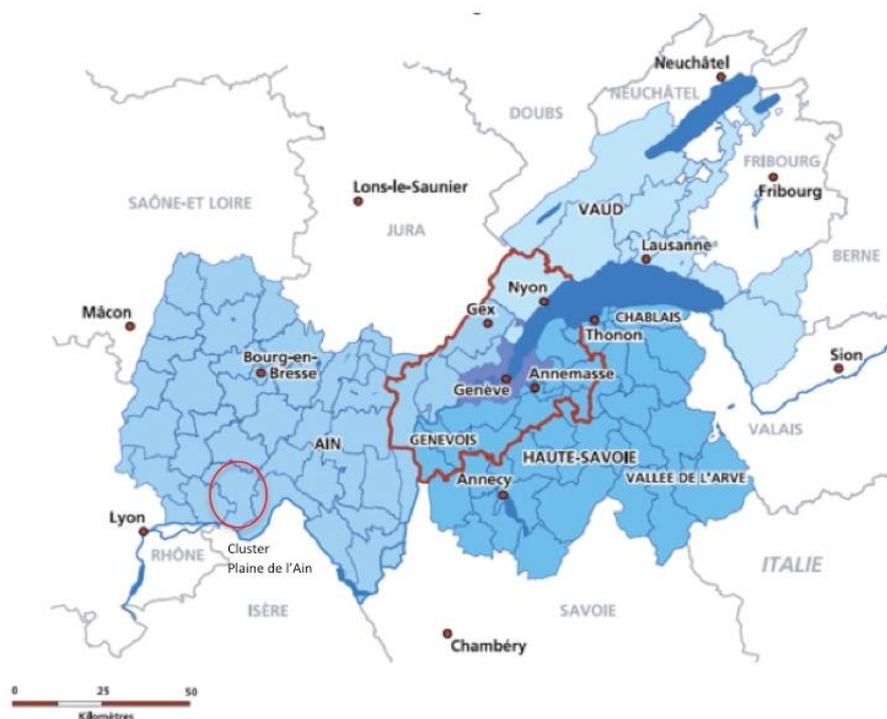
En l'absence de forte coordination transfrontalière, une action publique uniquement « frontalière » peut aussi être mobilisée côté français, afin de prendre en compte un développement lié à la proximité de l'aéroport. Un diagnostic précis actualisé, réalisé avec l'appui des chambres consulaires, pourrait permettre de produire un état des lieux précis des potentialités de développement en lien avec les besoins des entreprises.

Plus largement, la réflexion peut être inscrite dans un « volet transfrontalier » du SRDEII (ce volet transfrontalier peut être élaboré en concertation avec le Canton de Genève et le District de Nyon), schéma qui devra être produit par la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes, chef de file en matière de développement économique et pour lequel les départements seront consultés.

Quelles synergies avec le Cluster « Plaine de l'Ain ville du futur » ?

Compte tenu de sa localisation à 1 h 30 de Genève aux portes de Lyon, ce cluster se trouve au-delà du périmètre du Grand Genève, qui se limite côté français au territoire du syndicat mixte « ARC » regroupant exclusivement les EPCI frontaliers (voir carte ci-dessus).

Périmètre de la « Métropole régionale »
(en rouge)



Source : Canton de Genève/MOT

Annexe : fonctionnement de « Genève Aéroport »

