



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 4767

Projet de loi sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

Date de dépôt : 13-02-2001

Date de l'avis du Conseil d'État : 05-03-2002

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
13-02-2001	Déposé	4767/00	<u>3</u>
25-10-2001	Amendement gouvernemental (25.10.2001) 1) Texte de l'amendement gouvernemental 2) Commentaire 3) Texte coordonnée du projet de loi amendé 4) Fiche financière	4767/01	<u>46</u>
08-11-2001	Avis du Conseil d'Etat (8.11.2001)	4767/02	<u>58</u>
05-03-2002	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (5.3.2002)	4767/03	<u>69</u>
15-03-2002	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports	4767/04	<u>74</u>
14-05-2002	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (14.5.2002)	4767/05	<u>81</u>
02-07-2002	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports Rapporteur(s) :	4767/06	<u>84</u>
19-07-2002	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (19-07-2002) Evacué par dispense du second vote (19-07-2002)	4767/07	<u>99</u>
10-07-2002	Elaboration de solutions efficaces réduisant les nuisances provenant des activités aéroportuaires	Document écrit de dépôt	<u>102</u>
10-07-2002	Elaboration de solutions efficaces réduisant les nuisances provenant des activités aéroportuaires	Document écrit de dépôt	<u>105</u>
31-12-2002	Publié au Mémorial A n°85 en page 1758	4137,4767	<u>107</u>

4767/00

## N° 4767

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

**PROJET DE LOI**

sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

\* \* \*

*(Dépôt: le 13.2.2001)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (22.12.2000) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs.....	4
4) Commentaire des articles .....	16
5) Devis .....	18
6) Plans.....	20
7) Fiche financière .....	29

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

Palais de Luxembourg, le 22 décembre 2000

*Le Ministre des Transports,*  
Henri GRETHEN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### Chapitre I – *La police de l'aéroport*

**Art. 1er.** L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par un règlement grand-ducal qui délimitera en particulier des zones de sécurité et arrêtera les conditions d'accès à ces zones.

L'organisme désigné à l'article 2 a l'obligation d'élaborer ou de faire élaborer et de mettre en œuvre un plan global de sûreté et de sécurité à approuver par le Gouvernement en conseil préalablement à la mise en application de ce plan. L'application en est contrôlée par le comité national de sûreté prévu à l'article 16 de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg; b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile; et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

### Chapitre II – *L'exploitation de l'aéroport*

**Art. 2.** L'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 précitée.

Les modalités de mise en œuvre des missions en question sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et l'organisme, à approuver par règlement grand-ducal.

Ce contrat règle notamment le mode de financement desdites missions en spécifiant en particulier la forme et le niveau des interventions financières de l'Etat ainsi que les conditions de rémunération de l'organisme de la part de tiers bénéficiant des infrastructures et installations aéroportuaires gérées et mises à disposition par l'organisme ainsi que de la prestation des services offerts par celui-ci.

Les missions confiées à l'organisme sont susceptibles d'être sous-traitées.

**Art. 3.** Les propriétés domaniales bâties et non bâties de l'enceinte aéroportuaire sont mises à la disposition de l'organisme désigné à l'article 2 par voie d'emphytéose ou par voie de cession de gré à gré d'un droit de superficie entre l'Etat et cet organisme.

Dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi le relevé des propriétés domaniales concernées sera établi par voie de règlement grand-ducal.

**Art. 4.** Pour l'exécution des travaux qui incombent à l'organisme désigné à l'article 2, celui-ci est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'Etat de ces lois et règlements.

**Art. 5.** Sans préjudice des dispositions de l'article 6 les emprunts que l'organisme désigné à l'article 2 émettra pour financer les investissements requis dans l'intérêt du développement, de la mise en valeur et de l'exploitation de l'aéroport et concernant les infrastructures et installations aéroportuaires gérées ou mises à disposition de l'organisme peuvent bénéficier de la garantie de l'Etat pour un montant maximum de 124 millions d'euros, tant pour le remboursement du capital que pour le paiement des intérêts. Les modalités de cette garantie sont fixées par le Gouvernement en conseil.

### Chapitre III – *La construction d'une nouvelle aérogare*

**Art. 6.** La loi du 11 juin 1996 autorisant l'extension de l'aérogare de Luxembourg est modifiée comme suit:

1. L'intitulé est remplacé comme suit:

„Loi modifiée du 11 juin 1996 autorisant la construction d'une nouvelle aérogare.“

2. L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction d'une nouvelle aérogare comprenant en outre la réalisation d'un terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération ainsi que l'aménagement des alentours.“

3. A l'article 2 le montant de 2.150.000.000.– francs est remplacé par 323.000.000 euros.
4. Il est ajouté un article 3 nouveau, libellé comme suit:

„**Art. 3.**– Le financement du projet se fait par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut, soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Conformément aux dispositions de la loi modifiée du 13 avril 1970 précitée, le Gouvernement est autorisé, à garantir, pendant la durée des travaux, le remboursement des lignes de crédits des emprunts conclus auprès d'un établissement financier de la place en vue de la réalisation du projet de construction visé à l'article 1er.“

#### **Chapitre IV – Dispositions finales**

**Art. 7.** La loi du 19 mai 1999 précitée est modifiée comme suit:

1. A l'article 2 les définitions sous b) et c) sont remplacées par le texte suivant:
  - „b) „Direction de l'Aviation Civile“, l'administration publique instituée par la présente loi comme autorité aéronautique compétente pour le domaine de l'aviation civile et relevant du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports aériens, ci-après désigné le ministre.
  - c) „entité gestionnaire“, la Direction de l'Aviation Civile, en ce qui concerne la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport et l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du \_\_\_\_\_ 2001 sur la police, l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires.“
2. A l'article 4 le terme „le ministre ayant les transports dans ses compétences“ est remplacé par „le ministre“.
3. La deuxième phrase du §1 de l'article 12 est remplacée par le texte suivant:
 

„L'accès des installations aéroportuaires peut être soumis à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires et qui sont reprises au règlement grand-ducal édicté en vertu de l'article 1er de la loi du \_\_\_\_\_ 2001 précitée.“
4. Le paragraphe 2 de l'article 15 est remplacé par le texte suivant:
 

„2. La Direction de l'Aviation Civile est l'autorité compétente pour examiner les plans de sûreté que les transporteurs aériens sont tenus de lui remettre sur la conformité avec le programme national de sûreté en vue de leur approbation ou acceptation.“
5. L'avant-dernier tiret du chiffre 3. de l'article 17 est remplacé par le texte suivant:
 

„– d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire, la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport;“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### I – CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet vise à doter l'Etat luxembourgeois du cadre légal requis pour le financement et la construction d'une nouvelle aérogare et de ses dépendances ainsi que pour la réorganisation de la gestion du terminal passager et de l'exploitation de l'aéroport en général.

La forme de gérance de l'aérogare actuelle et l'organisation actuelle de l'exploitation aéroportuaire du Findel affichent certaines déficiences et plaident en faveur d'une réorganisation de leur exploitation afin que l'aéroport du Findel puisse efficacement jouer son rôle.

La loi en projet, conformément à son intitulé, porte sur les thèmes suivants:

- la police de l'aéroport (incluant l'ensemble des aspects sûreté et sécurité de l'enceinte et des installations)
- la délégation à un organisme de droit privé ou public des missions d'exploitation de l'aéroport
- la construction de la nouvelle aérogare et de ses dépendances

Depuis quelques années, le Luxembourg a engagé les démarches nécessaires afin de créer le cadre légal et réglementaire nécessaire pour répondre aux évolutions récentes et actuelles dans le domaine de l'aviation civile. A ce sujet, il y a lieu de rappeler que, par le biais de la loi du 11 juin 1996, le Gouvernement a été autorisé à faire procéder à l'extension de l'aérogare de Luxembourg afin d'adopter les infrastructures terminales au développement du trafic passager au cours des dernières années.

