

**N° 5385<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI****autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une tour-radar à l'aéroport de Luxembourg, y compris l'acquisition et l'installation des équipements techniques, ainsi que les aménagements extérieurs**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

(25.11.2004)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président; M. Marc ANGEL, Rapporteur; MM. Felix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marco SCHANK et Marc SPAUTZ, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre des Transports le 11 octobre 2004. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 12 octobre 2004. La Commission des Transports a désigné, dans sa réunion du 9 novembre 2004, M. Marc Angel comme rapporteur. Dans la même réunion, la commission a procédé à l'examen du texte du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat. Le présent rapport a été analysé et adopté à l'unanimité dans la réunion du 25 novembre 2004.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi sous rubrique a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction d'une tour-radar à l'aéroport de Luxembourg, y compris l'acquisition et l'installation des équipements techniques, ainsi que les aménagements extérieurs. La construction d'une nouvelle tour-radar s'impose pour plusieurs raisons. D'une part, les installations techniques actuelles ne répondent plus aux nouvelles normes techniques définies par Eurocontrol à partir de la deuxième moitié de l'année 2005 et aux obligations internationales à assumer en matière de circulation aérienne. Dans une phase transitoire, le respect de ces conditions est assuré par une mise à jour des logiciels concernés. D'autre part, le maintien du site actuel de la tour-radar pénaliserait de futurs projets de construction d'infrastructures dans l'enceinte aéroportuaire. Finalement, l'effort architectonique lié à ce projet se justifie par le souhait de rendre à l'aéroport un aspect plus adapté à son importance économique.

\*

**III. LA CONCEPTION DE LA NOUVELLE TOUR-RADAR**

La nouvelle tour-radar abritera les équipements techniques spécifiques des radars primaire et secondaire, ainsi que le stock de pièces et d'équipements. Elle sera donc prioritairement un outil de travail pour les contrôleurs de la circulation aérienne. L'accès sécurisé ne sera possible qu'au personnel dûment autorisé.

## 1. Le choix du site

Confrontés à l'impossibilité de priver les contrôleurs de la circulation aérienne d'un outil de travail essentiel pendant une période prolongée, les responsables du projet ont choisi, comme site d'implantation de la nouvelle tour-radar, le site de l'ancien radar qui avait été exploité jusqu'à la mise en service du radar actuel. Une étude „Repositioning of Luxembourg Radar“ commandée auprès du bureau NAVCOM et remise en février 2002 relève que le choix du site est optimal et ne pénalisera aucun futur projet de construction, sous réserve des servitudes liées au fonctionnement des équipements de radio-navigation, des servitudes liées au fonctionnement des communications aéronautiques et des servitudes liées aux surfaces de limitation d'obstacles.

## 2. La conception architecturale

Pour les détails concernant la conception architecturale et constructive de la nouvelle tour-radar, le rapporteur se permet de faire référence à l'exposé des motifs du projet de loi. Il est à retenir que l'ouvrage projeté peut sommairement se décomposer en trois parties:

- un volume de 1.450 m<sup>3</sup> comprenant l'entrée du bâtiment et l'accès à la cage d'escalier et à l'ascenseur, deux locaux pour transformateurs avec accès extérieurs directs, un local technique et des surfaces de stockage;
- une partie intermédiaire constituée de voiles de 60 cm d'épaisseur en béton renfermant la cage d'ascenseur et la cage d'escalier et qui constituent les supports de la tête de la tour;
- la tête de l'ouvrage avec un étage technique (15 x 15 m) en plan, situé directement sous l'assise du radar où seront installés les équipements radar.

Une zone de sécurité (38 x 35 m) autour du nouveau bâtiment sera aménagée et dotée d'une clôture.

## 3. L'équipement technique

Les équipements techniques actuels mis en fonction en 1992 arrivent à fin de potentiel. Les nouvelles installations techniques répondront aux exigences résultant des faits suivants:

- l'agrandissement substantiel, en 2000, de l'espace aérien géré par le service du contrôle de la circulation aérienne qui relève de l'Administration de l'aéroport;
- la dimension internationale qui revient au Grand-Duché de Luxembourg, avec cet agrandissement, résultant des obligations en matière de prestations de services;
- les dispositions en matière de normalisation et de standardisation des équipements au niveau européen;
- les mesures visant la gestion opérationnelle future du trafic aérien, ainsi que la certification future des prestataires de services, telles que prévues dans le dossier „Ciel Unique“, en voie d'élaboration dans les enceintes communautaires.