Conseil d'administration	
Membres du conseil d'administration (20 membres)	<p>a) 7 membres, soit 1 membre de chaque parti représenté au Grand Conseil, désigné par ce dernier,</p> <p>b) 5 membres désignés par le Conseil d'Etat et choisis en fonction de leurs compétences ou de leur expérience dans le domaine de la gestion ou de l'aviation civile et représentant, dans la mesure du possible, les diverses tendances de la vie économique et sociale du canton et de sa région;</p> <p>c) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune du Grand-Saconnex;</p> <p>d) 1 membre désigné en son sein par le Conseil administratif de la commune de Meyrin;</p> <p>e) 2 membres désignés par le Conseil d'Etat, sur proposition des chefs des départements de l'économie publique des cantons romands;</p> <p>f) 1 membre désigné par le Conseil d'Etat, sur proposition des présidents des Conseils généraux des départements français limitrophes;</p> <p>g) 3 membres élus par le personnel de l'établissement élus parmi les employés de l'établissement y travaillant depuis au moins 2 ans à un poste à mi-temps au minimum</p>
Mandat du conseil d'administration	5 ans
Président, vice-présidents	<p>Le président et le premier vice-président du conseil d'administration sont nommés par le Conseil d'Etat. Le conseil d'administration élit le deuxième vice-président; sa désignation est soumise à l'approbation du Conseil d'Etat.</p> <p>Ils sont désignés pour une durée de 4 ans et sont rééligibles au maximum deux fois.</p> <p>Le président et les vice-présidents sont choisis parmi les personnes désignées directement par le conseil d'Etat et le Grand conseil (a) et b)</p>
Attribution du conseil	a) il ordonne, par règlement, son mode de fonctionnement et de représentation ainsi que

d'administration	<p>l'exercice de sa surveillance générale sur l'établissement;</p> <p>b) il fixe les compétences du conseil de direction et détermine les tâches qui lui sont déléguées. Il désigne, sous réserve du président et du premier vice-président, le deuxième vice-président ainsi que les deux autres de ses membres appelés à en faire partie;</p> <p>c) il veille à l'organisation adéquate des services d'administration générale, y compris de comptabilité, des services techniques et commerciaux;</p> <p>d) il détermine les attributions du directeur général et des cadres supérieurs;</p> <p>e) il adopte chaque année :</p> <p>1° le budget d'exploitation et le budget d'investissement,</p> <p>2° les états financiers</p> <p>3° le rapport de gestion,</p> <p>4° le rapport de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien et le transmet au Conseil d'Etat;</p> <p>f) il se prononce sur le rapport annuel de l'organe de contrôle;</p> <p>g) il fixe, sous réserve des compétences de l'autorité fédérale, les tarifs, émoluments et redevances aéroportuaires;</p> <p>h) il arrête les programmes de travaux de sa compétence et contrôle l'emploi des sommes prévues pour leur exécution;</p> <p>i) il décide des opérations d'acquisition et d'aliénation d'actions, parts sociales, participation ou obligations;</p> <p>j) il établit le statut du personnel après concertation avec les organisations représentatives du personnel;</p> <p>k) il nomme et révoque les cadres supérieurs;</p> <p>l) il décide, dans les limites de ses compétences, de tous les appels de fonds destinés au financement de l'établissement;</p> <p>m) 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.</p>
------------------	---

Quorum et vote	<p>La présence de la majorité des administrateurs est nécessaire pour la validité des délibérations.</p> <p>Les décisions sont prises à la majorité des membres présents, le président ne prenant pas part au vote. En cas d'égalité, le président départage.</p>
Conseil de direction	
Composition	<p>Le conseil de direction se compose de 5 membres. Le président et les vice-présidents du conseil d'administration en font partie de droit. Les deux autres membres sont choisis chaque année en son sein, par le conseil d'administration. Ils sont rééligibles.</p> <p>Le conseil de direction est présidé, en principe, par le premier vice-président du conseil d'administration.</p> <p>Les membres du conseil d'administration choisis parmi le personnel de l'établissement ne peuvent faire partie du conseil de direction.</p>
Attributions	<p>a) il pourvoit à l'exécution des décisions du conseil d'administration et veille à la bonne marche de l'établissement, dont il suit la gestion courante;</p> <p>b) il exerce les pouvoirs qui lui sont délégués par le conseil d'administration;</p> <p>c) il nomme et révoque le personnel que le conseil d'administration place dans sa compétence;</p> <p>d) il prépare les délibérations du conseil d'administration, les rapports, propositions et suggestions à lui présenter.</p>
Quorum et vote	<p>Il ne peut valablement délibérer que si 3 membres au moins sont présents.</p> <p>Les décisions sont prises à la majorité des membres présents. En cas d'égalité, la voix du président est prépondérante.</p>