Dans ce contexte du projet de construction d'une nouvelle aérogare, le Gouvernement avait décidé en date du 28 mai 1999 respectivement en date du 10 septembre 1999 (confirmation de la décision) de créer une société assurant tant le financement que la gestion de la nouvelle aérogare.

\*

### II – LES MISSIONS D'EXPLOITATION ET DE POLICE DE L'AEROPORT

Outre le volet du financement de cette nouvelle infrastructure, un motif principal pour créer une société d'exploitation de l'aérogare résulte du fait que la forme de gérance actuelle n'est plus adéquate pour gérer une infrastructure terminale de la taille du nouveau projet et qu'il est nécessaire d'assurer une exploitation indépendante des différents opérateurs sur l'aéroport de cette infrastructure centrale du Findel. Il s'agit notamment d'éviter les conflits d'intérêts occasionnés par la forme de gérance actuelle vu le fait que Luxair, gérant de l'aérogare pour le compte de l'Etat, est également assistant aéroportuaire et principal opérateur de vols passagers au Findel.

Sous cet angle de vue, il paraît opportun d'étendre cette démarche au-delà de l'infrastructure passagers et d'envisager une réorganisation du fonctionnement de l'aéroport de Luxembourg permettant une exploitation de cette infrastructure, vitale pour le pays, qui réponde au mieux aux préoccupations d'efficacité et de sûreté, tout en tenant soin de rester en ligne avec la politique aéroportuaire définie par le Gouvernement.

Au regard des objectifs poursuivis, il est donc nécessaire de créer un cadre légal adéquat donnant au législateur la possibilité, d'une part, d'approuver les objectifs poursuivis par le projet et, d'autre part, d'accorder les autorisations requises, et ce notamment dans le domaine financier afin de faire démarrer les projets de construction et de réorganisation en vue.

Le présent projet de loi prévoit donc de confier à un organisme de droit privé ou public des missions d'exploitation de l'aéroport. Cet organisme, auquel il est prévu de donner la forme d'une société d'exploitation est chargé de l'exploitation de toute l'infrastructure passagers et, en plus, il se pourra faire attribuer par la voie d'un contrat à conclure avec l'Etat d'autres activités dont notamment la prestation de certains services relatifs à l'exploitation de l'aéroport en général dans le domaine notamment de l'exploitation technique et opérationnelle. La société d'exploitation pourra ainsi se voir confiée la réalisation d'autres projets d'infrastructure, comme p.ex. le GAT („General Aviation Terminal“) dont elle pourra sous-traiter la construction et l'exploitation sous forme de concession à une société spécialisée dans ce domaine.

Dans le contexte de la réorganisation, la société d'exploitation a également vocation pour établir un projet d'un concept global de sûreté pour tout le site aéroportuaire avec les tâches y relatives compre-

nant entre autres le contrôle d'accès, le contrôle à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire et le contrôle de la sûreté des passagers.

Un nouveau concept de sûreté et de sécurité doit être mis en place pour définir notamment de façon précise les différentes zones de sécurité dans l'enceinte aéroportuaire et de restreindre les conditions d'accès en général, mais en particulier, en fonction de la sensibilité des zones ainsi identifiées.

La planification et la mise en œuvre de ce concept peut s'effectuer par voie de sous-traitance à une entreprise spécialisée dans ce domaine. La surveillance de l'application pratique du concept sera placée entre les mains du comité national de sûreté prévu par la loi du 19 mai 1999. La permanence de cette surveillance incombera à l'unité de police en place à l'aéroport qui continuera, par ailleurs, tout comme l'unité des douanes et accises, à assumer les missions d'autorité publique réservées à l'Etat.

Les objectifs poursuivis par le présent projet de loi reposent donc sur la recherche d'une plus grande efficacité en matière de police et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg par la création d'une société d'exploitation sous réserve d'une délimitation nette des responsabilités de l'Etat et de cette société. L'existence du cadre légal proposé permettra d'assurer sur le plan juridique l'indépendance de gestion nécessaire pour permettre à cette société de développer un comportement économique quant à l'exploitation de l'aéroport. Aussi devra-t-elle disposer d'une grande liberté d'action répondant au mieux aux besoins du projet concerné.

D'un autre côté, cette société d'exploitation, créée par l'Etat, restera placée, de par le poids de l'Etat dans l'actionnariat, dans le giron du Gouvernement permettant de cette façon de garantir l'application de la politique aéroportuaire du Gouvernement et d'agir de manière impartiale vis-à-vis des multiples opérateurs présents sur le site aéroportuaire.

Les relations entre l'Etat et la société d'exploitation feront l'objet d'une convention à approuver par règlement grand-ducal. Cette forme de relation entre l'Etat et la société aura l'avantage de la flexibilité, tout en étant opposable aux tiers grâce au caractère normatif qu'il sera possible de donner à la convention par l'approbation par voie de règlement grand-ducal.

En ce qui concerne la question de la mise à disposition à la société d'exploitation des propriétés domaniales, deux régimes juridiques sont possibles, à savoir l'emphytéose ou le droit de superficie, tels qu'ils sont prévus par les deux lois du 10 janvier 1824.

L'emphytéose peut être définie comme étant un droit réel qui consiste à avoir la pleine jouissance d'un immeuble appartenant à autrui, sous la condition de lui payer une redevance annuelle soit en argent, soit en nature, en reconnaissance de son droit de propriété.

Le droit de superficie est défini comme étant un droit réel qui consiste à avoir des bâtiments, ouvrages ou plantations sur un fonds appartenant à autrui.

Les deux régimes confèrent donc un droit réel qui consiste en fait dans le droit de propriété et ses démembrements tels que usufruit, usage, habitation, servitudes réelles ou services fonciers, concessions ainsi que l'emphytéose.

La différence entre les deux régimes se fait surtout ressentir à l'expiration du contrat. Dans le régime du droit de superficie (qui peut être conclu pour une durée maximale de 50 ans) la propriété des bâtiments par exemple passe au propriétaire du fonds à charge par lui de rembourser la valeur actuelle de ces éléments à leur propriétaire. Dans le régime de l'emphytéose (qui peut être conclue pour une durée maximale de 99 ans avec cependant une durée minimale légale de 27 ans), l'emphytéote ne peut pas se faire rembourser la valeur résiduelle de ses constructions et peut seulement enlever celles-ci à la fin de son contrat.

En tout état de cause, les conditions et modalités de la mise à disposition des propriétés domaniales à l'organisme de droit public ou privé vont être fixées par voie de contrat à approuver par règlement grand-ducal. De cette manière se trouve réglé le sort des constructions et installations érigées, la propriété revenant dans tous les cas à l'Etat, lui permettant ainsi d'éviter toute aliénation ou réaffectation de ses propriétés sans son accord.

Il est également de mise de prévoir ab initio le principe d'interventions financières de l'Etat pour assurer une exploitation financière équilibrée de la société. D'éventuels investissements futurs que l'Etat pourra lui demander au-delà du projet de réalisation de la nouvelle aéro-gare et de ses dépendances, obligeront la société de recourir à l'emprunt. C'est pourquoi il s'avère utile de prévoir dès à présent une autorisation légale permettant, le cas échéant, au Gouvernement d'y accorder la garantie de l'Etat.

Il est proposé de fixer le plafond de cette garantie à 5 milliards de francs luxembourgeois. A ce sujet, il y a surtout lieu de renvoyer à la loi du 28 mars 1997 qui prévoit le principe d'une telle garantie en faveur d'emprunts contractés pour les besoins d'investissement des CFL.

La réalisation des objectifs inscrits dans le présent projet de loi entraîne plusieurs adaptations de la législation existante.

