



## Sommaire

- Ouverture de la séance publique
  - M. Mars Di Bartolomeo, Président
- 7094 - Proposition de loi portant modification de la loi modifiée sur le bail à loyer du 21 septembre 2006
  - Déclaration de recevabilité: M. Mars Di Bartolomeo, Président
- Débat d'orientation sur l'évolution et les stratégies futures de l'aéroport international de Luxembourg
  - Exposé: M. Serge Wilmes
  - Débat: M. Roger Negri, Mme Josée Lorsché (interventions de M. Fernand Kartheiser et M. Michel Wolter), M. Gusty Graas, M. Roy Reding, M. David Wagner (interventions de M. Gast Gibéryen)
  - Prise de position du Gouvernement: M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures (interventions de M. Fernand Kartheiser, M. Gast Gibéryen et M. David Wagner)
- 7057 - Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg
  - Rapport de la Commission du Développement durable: Mme Josée Lorsché
  - Discussion générale: M. Aly Kaes, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Gast Gibéryen, M. David Wagner
  - Prise de position du Gouvernement: M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures
  - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel
- 6934 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 1998 portant création d'une commission de surveillance du secteur financier
  - Rapport de la Commission des Finances et du Budget: M. André Bauler
  - Discussion générale: M. Michel Wolter, M. Franz Fayot, Mme Viviane Loschetter, M. Roy Reding, M. David Wagner
  - Prise de position du Gouvernement: M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances
  - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel
- Résolution de Mme Martine Hansen relative à l'engagement de la Chambre des Députés, dans la mesure du possible et à côté des produits issus du commerce équitable, à s'approvisionner prioritairement en produits issus du terroir luxembourgeois pour les besoins de son administration et de la vie parlementaire
  - M. Mars Di Bartolomeo, Président (renvoi de la résolution au Bureau)

Au banc du Gouvernement se trouvent: M. François Bausch et M. Pierre Gramegna, Ministres.  
**(Début de la séance publique à 13.32 heures)**

### 1. Ouverture de la séance publique

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Ech maachen heimat d'Sëtzung op a froen d'Regierung, ob se eng Kommunikatioun ze maachen huet.

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Neen, Här President.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Merci dem Här Nohaltegkeetsminister.

### 2. 7094 - Proposition de loi portant modification de la loi modifiée sur le bail à loyer du 21 septembre 2006

#### Déclaration de recevabilité

Da wollt ech d'Chamber informéieren, dass d'Presidentekonferenz an hirer Sëtzung vun de Moie sech fir d'Recevabilitéit vun der Proposition de loi 7094 iwwert de Bail à loyer, déi de 15. November vum Här David Wagner depouéiert gouf, ausgeschwat huet.

Ass d'Chamber domat d'accord?

#### (Assentiment)

Merci. Dann ass dat esou décidéiert.

A mir ginn dann direkt zu eisem nächste Punkt vum Ordre du jour iwwer, dem Débat d'orientation iwwert déi zukünfteg Entwécklung an d'Strategie vum Fluchhafen, dem Findel. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. An d'Wuert huet direkt den Här Serge Wilmes als Verrieder vun der CSV-Fraktioun, déi déi Debatt ugefrot huet. Här Wilmes, Dir hutt d'Wuert.

### 3. Débat d'orientation sur l'évolution et les stratégies futures de l'aéroport international de Luxembourg

#### Exposé

► **M. Serge Wilmes (CSV).**- Merci, Här President. Léif Kollegeinnen a Kollegen, 2,9 Milliounen an 10.000, dat sinn alleng zwou Zuelen, déi weisen, wat fir eng wichteg Roll onsen internationale Fluchhawe Lëtzebuerg spillt. Ronn 2,9 Milliounen Passagéier wäerten dëst Joer wuel um Fluchhawe fortgeflu respektiv do gelant sinn. A ronn 10.000 Aarbechtsplazen hänken direkt an indirekt vum Fluchhafen of. De Findel verbënnt ons Awunner, ons Wueren ëmmer besser mat Europa an der Welt. An de Findel ass e wichtige Pilier vun onser Economie.