## 4. Les coûts et délais

Pour le détail du coût, il est renvoyé à la fiche financière jointe à l'exposé des motifs du projet de loi. Le montant total arrondi du devis estimatif se chiffre à 11,6 millions d'euros correspondant à la valeur 579,98 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2003.

La durée totale de réalisation est projetée à 28 mois.

\*

## IV. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 12 octobre 2004, le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi dont le texte ne donne pas lieu à observation. Le Conseil d'Etat prend acte de ce que le montant du devis estimatif est rattaché à la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2003. La Haute Corporation marque d'ores et déjà son accord à une modification éventuelle du texte à intervenir en fonction de la valeur connue dudit indice au moment même du vote de la loi. Finalement, le

Conseil d'Etat rappelle que tout dépassement ou toute modification de la dépense totale nécessitera une nouvelle autorisation du législateur.

\*

## V. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Dans sa réunion du 9 novembre 2004, la Commission des Transports a notamment discuté sur la nécessité de dérogation à l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics prévue à l'article 3 du projet de loi sous rubrique. Il est précisé qu'aux 28 mois de durée de travaux projetée (cf. p. 14 de l'exposé des motifs) s'ajouteront environ 6 mois de durée nécessaire à la mise en fonction proprement dite des nouvelles installations, de sorte que le délai maximal de 3 ans prévu dans l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics pourrait s'avérer insuffisant. Pour éviter ce risque, la commission a convenu de maintenir l'article 3 du projet de loi.

La tour-radar actuellement en service pourra rester en stand-by pour permettre une utilisation restreinte en cas de dépannage des nouvelles installations. Elle pourra également abriter, dans le futur, un nouveau système de radar du sol. En principe, les installations techniques actuelles ne seront plus utilisées dès la mise en service de la nouvelle tour-radar.

La commission a aussi envisagé l'opportunité d'amender le projet de loi sous rubrique pour permettre l'installation d'un nouveau système de radar du sol dans la tour-radar actuellement en service. Vu l'urgence du projet de loi sous rubrique et tenant compte du fait que les priorités fixées par le gouvernement selon les disponibilités budgétaires ne prévoient pas, dans l'immédiat, l'installation d'un nouveau système de radar du sol, la commission renonce à amender le projet de loi en ce sens.

Après avoir examiné la proposition du Conseil d'Etat d'actualiser les montants liés à la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction, la commission s'est mise d'accord de maintenir les montants arrondis rattachés à la valeur de l'indice semestriel au 1er octobre 2003. Une actualisation aurait pour conséquence d'introduire des chiffres exacts, non arrondis, liés à la valeur de l'indice semestriel au moment du vote de la loi. Or, comme les travaux projetés s'étaleront sur une durée de 28 mois, ces montants devront de toute façon être réactualisés au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le texte du projet de loi étant clair, car rattachant les montants des devis à la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction à une date précise, la commission ne voit pas de raison de procéder à une modification du texte du projet de loi.

La commission rappelle que les coûts élevés de la nouvelle tour-radar se justifient par la nécessité d'une nouvelle construction architectonique et, surtout, par l'importance de l'équipement électronique nécessaire pour faire face aux exigences actuelles et futures du contrôle de la circulation aérienne dans un contexte international, tout en tenant compte des considérations de sécurité aérienne. La commission estime pourtant que les coûts élevés semblent être dus pour une grande partie à un marché de fourniture des équipements techniques peu exposé à la concurrence. Une solution à ce problème semble devoir être cherchée à l'échelon international dans le cadre des adjudications respectives.

En tenant compte de ce qui précède, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

**PROJET DE LOI**  
**autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une**  
**tour-radar à l'aéroport de Luxembourg, y compris l'acquisition**  
**et l'installation des équipements techniques, ainsi que les**  
**aménagement extérieurs**

**Art. 1er.**– Le gouvernement est autorisé à procéder à la construction d'une tour-radar à l'aéroport de Luxembourg, y compris l'acquisition et l'installation des équipements techniques, ainsi que les aménagements extérieurs.

**Art. 2.**– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser la somme de onze millions six cent mille euros (11.600.000 €). Ce montant correspond à la valeur 579,98 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2003. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.**– Par dérogation à l'article 12 b) de la loi du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la durée des contrats et marchés relatifs aux travaux, fournitures et services à exécuter en vertu de la présente loi peut excéder trois exercices, y non compris celui au cours duquel ils ont été conclus.

**Art. 4.**– Les dépenses sont imputées à charge des crédits du budget des dépenses en capital du Ministère des Transports.

Luxembourg, le 25 novembre 2004

*Le Rapporteur,*  
Marc ANGEL

*Le Président,*  
Roland SCHREINER