En vertu de la faculté pour l'Etat de confier certaines attributions en matière d'exploitation de l'aéroport à un organisme de droit public ou privé, la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile devra être adaptée en conséquence quant aux missions ayant initialement relevé de la seule compétence de la Direction de l'Aviation Civile.

Finalement la loi en projet nécessite la modification de la loi du 11 juillet 1996 autorisant l'extension de l'aérogare de Luxembourg. Le champ d'application de la loi du 11 juillet 1996 se trouve changé en comprenant non seulement la construction d'une nouvelle aérogare, mais également la réalisation d'un terminal petits porteurs, d'un parking souterrain, d'une centrale de cogénération et l'aménagement des alentours.

\*

### **III – CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE AEROGARE**

#### **A – Partie administrative**

La loi du 11 juillet 1996 a autorisé le Gouvernement à procéder à la première extension de l'aérogare à Luxembourg-Findel. Cette première extension comportant d'une part une nouvelle arrivée et d'autre part un terminal pour petits porteurs était la première étape d'un programme de construction plus vaste qui consistait à réaliser une infrastructure modulable suivant les besoins toujours croissants du trafic aéroportuaire, choix politique motivé par les raisons suivantes:

En initiant ce projet ambitieux par l'introduction du premier projet de loi qui a été sanctionné par un vote positif, le Gouvernement optait pour une stratégie prudente mais résolue de développement de l'aéroport national. Le Gouvernement avait le choix entre une simple extension de l'aérogare qui actuellement est encore en exploitation ou la construction d'une nouvelle aérogare selon le programme développé par le bureau d'études „Aéroports de Paris“. Sur proposition des ministres des Transports et des Travaux Publics, le Gouvernement avait opté pour la seconde solution en présentant un concept global permettant d'adapter progressivement l'outil économique que constitue notre aéroport et son aérogare aux besoins toujours croissants en matière de transports aériens de notre pays et de sa grande région.

Les données de base étaient simples.

Les besoins de mobilité pour des raisons économiques, sociales, culturelles et touristiques ont suscité un développement de tous les modes de transport et notamment des transports aériens. Toutes les études internationales l'affirmaient à l'époque. La réalité l'a confirmé depuis.

Le rapport présenté le 17 mars 1992 aux Ministres des Transports de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) constatait que „le nombre de passagers qui embarquent chaque année aux aéroports européens a en gros doublé chacune des deux dernières décennies“. Cette évolution s'est encore accentuée depuis lors, puisqu'au niveau européen des taux de croissance de l'ordre de 7,4% et 9% ont été enregistrés respectivement en 1993 et 1994. Cette progression n'a cessé de croître depuis.

Le même rapport tirait la conclusion suivante: „Si l'on veut faire face à l'augmentation continue du trafic aérien prévu pour le tournant du siècle et au-delà, le moment viendra où la seule option véritable pour beaucoup d'Etats de la CEAC, consistera à accroître le nombre d'aérogares et de pistes, et même à créer de nouveaux aéroports.“

Pour un pays comme le Luxembourg il était hors de question de prévoir la construction d'un nouvel aéroport. Il nous fallait adapter celui du Findel aux exigences futures des transports aériens. Cela s'est fait pour la piste centrale en 1984. Une nouvelle tour de contrôle est devenue opérationnelle en 1993. Un nouveau centre de fret a été construit par l'initiative privée. Les travaux ont commencé en 1994 et ont été terminés début 1996. Reste toujours l'aérogare, dont les insuffisances actuelles ont commencé à se faire sentir dès le début des années 80, alors que cette aérogare a été mise en service fin 1975.

La – courte – histoire de notre aéroport national démontre d'ailleurs que nos installations aéroportuaires ont toujours souffert de sous-capacités, et que donc l'offre en matière d'infrastructures a, de tout temps, été à la traîne d'une demande toujours croissante du trafic aérien.

La première aérogare avait été mise en service en 1946.

Elle a connu des agrandissements de fortune successifs jusqu'à ce que le Gouvernement de l'époque se décide à faire construire l'actuelle aérogare.

Afin de bien préparer l'avenir de l'aéroport national et du transport aérien à Luxembourg, le Gouvernement a opté pour un programme d'extension de l'actuelle aérogare qui devait permettre de desservir rapidement 1.500.000 passagers avec une possibilité d'extension à court terme jusqu'à 2.000.000 passagers, étant entendu que le concept retenu devra permettre une extension finale allant jusqu'à 4.000.000 passagers, ce qui est la limite opérationnelle du site. Ceci constituait une réponse prudente aux estimations de trafic faites par le consultant commissionné par le précédent Gouvernement.

Le vote de la loi du 11 juillet 1996 relative à l'extension de l'aérogare, qui en fait était une première étape intermédiaire d'un programme de construction global, portait la capacité de l'aérogare qui à l'époque était de l'ordre de 1.200.000 passagers à 1.500.000 passagers pour atteindre avec la deuxième phase vers l'an 2000 une capacité de 2.000.000 passagers.

Le programme de développement des installations terminales prévoyait qu'il faudrait traiter:

2.000.000 passagers en l'an 2000

3.000.000 passagers en l'an 2010

alors que le trafic annuel d'alors était de l'ordre de 1,2 million de passagers, trafic traité avec de très grandes difficultés.

Le schéma directeur a conclu au développement des installations terminales passagers dans la bande de 600 m x 60 m occupée actuellement par l'aérogare et divers bâtiments de piste avec extension possible sur les aires existantes avec un terminal séparé pour les petits porteurs (court-courriers).

De ce schéma directeur se dégageait la proposition de la construction d'une aérogare linéaire revenant à étendre l'aérogare existante suivant l'axe Est-Ouest le long des aires existantes avec un terminal séparé pour les petits porteurs (Fokker 50 et Embraer) relié au bâtiment principal par un passage souterrain.

Ce concept particulier, contrairement aux concepts des grands aéroports européens surtout axés sur le traitement rapproché des gros porteurs, mettait également l'accent sur le traitement rapproché des petits porteurs. Ceci était en parfaite adéquation avec la politique commerciale suivie par la compagnie d'aviation nationale qui s'inscrivait dans le développement du trafic aérien international, qui depuis lors s'est confirmé. Les grandes plates-formes en Europe sont toutes congestionnées et le moyen d'y remédier serait, d'une part, d'utiliser des avions à capacité toujours plus grande pour réduire le nombre de mouvements, et d'autre part, de remplacer le trafic en transit dans ces grandes plates-formes par des vols directs entre des aéroports de moindre importance. Ce dernier élément est précisément un des objectifs majeurs de la libéralisation du transport aérien dans la Communauté, à savoir le développement du transport aérien interrégional qui évite les grandes plates-formes. Un tel service, pour être attrayant aux yeux de la clientèle, tout en n'étant pas (ou pas trop) déficitaire, doit se faire avec un maximum de fréquences répondant à la demande, (par jour ou par semaine), un niveau de confort assez élevé, des tarifs proportionnés aux coûts et une capacité par aéronef appropriée. Les considérations ci-dessus valent d'ailleurs indistinctement pour le trafic d'affaires et le trafic de loisir.

Dans cette optique le Gouvernement a opté pour un concept global réalisable en phases de construction successives pouvant traiter dans sa configuration définitive jusqu'à 4.000.000 passagers, limite d'absorption absolue du Findel.

Les deux premières phases de construction du projet devaient couvrir 1.500.000 passagers dans l'immédiat et 2.000.000 passagers au terme de l'an 2000, étant entendu que l'exécution de la deuxième phase ne devait devenir effective que si l'évolution réelle coïncidait avec les pronostics de l'époque.

Les pronostics se sont révélés exacts; dès lors la construction de la deuxième phase dans la foulée de la première extension devient inéluctable.