Wat also um Fluchhawe geschitt, dat muss ons interesséieren, besonnesch well e grad déi stäerkst Entwécklung vu senger Geschicht amgaangen ass ze erliewen. Dofir hu mir als CSV och dësen Débat hei gefrot. Mir géife gären de Punkt maachen, wëssen, wou mer haut stinn. A mir wëllen dann och no vir kucken iwwert d'Projeten, d'Chantieren an d'Défien, déi op de Findel waarden, dat diskutéieren, eng Rei prezis Froen dozou stellen an hoffentlech och vun der Regierung dorobber Äntwerte kréien.

Dee wuel gréissten Défi, deem op de Fluchhafen waart, kënn vum der Europäescher Kommissioun. Déi huet 2014 e Reglement ugehall iwwert d'Exploitatioun an d'Sécherheet vun de Fluchhären, déi sougenannt „Aérodrome-zertifikatioun“. All europäesche Fluchhawe muss konform zu deem Reglement sinn, also och de Lëtzebuurger Fluchhafen, an dat bis spéitstens Enn 2017.

An den nächste ronn zwielef Méint muss de Findel also op Häerz an Nieren iwwerpräift ginn, eng Herkulesaufgab, déi do virun eis läit a fir déi u sech d'Administration de la navigation aérienne, d'ANA, sollt responsabel sinn, an dat an Zesummenaarbecht mat allen Akteuren um Findel.

„U sech“, well dat ass elo net méi esou: D'lescht Woch nach huet den Här Transportminister confirméiert, datt net méi d'ANA, mä lux-Airport d'Zertifikatiounsprozedur vum Fluchhafen maache soll. D'Gewerkschafte CGFP an OGB-L protestéiere géint dës Décisioun, well se fäerten, datt doduerjer en Deel vun de Missiounen vun der ANA géife privatiséiert ginn, an d'Personalverriedung vun der ANA huet, wéi et schéngt, och eng Conciliatioun ugefrot.

Här President, mir géifen als CSV gären eng Kéier vum Minister wëssen, ob elo déi Décisioun definitiv ass. A kéint hien och eng Kéier kloer soen, wisou net méi d'ANA, mä lux-Airport en charge vun der Zertifikatiounsprozedur elo ass? Wéi wäert dann och déi lux-Airport mat deenen aneren Akteuren um Findel zesummeschaffen, ebe besonnesch mat der ANA, mat där elo e Sträit amgaangen ass? Ass dat a Form vu Sous-traitance?

A wa lux-Airport déi Zertifikatioun mécht, ass dann de Projet de loi 6895 iwwert d'ANA, deem der ANA hätt sollen déi Missioun do ginn, net iwwerflësseg?

Wéini wäert déi ganz Prozedur ufänken? Wäert nach dëst Joer eng Demande un d'DAC goen? An ass den Här Minister optimistes, datt déi ganz Prozedur bis Enn nächste Joer fäerdeg ass? Wann net, wat hätt dat fir eng Konsequenz?

D'Zertifikatioun vum Fluchhafen ass an de leschte Méint och als e Grond genannt ginn, fir d'Kontroll vun der Approche an d'Ausland ze ginn, an zwar an Däitschland. Fir konform zu den europäesche Sécherheetsvirschrëften ze sinn, bräicht onse Fluchhafen e Buedemradar, deem d'Bewegung um ganze Fluch (veuillez lire: Fluchfeld) am A behält. D'Approche-kontrollere hätten dat solle maachen an hir Aarbecht hätt da solle vun der „Deutsche Flugsicherung“, der DFS, gemaach ginn. Mat esou enger Synergie kéinten dann all d'Aarbechten um Fluchhafen an Zukunft gemaach ginn.

Dat war den initiale Plang vun der Direktioun vun der ANA. Den Här Transportminister ass eng Zäitche mat op dee Wee gaangen an huet ons och regelméisseg an der Nohaltegkeetskommissioun doriwwer informéiert. Allerdéngs huet sech d'Verriedung vun den Approche-kontrollere, d'LACA, géint dee Projet gewiert. Zu Recht, well dee Projet net d'Strooss gehalen huet. Ech ginn elo net méi an den Detail, dat hu mer an der Kommissioun gemaach. Mä ënnert dem Stréch gesinn hätt Lëtzebuerg seng Souveränitéit opginn, an zwar grad an deem Deel vun onsem Loftraum, dee fir de Fluchhafen am wichtigsten ass, well et ass eben hei, wou d'Fligere beim Landen a Starte begleet ginn!