A cela s'ajoute que durant les études divers éléments et événements majeurs sont venus influencer le développement du projet de façon conséquente.

Tout d'abord les activités commerciales de l'aéroport dans son ensemble ont évolué depuis lors. Ainsi de nombreuses demandes émanant des divers opérateurs de la plate-forme que ce soit la compagnie aérienne luxembourgeoise ou bien les compagnies étrangères, que ce soit les loueurs de voitures, les services des divers organismes officiels, ou encore les administrations opérant sur le site, ont-elles engendré des besoins supplémentaires en bureaux et surfaces commerciales qui n'étaient prévus que dans les phases de construction ultérieures.

En 1996 eut lieu l'incendie de l'aéroport de Düsseldorf. Cet événement aux conséquences dramatiques a eu un impact important sur les exigences en matière de sécurité par les autorités compétentes pour l'autorisation commodo-incommodo. Ces mesures n'ont pas seulement été exigées pour les nouvelles constructions mais également pour l'aérogare existante compte tenu du fait que la réalisation de la deuxième phase était différée.

Ces exigences supplémentaires ont engendré des investissements dépassant largement ceux prévus par la loi d'autorisation.

La présente loi a donc pour objet d'amender le projet de construction de la nouvelle aérogare de Luxembourg en fonction des nouveaux besoins et exigences et de mettre à disposition les fonds supplémentaires nécessaires.

Diverses études qui ont eu pour objectif de réintégrer l'enveloppe budgétaire de la loi d'autorisation ont abouti à la conclusion que pour réaliser le projet d'une manière cohérente et économiquement optimisée il fallait:

1. changer de concept pour le terminal petits porteurs surtout en ce qui concerne sa liaison avec l'aérogare. Ainsi, la liaison souterraine a dû être abandonnée au profit d'une liaison aérienne facilitant d'une part sa réalisation d'autre part la mise en oeuvre de mesures de sécurité allégées et facilement réalisables.
2. éviter de réaliser des investissements en pure perte dans l'aérogare existante à savoir l'adaptation de celle-ci aux exigences nouvelles pour une période limitée et la mise en place de mesures provisoires pour assurer le fonctionnement conjoint de l'aérogare existante et de son extension jusqu'à la réalisation de la deuxième phase de construction.
3. engager la réalisation de la deuxième phase d'exécution ensemble avec la première phase évitant ainsi l'interruption des travaux engendrant des difficultés d'organisation et des frais inutiles.
4. tenir compte dans le développement du projet des nouveaux besoins actuellement déjà connus et prévoir d'ores et déjà des réserves suffisantes pour le futur sachant que l'accroissement des besoins est constant, évitant ainsi soit un chantier perpétuel soit des insuffisances de l'infrastructure dès son achèvement.
5. simplifier le flux des passagers en ne considérant plus que deux types de traitements à savoir le flux intracommunautaire et le flux extracommunautaire, considérant pendant la phase intermédiaire les passagers extra-Schengen à quelques nuances près comme des passagers domestiques.
6. pour optimiser les travaux et l'exploitation de l'aérogare, intégrer dans cette opération tous les travaux concernant les zones de stationnement et d'évolution rapprochée des avions à savoir: la réalisation de la zone de stationnement au pourtour du terminal petits porteurs, la réalisation de l'éclairage du tarmac et la réalisation des infrastructures de stand-by des avions.

C'est pour ces raisons que le Gouvernement soumet le présent projet portant modification de la loi du 11 juillet 1996 en la complétant par une deuxième phase d'extension couvrant les besoins pour une période à moyen terme.

## **B – Partie technique**

### **1. L'aérogare**

Le présent projet se réfère au projet de base pour une première extension de l'aérogare du Findel, tout en y apportant les modifications découlant de l'évolution du programme et du développement du concept général.

Les modifications majeures proviennent des décisions de déplacer les bâtiments vers le nord et l'est, de construire en parallèle un parking d'une capacité de 8.000 places relié au terminal principal et de rejoindre ainsi le niveau de la route nationale, également déplacée vers le nord. Cette nouvelle situation exige un nouvel emplacement pour la centrale de cogénération, au centre de l'échangeur existant.

Le déplacement des bâtiments permet d'augmenter le nombre de stationnements des avions, sans modifier le taxiway actuel; il permet en outre une liaison directe entre terminal et parking souterrain.

### 1.1. Conception fonctionnelle

La conception actuelle de l'aérogare est conditionnée, comme par le passé, par les aspects spécifiques suivants:

- l'organisation rationnelle des opérations aéroportuaires;
- les règlements en matière de sécurité dans le transport aérien;
- les règlements communautaires et l'accord de Schengen en matière de contrôle douanier et d'émigration.

à la différence près que:

- le trafic extra-Schengen est assimilé au trafic international, simplifiant ainsi les flux des passagers;
- la réalisation complète en une phase de la nouvelle aérogare disposant et de la zone „départ“ et de la zone „arrivée“ rend le maintien de l'ancienne aérogare possible jusqu'à l'achèvement des travaux.

Compte tenu de l'évolution du projet, si les principes de fonctionnement n'ont pas changé, la modification des niveaux intérieurs et la répartition du trafic passagers sur 2 niveaux ont abouti à un schéma de circulation plus rationnel.

#### 1.1.1. Séparation des zones Embarquement et Débarquement

L'organisation rationnelle des opérations aéroportuaires implique une distinction nette des zones d'embarquement et de débarquement, des zones „land-side“ et „air-side“.

Pour maîtriser parfaitement le flux des passagers et des bagages, condition majeure au bon déroulement des opérations, il est indispensable de séparer les opérations d'embarquement et de débarquement.

Le traitement des passagers est effectué sur 2 niveaux, l'embarquement au niveau rez-de-chaussée, constituant la zone „départ“, le débarquement au 1er sous-sol, constituant la zone „arrivée“.

Le traitement des bagages est effectué au 2e sous-sol, au niveau tarmac.

#### 1.1.2. Création d'une Zone sous Contrôle

Les règlements en matière de sécurité dans le transport aérien ont un impact très important sur le développement de l'aérogare. En effet, il faut savoir que depuis les attentats et détournements d'avions des années 1980, les mesures de sécurité dans les aéroports sont devenues très sévères, multipliant les fouilles et les contrôles tant des passagers que des bagages pour éviter l'infiltration d'armes et d'explosifs.

Ces contrôles obligatoires nécessitent un flux des passagers et des bagages bien déterminés d'une part et d'autre part la mise en oeuvre d'équipements de contrôle spécifiques aux points névralgiques.

Par ailleurs la création de zones dites „sous-contrôle“ devient inéluctable. Ces zones sont implantées à proximité des avions afin d'éviter la confusion et la promiscuité des passagers contrôlés et non contrôlés, et de donner la plus grande liberté de mouvements aux passagers.

#### 1.1.3. Contrôle Police et Douane

Les réglementations communautaires en matière de contrôle douanier et d'émigration sont actuellement en plein développement et ont un impact important sur l'organisation de la nouvelle aérogare de Luxembourg.

Jusqu'à l'avènement des accords de Schengen l'actuelle aérogare était exclusivement internationale et partant soumise à un seul régime de contrôle douanier.

Cette situation a changé. En effet, dans la nouvelle Europe, les accords de Schengen étant la première étape dans cette démarche, l'aérogare de Luxembourg est devenue „internationale“ pour toutes les destinations extracommunautaires et „domestique“ pour toutes les destinations communautaires. Une situation intermédiaire a été créée par les accords de Schengen nuanciant les trafics communautaires extra-Schengen et intra-Schengen, les premiers exigeant le maintien du contrôle policier, le contrôle

douanier étant abandonné pour les deux cas de figure. L'aérogare existante a été adaptée à cette nouvelle situation moyennant la mise en oeuvre de mesures de fortune.

Le projet de la nouvelle aérogare tel qu'il est développé actuellement ne tient plus compte de la nuance extra- et intra-Schengen et regroupe ces deux flux en un seul tout en laissant la possibilité du contrôle policier.

#### 1.1.4. Evolution

La conception fonctionnelle tient compte de la nécessité de pouvoir adapter l'ouvrage aux besoins futurs sans perturber l'organisation de base de l'aérogare. Ainsi les fonctions opérationnelles sont-elles distribuées de façon à pouvoir procéder à leur extension respective sans devoir mettre hors service les parties du projet déjà réalisées. Ceci garantit à long terme un développement harmonieux de l'infrastructure.

Au stade actuel le projet vise à une capacité nominale à 2.500.000 passagers, palier intermédiaire qui devrait correspondre aux besoins à moyen terme.

Cette capacité peut absorber jusqu'à 3.000.000 passagers dans des conditions encore acceptables.

#### 1.2. Terminal principal

Le terminal principal de l'aérogare comporte quatre niveaux d'exploitation.

Le „niveau départ“ est situé au rez-de-chaussée. C'est le niveau de circulation des voitures, bus et taxis et du parking extérieur. Il est accessible de l'extérieur par des passerelles passant au-dessus du „hall arrivée“, situé au 1er sous-sol. L'espace „départ et arrivée“ forme un ensemble sur 2 niveaux communiquant par escalators et ascenseurs.

Le „niveau arrivée“, au 1er sous-sol, se trouve en contact direct avec le parking souterrain.

Au „niveau tarmac“, au 2e sous-sol, se trouvent le traitement des bagages, les services techniques, les dépôts et réserves.

Au „niveau mezzanine“, au 1er étage, sont situés les services administratifs et le restaurant panoramique accessible au public.

Le grand „hall public départ“, qui a une longueur de près de 100 mètres et une largeur de près de 50 mètres, comporte entre autres les services passagers tels que les banques, postes et téléphones, l'information et le ticketing des compagnies aériennes, les kiosques à journaux, bars et autres petites restaurations, surfaces commerciales etc.

Au fond de ce „hall public départ“ se situe la salle d'enregistrement. Elle comporte dans un premier temps 26 banques d'enregistrement informatisées implantées de façon à pouvoir absorber une file de passagers de 10 à 15 mètres, soit environ 15 à 20 passagers par banque.

Derrière les comptoirs se trouvent les bureaux administratifs réservés au personnel responsable de la gestion de l'enregistrement. Lors de l'enregistrement, les bagages sont transportés au moyen d'un tapis roulant vers la salle de traitement des bagages située au sous-sol.

Une fois enregistré, le passager muni de sa carte d'embarquement peut accéder aux „halls passagers“ situés du côté „air-side“.

Pour accéder au hall passagers pour les vols domestiques c'est-à-dire intracommunautaires, seul le contrôle des cartes d'embarquement sera requis.

Pour accéder au hall passagers pour les vols internationaux, c'est-à-dire les vols pour toutes les destinations extracommunautaires, le passager doit obligatoirement passer par le contrôle d'émigration et, le cas échéant, par le contrôle douanier.

L'accès à ces halls passagers se fait en outre par le passage du contrôle de sécurité où sont effectuées la visite des bagages à main et la fouille corporelle, ces contrôles se faisant au moyen d'appareils de détection électronique.

Ces 2 halls sont tangents, délimités de façon à permettre une flexibilité totale dans l'attribution des salles d'embarquement et donnant directement accès soit aux vols domestiques, soit aux vols internationaux, tout en garantissant la séparation et la canalisation stricte des deux flux de passagers. Les 2 halls abritent de petites zones de repos, bars, kiosques, boutiques, et autres services d'usage dans les aérogares.

A partir de ces halls, les passagers descendent aux salles d'embarquement, situées au „niveau arrivée“. Elles peuvent accueillir plus de 400 passagers chacune, soit au-delà de la capacité d'un gros porteur.

De ces salles, le passager accède à l'avion, soit directement par les passerelles qui sont au nombre de 3 pour les gros et moyens porteurs accostés, soit par l'un des départs bus se trouvant au niveau du tarmac pour la desserte des avions stationnés à distance.

A son débarquement le passager fait le trajet inverse, soit il débarque au travers des passerelles, soit il est transféré par bus depuis l'avion.

Ici il faut distinguer à nouveau deux flux différents dans la mesure où l'avion provient d'une destination communautaire ou extracommunautaire.

Le passager „domestique“ accède directement au „hall arrivée domestique“ pour ensuite passer par le „hall des bagages domestique“ et atteindre la sortie.

Le passager „international“ rejoint le „hall arrivée international“, passe par le contrôle immigration, rejoint le „hall bagages international“ et arrive à la sortie.

Le passager en „transit“ rejoint le niveau de départ en passant, suivant le cas, par les contrôles de police et de douane après avoir passé le contrôle de sécurité au niveau arrivée.

Pour augmenter la flexibilité et permettre un transfert entre le hall international et le hall domestique, il est prévu d'implanter un contrôle d'immigration au rez-de-chaussée permettant le passage dans les deux sens.

En effet, compte tenu de l'abrogation des frontières intercommunautaires, les bagages des vols domestiques ne sont plus soumis au contrôle douanier, alors que pour les bagages de provenance extracommunautaire le contrôle douanier reste obligatoire.

Dès lors, il faut créer également dans le hall des bagages une arrivée domestique et une arrivée internationale, la seconde comportant un contrôle douanier.

Pour garantir la plus grande flexibilité, il est prévu de mettre en œuvre un cloisonnement mobile permettant une attribution différenciée des tapis bagages suivant les besoins réels. Deux de ces tapis ont un développement de 60 mètres, un troisième ayant un développement de 30 mètres.

Passé le hall des bagages et, le cas échéant, le contrôle douanier, le passager accède au „hall public arrivée“ de l'aérogare.

Le flux des bagages est semblable au flux des passagers.

Lors de l'enregistrement, les bagages de soute sont transportés au moyen de tapis roulants vers le „tri bagages départ“ où ils sont conditionnés pour l'embarquement.

Le contrôle des bagages de soute est effectué lors du tri. Ensuite les bagages sont embarqués à bord des avions.

A l'arrivée les bagages débarqués sont transportés au „tri bagages arrivée“ pour être livrés à la salle des bagages située au 1er sous-sol au niveau du „hall public arrivée“.

Les bagages hors format sont transportés au moyen de monte-charges appropriés.

Les services administratifs et techniques de l'aérogare sont installés en mezzanine pour les premiers et au sous-sol pour les seconds. Aux niveaux départ et arrivée, se trouvent des zones administratives nécessaires à l'enregistrement, aux contrôles douane, transit, police, sécurité.

Par ailleurs la station de quarantaine, devant accueillir les immigrants en situation irrégulière, est située au sous-sol près des bureaux réservés à la gendarmerie.

D'autre part les locaux techniques et les réserves pour le restaurant et les boutiques sont situés à proximité de la zone de livraison située en façade ouest.

Il est prévu d'aménager un salon VIP commercial, international et domestique au niveau des salles d'embarquement.

Le restaurant pour sa part est situé à la mezzanine au 1er étage, en relation directe avec le hall public, accessible sans autre formalité aux passagers domestiques, tout comme aux visiteurs de l'aérogare.

### 1.3. Terminal petits porteurs

Une des spécificités de l'aérogare de Luxembourg est la part importante du trafic des avions petits porteurs que ce soient les Embraer ou les Fokker 50 qui seront progressivement remplacés par de nouveaux avions à réaction Embraer 50. La capacité de ces avions varie entre 25 et 50 passagers.