Iwwer eng Lëtzebuurger intern Synergie ass wéi laang net nogeduecht ginn, well d'Kontrolle vum Tower, déi sollten näamlech net iwwerholl gi vun der DFS, just d'Approche. Wisou war et déi eng, net déi aner? Déi Fro hu sech d'Approchekontrollere och gestallt. Et war och net logesch, well eng Synergie tëscht béiden hätt Sënn gemaach a mécht Sënn. Et war an hiren Ae virun allem e weidere Versuch, fir si och kënnen intern lasszeginn.

Mir hu si als Oppositioun ënnerstëtzt, well se definitiv déi besser Argumenter haten. An dofir si mer als CSV och frou, datt den Transportminister sech et zu gudder Lescht aneschtens iwwerluecht huet an datt en op déi Argumenter gelauschert huet, op déi vun den Approchekontrollere, mä och op déi vum Statsrot. Well de Statsrot schreift a sengem Avis iwwert de Projet de loi vun der ANA, datt där hir Missiounen net einfach iwwer eng Konvention un en Drëtte kéinte goen. Zu deene Missiounen gehéieren och Pouvoirs de police, déi sinn d'ordre public an de Code civil gesäit vir, datt keng Konvention eng Ausnam zu engem Gesetz maache kann, dat den Ordre public concernéiert.

D'Approche konnt also rechtlech och net ausgelagert ginn. Si bleift definitiv zu Lëtzebuerg a mir begreifen dat! Ganz besonnesch dem Transportminister seng Décisioun, fir eng Duebellizenz anzeféieren. Esou kann näamlech e Kontroller an Zukunft um Tuerm an an der Approche schaffen, eng Synergie, déi am Intérêt vum Lëtzebuurger Fluchhafen ass an déi, sou hoffe mer, och dann e jorzéngtenale Sträit definitiv léise wäert.

An engems huet den Transportminister anoncéiert, datt eng Dosen nei Kontrollere sollten agestallt ginn, fir de Buedemradar ze maachen. Dës Kontrollere kënnen och vun der Deutsche Flugsicherung ausgebild ginn. Mat darselwechter Deutsche Flugsicherung soll et dann och en Accord ginn, fir déi technesch Instrumenter um Fluchhafen no an no ze moderniséieren.

Dat alles huet ons den Transportminister de 27. September an der Nohaltegkeetskommissioun anoncéiert. An där Reunioun hunn ech am Numm vun der CSV d'Fro gestallt, op wéi eng juristes Basis sech hei gestäipt gétt, fir déi Kollaboratioun ze maachen. „Op de FABEC-Traité“, ass mer do géantwert ginn. Dat ass en

Traité, deem eng Zesummenaarbecht virgesäit an de Loftraim vun de Benelux-Länner, Frankräich, Däitschland an der Schwäiz. Do soll e groussen, funktionnelle Loftraum entstoen.

Mir bleiwen awer als CSV der Meenung, datt deem Traité net duergeet, fir deem Accord mat der DFS ze maachen. Fir ons priméiert deem Traité net par rapport zu onse Gesetzer. Fir ons handelt et sech hei ëm e Marché public mat Appel d'offres an engem Cahier des charges. Well dat géif dann och aneren Navigatiounsprestataire d'Méiglechkeet ginn, sech ze melden. Esou ass et just d'DFS.

Ech géif dofir gär vum Här Transportminister wëssen, ob hie sech weider op de FABEC-Traité stäipt, fir déi Kollaboratioun mat der DFS ze maachen, a wisou. An allgemeng: Wou ass déi Kollaboratioun elo konkret drun a wéi gétt se ëmgesat? Wéini gétt mam Rekrutement vun den neie Kontrollere ugefaangen? Wéi ass et mat hirer Formatioun an Zesummenaarbecht mat der DFS? Wéi ass et mat der Formatioun, fir kënnen d'Duebellizenzen ze kréien?