En raison de leur petite taille ces avions ne peuvent pas être desservis par les passerelles. Afin de permettre un accès plus rapide à ces avions, sans effectuer de longs trajets à l'air libre sur le tarmac, un terminal secondaire est prévu.

Autour de celui-ci 10 places de stationnement pour petits porteurs sont prévues. Les avions sont ainsi directement accessibles depuis le bâtiment.

Le terminal petits porteurs est exclusivement domestique et relié au hall passagers domestique du terminal principal au moyen d'un passage couvert.

Au départ, les passagers accèdent au terminal petits porteurs depuis le terminal principal. Comme précédemment, ils passent par la salle d'enregistrement et le contrôle des cartes d'embarquement et accèdent au „hall passagers domestique“ d'où part le passage couvert reliant le terminal petits porteurs au terminal principal. Le contrôle de sécurité des passagers est assuré à l'entrée du terminal comme pour les salles d'embarquement.

Les passagers peuvent alors embarquer dans les avions stationnés directement à côté du terminal.

A l'arrivée, les passagers accèdent au terminal par six escaliers donnant accès direct au passage couvert lequel ils arrivent dans le hall domestique du terminal principal. D'ici, ils se dirigent vers les salles de bagages de la même manière que les autres passagers domestiques.

Le traitement des bagages a lieu dans le terminal principal.

Le terminal petits porteurs ne comprend que deux bureaux, quelques commerces et kiosques de petite restauration.

### 1.4. Conception architecturale

La conception architecturale doit répondre à 3 critères majeurs:

- L'aérogare a son image, son identité propre qui reflète sa fonction et la capacité technologique de l'industrie nationale.
- L'aérogare est un espace flexible, capable d'assurer une fonctionnalité évolutive pour satisfaire aux exigences et besoins futurs, aussi bien par la refonte des espaces intérieurs, que par l'extension de la capacité totale.
- Les activités de l'aéroport sont garanties durant toute la période des travaux.

#### 1.4.1. Terminal principal

Ces contraintes ont amené les architectes à concevoir une grande place couverte, un vaste espace couvert dans lequel se développent, indépendamment de l'enveloppe extérieure, toutes les infrastructures fonctionnelles suivant le schéma opérationnel de l'aérogare.

##### 1.4.1.1. Structures et façades

L'expression architecturale est surtout conditionnée par la technicité et les matériaux mis en œuvre.

Les profilés, laminés d'une manière conventionnelle et associés au verre, confèrent à l'aérogare une image forte.

La toiture est composée de 10 poutres tridimensionnelles longues de 93,60 mètres et larges de 9,60 mètres. L'orientation Nord-Sud de ces poutres détermine le caractère architectural fonctionnel et statique de la toiture.

Ainsi, par leur addition, on obtient une toiture à sheds ouverts et orientés vers l'Est, permettant un éclairage naturel équilibré grâce à l'utilisation de la lumière diffuse.

La forme même de ces poutres, qui en section transversale ont une hauteur statique de 4,80 mètres, permet de réaliser de grandes portées tout en gardant la légèreté de la structure.

Posée sur 10 points d'appui, dont les entre-axes sont de 19,20 mètres, avec un porte-à-faux important de 18,00 mètres des côtés Nord et Sud, chaque poutre est une unité statique sur toute sa longueur ne comportant ni joint de déflation ni articulation.

En façade Nord, donc land-side, ce porte-à-faux constitue ainsi un large auvent d'accueil qui protège non seulement la façade, mais qui offre également un abri contre les intempéries aux passagers arrivant en bus, taxi ou voiture privée.

La toiture est posée sur des supports composés de deux profilés laminés qui, par leur positionnement, assurent le contreventement de toute la structure dans le sens longitudinal, la rigidité de l'ouvrage dans le sens transversal étant assurée par les poutres elles-mêmes.

La façade principale est réalisée au moyen d'une structure autoportante dont la stabilité est assurée par des raidisseurs s'appuyant sur la structure primaire de la construction. Les façades latérales du même type que la façade principale ont une structure statique différente dans la mesure où le raidissement est assuré par une structure secondaire rattachée.

Côté tarmac, la façade se présente sous forme d'une surface inclinée devant les salles d'embarquement. Les articulations de forme circulaire des passerelles d'embarquement se greffent sur la façade.

Les exigences en matière d'exploitation thermique sont très élevées et conditionnent la haute technicité de la conception de la façade.

L'aspect extérieur général est plutôt technique, montrant d'une manière expressive tous les constituants constructifs.

Les agencements intérieurs de l'aérogare sont constructivement désolidarisés de la structure primaire du bâtiment. Cette séparation nette entre les structures primaire et secondaire garantit la plus grande flexibilité possible.

Les sous-sols sont en béton armé et ont une hauteur libre de 4 mètres et, partiellement de plus de 8 mètres dans la salle de traitement des bagages, permettant une mise en œuvre aisée des équipements.

En dessous de ce niveau se trouve un vide technique dont toute la surface est réservée à la distribution des fluides et de toutes infrastructures techniques desservant l'aérogare.

#### 1.4.1.2. *Agencement et finitions intérieures*

Le choix des matériaux est très important en vue des différentes utilisations possibles.

Ainsi, dans les halls publics à grande fréquentation, les matériaux de recouvrement de sols et de murs doivent résister à l'usure mécanique et être faciles à l'entretien.

Les zones dont la destination exige un certain confort, ou les zones moins fréquentées, sont dotées de revêtements souples et amovibles (restaurant, salles d'embarquement, bureaux).

Le cloisonnement des bureaux est réalisé au moyen de systèmes préfabriqués amovibles en vue de garantir la mobilité nécessaire à la reconfiguration permanente des services techniques et administratifs.

En effet, le développement du transport aérien est tel qu'une flexibilité maximale est de rigueur.

#### 1.4.1.3. *Installations techniques et équipements spéciaux*

La production d'énergie pour tout le complexe sera assurée par une centrale de cogénération implantée à proximité de l'aérogare. Cette centrale sera réalisée par un investisseur privé.

Outre les installations techniques conventionnelles de chauffage, sanitaire, électricité, télécommunication et bureautique, batteries de cuisine et restauration, la nouvelle aérogare comportera tous les équipements modernes nécessaires à son fonctionnement.

Ainsi le traitement climatique de l'aérogare, compte tenu de sa configuration particulière, exige-t-il la mise en œuvre d'une stratégie modulée.

Pour garantir un climat optimal pour chaque espace, l'aérogare est conditionnée d'une part au moyen de l'utilisation des énergies passives, exploitées en combinaison avec les systèmes d'aération et de ventilation naturels, et d'autre part, au moyen d'installations de traitement d'air spécifiques pour chaque zone.

De cette manière il est possible d'assurer un climat moyen dans lequel sont créés des microclimats répondant aux exigences spécifiques de chaque fonction.

Cette interactivité des moyens est gérée par un programme d'optimisation modulant l'interférence de chaque composante en vue d'aboutir à une exploitation rentable du système.

En outre, l'installation de panneaux solaires en toiture contribue à un apport de 10% des besoins en chaud ou en froid.

Tout comme pour la climatisation, une stratégie d'interaction modulant l'éclairage naturel et l'éclairage artificiel est mise en œuvre pour assurer un éclairage adapté de toutes les zones de l'aérogare.

Les grandes surfaces vitrées et surtout les sheds de toiture assurent un apport important de lumière naturelle qui est garanti dans pratiquement tout l'espace de l'aérogare et qu'il convient de gérer.

L'éclairage artificiel compense le déficit de l'éclairage naturel qui varie selon les saisons et les heures de la journée.

Cette compensation est différenciée par zone étant donné que les exigences en matière d'éclairage sont directement liées à la fonction.

La sonorisation et la diffusion des informations représentent un autre aspect technique qui est à traiter avec beaucoup de soin.