Sollt och eng technesch Kollaboratioun gemaach ginn, stelle sech och hei eng Rei Froen. Wann zum Beispill an Zukunft en technesch System, Equipement der DFS gehéiert, dann dierf u sech kee Lëtzebuurger Techniker vum technesch Service, dem CNS, méi drop schaffen, well en huet keng DFS-Lizenz an e kann awer nëmmen eng Lizenz kréien, wann e géif fir d'DFS schaffen. Dat seet dat däitscht Gesetz. Wéi gesäit dat da konkret um Terrain aus? Wéi soll dat elo goen?

Am Fall wou d'DFS e System just reng fir d'ANA spezifesch ausschreiw muss, well se selwer dee System net brauch, wier et u sech net do méi einfach a méi gönschteg, datt d'ANA da selwer nach dat kann ausschreiw, esou wéi dat bis elo geschitt ass a konform zum Soumissiounsgesetz ass? Wéi steet et mat der Konformitéit zu deemselwechte Soumissiounsgesetz, wann d'DFS Systemer, Equipementer akeeft, déi dann nees un d'ANA verkaaft ginn?

Wa mer elo an Zesummenaarbecht mat der DFS e ganz héije Maintenancelevel, näamlech den Nummer 2, aféieren um Fluchhafen, da bedeit dat, datt de Lëtzebuurger Techniker just d'Luuchte kucken an eventuell de System ausan nees aschalt kann. Wéi soll dat awer am Fall vu schlechtem Wieder goen, wann d'DFS komme muss, fir d'Equipementer, wéi zum Beispill den automatesche Landesystem, ze flécken? Riskéiert dann de Fluchhafen zouzemaachen, bis déi Däitsch do sinn?

Deen aktuell héijen technesch Dénagschtleeschtungsniveau ka garantéiert ginn, well den technesch Service CNS d'Projete vum Ufank bis zur Installatioun an der Mise en route selwer mécht an dofir d'Equipementer och bis an de klengsten Detail kennt. Wéi kann dëst an der Kollaboratioun mat der DFS garantéiert ginn?

Datt d'Techniker vun dem CNS sech allgemeng Gedanke maachen, dat ass zënter dësem Hierscht och kloer. Si hunn ewell hir eegen Associatioun gegrënnt: ATSEP Luxembourg, an dat, well se sech net méi vun der Personalverriedung vun der ANA vertruede gefillt hu par rapport zu der Administratioun an der Direktioun.

Dofir géif ech gären och vum Här Minister wëssen, wat hien zu där Associatioun an zu där Positioun a Situatioun do seet. Hutt Der scho mat hinnen och iwwert déi Suerge geschwat, déi se hunn?

Här President, d'EU-Zertifikatioun, d'Zuel vun de Passagéier, déi all Joer staark an d'Luucht geet, an den aktuellen Zoustand verlaangen, datt an d'Infrastrukture vum Fluchhafen investéiert muss ginn. Dee Projet, deem am séierste gemaach muss ginn, ass d'Erneuerung vun der Pist, engem Deel vun den Taxiwayen an de Parkingen. 200 Milliounen Euro géif dat kaschten, dat huet den Här Transportminister viru Kuerzem gesot.

Mir waarden och nach op e Projet de loi, dee sollt geschwé kommen. Kënnst Der eis soen, wéini genau? A wéi laang soll déi Renovatioun daueren?

Déi Froe si wichteg, well de Stat haut nach 50% vun de Käschten iwwerhuele kann. Komme mer awer iwwer dräi Milliounen Passagéier um Findel, dat wäert wuel d'nächst Joer de Fall sinn, dann dierf de Stat just nach 25% vun den Infrastrukturkäschten iwwerhuelen. Hei sinn d'EU-Konkurrenzregele ganz strikt.

Nieft der Fro vun de Käschten ass d'Erneuerung vun der Pist awer och en Défi fir d'Fluchgesellschaften um Findel. Ech denken hei beson-