La sonorisation, qui sert avant tout à la diffusion de messages et d'informations doit être parfaitement mise au point. Les messages doivent être audibles en tous points de l'aérogare accessibles aux passagers. Ceci inclut les locaux secondaires comme sanitaires, restaurant, VIP, etc.

Par ailleurs, pour assurer une parfaite diffusion des messages, il faut éviter tout écho et résonance.

Pour ces raisons il est prévu de mettre en œuvre un réseau de sonorisation très dense à basse émission couvrant toutes les zones publiques et incorporé dans le sol.

Un second réseau, destiné aux services, véhicule toutes les informations et annonces internes.

La diffusion d'annonces visuelles concernant surtout les horaires de vol est réalisée au moyen de tableaux digitaux mécaniques installés dans les grands halls et d'un réseau d'écrans informatisés, installés dans les zones secondaires. Ces deux réseaux sont gérés par une unité centrale informatisée.

Les installations de sécurité couvrent deux domaines bien particuliers, d'une part la sécurité contre l'incendie propre à tous les bâtiments publics et d'autre part la sécurité purement aéroportuaire orientée contre d'éventuels attentats ou détournements d'avions.

Le premier aspect est traité d'une manière conventionnelle prévoyant la mise en œuvre d'un système de détection couvrant toute l'aérogare et d'un système de sprinklage automatique.

La sécurité des passagers, impliquant le contrôle minutieux de tout passager et bagage franchissant les zones de sécurité, est assurée d'une part par des équipements à rayon X pour les bagages, et d'autre part, par des gates de détection de corps métalliques pour les passagers.

#### 1.4.1.4. *Transport des passagers et des bagages*

Les moyens de transport, tant pour les passagers que pour les bagages, revêtent une importance capitale.

Ainsi est-il prévu d'installer un système de tri et de transport des bagages semi-automatique reliant la „salle d'enregistrement“ au „tri bagages départ“ et le „tri bagages arrivée“ au „hall des bagages“.

Le hall des bagages comporte 2 grands tapis roulants de 60 mètres de développement pouvant chacun desservir un grand porteur, ainsi qu'un petit tapis de 30 mètres pour les avions petits porteurs.

Vu l'agencement flexible du hall des bagages ces tapis peuvent être affectés suivant les besoins aux vols internationaux ou domestiques.

La salle d'enregistrement comporte 2 tapis de transport desservant les banques d'enregistrement suivant les besoins.

L'enregistrement est entièrement informatisé, assurant ainsi une flexibilité d'exploitation appréciable et une capacité totale accrue.

Le transport vertical des passagers est assuré au moyen d'escalators. La capacité de cet équipement est de nature à maîtriser les flux de passagers, condition absolue au bon déroulement des opérations. Ceci est particulièrement important pour le traitement des grands porteurs.

Chaque salle d'embarquement comporte par ailleurs un ascenseur destiné aux personnes âgées et handicapées.

Le passage par le passage couvert entre le terminal principal et le terminal petits porteurs est assuré par tapis roulants.

Les derniers équipements importants sont les passerelles d'embarquement. Au nombre de 3 elles desservent les salles d'embarquement.

Ces passerelles flexibles et, par conséquent, adaptables aux différents types d'avions permettent l'embarquement, respectivement le débarquement direct des passagers, à l'abri des intempéries.

Ces passerelles sont destinées aux avions moyens et gros porteurs.

#### 1.4.2. Terminal petits porteurs

L'architecture de ce bâtiment, essentiellement en verre, métal et béton, est sobre, légère et transparente.

Les agencements, finitions intérieures et autres installations techniques correspondent à ceux établis pour le terminal principal.

### **2. Le tarmac**

Pour réaliser le projet tel qu'il est défini dans les nouveaux plans, il faut procéder à l'agrandissement du tarmac surtout au pourtour du terminal petits porteurs. Ceci implique la démolition d'un hall de l'ancien centre de fret.

La surface de stationnement des petits porteurs sera de l'ordre de 30.000 m<sup>2</sup>. Compte tenu de l'accroissement des surfaces stabilisées l'infrastructure devra être adaptée en conséquence.

Par ailleurs il est prévu de mettre en oeuvre une infrastructure d'alimentation électrique des avions en 400 Hertz, ce qui évitera à l'avenir l'utilisation des stations mobiles difficiles à gérer.

En vue de desservir l'aérogare, dont les infrastructures se trouvent au niveau du tarmac il est indispensable de créer une voie de desserte prenant son départ à l'arrière du futur centre de maintenance et de l'ancien centre de fret.

Enfin, compte tenu de la nouvelle utilisation des surfaces de roulement et de stationnement à proximité de l'aérogare, l'éclairage général devra être renouvelé.

### **3. Le parking**

Une des grandes décisions retenues consiste dans la construction d'un parking de 8.000 places, adossé et accessible directement de l'aérogare.

Il comporte 4 niveaux en sous-sol et un niveau en surface et peut être construit en deux phases successives. L'accès débouche au niveau du „hall arrivée“, en connexion directe avec le „hall départ“. La possibilité de le relier à la gare du futur train est préservée, suivant l'évolution des études concernant le train ou tramway et le déplacement de la route nationale RN1.

### **4. La centrale de cogénération**

Du fait du déplacement des bâtiments de l'aérogare, la centrale de cogénération doit également être déplacée, notamment aux environs de l'actuel échangeur.

Une centrale d'énergie provisoire est prévue pour l'alimentation du terminal petits porteurs en attendant l'achèvement de la centrale principale.

Le devis et les plans relatifs au présent projet de loi se trouvent en annexe et font partie intégrante des présentes.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

La loi en projet est subdivisée en quatre chapitres:

- chapitre 1. La police de l'aéroport
- chapitre 2. L'exploitation de l'aéroport
- chapitre 3. La construction d'une nouvelle aérogare
- chapitre 4. Dispositions finales

### *ad article 1er*

D'après l'article 1er, l'Etat devient responsable de la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette disposition intervient conformément aux termes de l'article 97 de la Constitution selon lesquels „l'organisation et les attributions des forces de l'ordre font l'objet d'une loi“.

Dans le cadre de l'exercice du pouvoir de police, il appartient à l'Etat de fixer un corps de prescriptions destinées à assurer la sécurité de l'exploitation aéroportuaire ainsi que la sûreté et la sécurité des personnes et des biens, de même que la conservation et la viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Le pouvoir réglementaire de l'Etat consiste à cet effet à caractériser les zones de sécurité et à déterminer les conditions d'accès à ces zones de sécurité ainsi qu'à définir les normes et les règles de sûreté et de sécurité et à veiller au contrôle de leur application.

A ce sujet, l'Etat a la faculté de désigner un organisme de droit public ou privé qui aura notamment l'obligation de se charger de la mise en œuvre d'un plan global de sûreté et de sécurité tel que prévu par loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. Avant sa mise en application, ce plan doit obtenir l'approbation du Gouvernement en conseil. Le contrôle de son application est assuré par un comité national de sûreté en application de l'article 16 de la loi du 19 mai 1999.

### *ad article 2*

En vertu des dispositions de l'article 2, l'organisme de droit public ou privé, chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan global de sûreté et de sécurité, est également habilité de prendre en charge certaines activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport ainsi que certaines activités liées à l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires.

La mise en œuvre de cette mission exige évidemment une délimitation claire des responsabilités entre l'Etat et cet organisme ainsi que la mise au point précise de ses modalités. A ces fins, il est prévu que les conditions de la mise en œuvre des missions de cet organisme sont fixées sous forme d'un contrat à conclure entre l'Etat et cet organisme. Ce contrat règle notamment les modalités de financement desdites activités par l'Etat, ainsi que les formes et les conditions de rémunération et des prestations de service relatifs aux missions dont cet organisme a la charge. Afin de rendre opposable aux tiers les dispositions du contrat, il s'avère indiqué de faire approuver celui-ci par règlement grand-ducal.

L'alinéa 4 prévoit la possibilité de sous-traiter à des firmes spécialisées les missions confiées à cet organisme.

### *ad article 3*

La mise à disposition des propriétés domaniales à l'organisme choisi se fait, soit par le biais de l'emphytéose, soit par le biais d'un droit de superficie. Cet article entend régler le sort des constructions et installations érigées assurant ainsi que la propriété revient en définitive et dans tous les cas à l'Etat. Les conditions et modalités de cette mise à disposition sont fixées par voie contractuelle et les propriétés visées sont approuvées par règlement grand-ducal.

L'Etat va devoir effectuer les modifications cadastrales requises pour déterminer les propriétés domaniales mises à la disposition de cet organisme. En vue de l'urgence du projet à réaliser et notamment du fait que différents travaux ont déjà commencé et que la finalisation des écritures cadastrales peut prendre du temps, cet article comporte une disposition stipulant que les écritures cadastrales doivent être faites et reprises dans un règlement grand-ducal endéans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi en projet. Cette approche est prévue par analogie à la solution retenue pour le domaine ferroviaire dans le cadre de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

*ad article 4*

Les dispositions de l'article 4 expriment l'idée que l'organisme visé exerce une mission de service public et qu'accomplissant une telle mission dont l'exécution obéirait aux mêmes règles, si l'Etat s'en chargeait en régie propre. La société doit donc être placée vis-à-vis des lois et règlements applicables en matière de travaux publics dans les mêmes conditions que l'Etat.

*ad article 5*

En application de l'article 99 alinéa 2 de la Constitution, aux termes duquel „aucun emprunt à charge de l'Etat ne peut être contracté sans l'assentiment de la Chambre“, le Gouvernement se voit conféré, par l'article 5, la possibilité d'accorder la garantie de l'Etat pour les emprunts que l'organisme de droit public ou privé „émettra pour financer les investissements requis dans l'intérêt du développement, de la mise en valeur et de l'exploitation de l'aéroport et concernant les infrastructures et installations aéroportuaires gérées ou mises à disposition de l'organisme“.

Il est proposé de fixer le plafond de cette garantie à 124 millions d'euros pour l'ensemble des emprunts que cet organisme pourra contracter avec la garantie de l'Etat. Ce plafond se justifie au vu des investissements importants que cet organisme sera, le cas échéant, amené à réaliser dans l'exercice des attributions que l'Etat pourra lui confier dans les années à venir. L'engagement financier pourra résulter plus particulièrement d'autres projets que la construction d'une nouvelle aérogare comprenant en outre la réalisation d'un terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération ainsi que l'aménagement des alentours dont question à l'article 6.

*ad article 6*

L'article 6 crée la base légale permettant à la nouvelle société de faire procéder à la construction d'une nouvelle aérogare avec terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain de 8.000 places, d'une centrale de cogénération ainsi que de l'aménagement des alentours sur la base de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut, soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Cette disposition permettra dès lors à la société de l'aéroport de faire réaliser l'aérogare suivant les plans et devis annexés au présent projet de loi et de conclure avec l'Etat un contrat de location-vente établi sur la base d'un amortissement calculé sur quinze ans au moins.

La même faculté existera théoriquement pour le remboursement du parking et de la centrale de cogénération bien qu'en pratique la nouvelle société doive tout mettre en oeuvre pour valoriser, dans une optique commerciale, ces investissements de sorte qu'en fait la garantie de l'Etat est purement théorique.

Enfin, pour des raisons de pratique financière la garantie de l'Etat porte non seulement sur le remboursement des annuités résultant du montage financier après consolidation de l'emprunt contracté auprès d'un institut financier, mais également sur le remboursement des lignes de crédits mises à disposition avant consolidation pendant la durée des travaux.

*ad article 7*

Avec la mise en oeuvre de la présente loi en projet, la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de régler l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, est à redresser en conséquence.

Afin de faciliter la lecture de la loi du 19 mai 1999, il convient de prévoir au premier endroit du texte parlant des compétences du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports aériens la désignation abrégée „le ministre“ (mention à l'article 2 b), „ci-après désigné le ministre“). Il en devient possible de remplacer à l'article 4 de la loi du 19 mai 1999 le terme „le ministre ayant les transports dans ses compétences“ par „le ministre“.

L'article 2 de la loi en projet prévoit d'autoriser le Gouvernement à charger un organisme de droit public ou privé de certaines missions qui sont actuellement confiées à la Direction de l'Aviation Civile qui en vertu de la loi du 19 mai 1999 fait fonction d'entité gestionnaire. Par conséquent, la définition de la notion d'„entité gestionnaire“ doit être redéfinie. Désormais, la notion d'„entité gestionnaire“ vise, d'une part, la *Direction de l'Aviation Civile* pour les missions de coordination et le contrôle des activités

des différents opérateurs présents sur l'aéroport et, d'autre part, *l'organisme de droit public ou privé* pour prendre en charge les missions d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, dont entre autres l'exécution de la planification et de la mise en œuvre d'un plan de sécurité et de sûreté ainsi que de la construction d'une nouvelle aérogare et la gestion des infrastructures afférentes.

En vertu du principe que l'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg, la deuxième phrase du § 1 de l'article 12 de la loi du 19 mai 1999 est à modifier, alors que dorénavant les conditions d'accès des installations aéroportuaires seront prévues et approuvées par un règlement grand-ducal.

Comme la mission d'élaborer le plan global de sûreté et de sécurité revient à l'entité à créer, il convient de limiter parallèlement au nouveau paragraphe 2 de l'article 15 de la loi du 19 mai 1999 la responsabilité de la Direction de l'Aviation Civile à l'examen des plans de sûreté, qui lui seront remis par les transporteurs aériens, sur leur conformité avec le programme national de sûreté.

L'avant-dernier tiret du chiffre de l'article 17 de la loi du 19 mai 1999 est modifié en limitant la mission de la Direction de l'Aviation Civile, conformément aux articles 1 et 2 de la loi en projet, au rôle „d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire, la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“, la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires étant désormais exercée par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi en projet.

\*

## DEVIS

(à la date du 23.9.2000)

<i>AEROGARE de Luxembourg</i>	<i>Première Phase</i>	<i>Deuxième Phase</i>	<i>Total</i>
<i>Estimation en [LUF]</i>	<i>2000-2002</i>	<i>2002-2006</i>	<i>LOI</i>
	<i>TOTAL HTVA</i>	<i>TOTAL HTVA</i>	<i>TOTAL HTVA</i>
<b>Terminal petits porteurs</b>			
<b>Gros oeuvre</b>	<b>151.300.000</b>		
<b>Structures métalliques et façades</b>	<b>48.500.000</b>		
Façades	40.900.000		
Techniques spéciales	41.600.000		
Installations électriques	63.600.000		
Finitions	396.700.000	50.800.000	396.700.000
<b>Passerelle (Passage couvert)</b>			
Gros oeuvre	25.300.000		
Structures métalliques et façades	29.600.000		
Raccords façades	10.000.000		
Techniques spéciales	10.500.000		
Installations électriques	4.800.000		
Finitions	93'700'000	13.500.000	83'000'000
<b>Terminal principal</b>			
Gros oeuvre			
Structures métalliques et façades			
Techniques spéciales			
Installations électriques			
Finitions		2.818.000.000	2.818.000.000

<i>AEROGARE de Luxembourg</i>	<i>Première Phase</i>	<i>Deuxième Phase</i>	<i>Total</i>
<i>Estimation en [LUF]</i>	<i>2000-2002</i>	<i>2002-2006</i>	<i>LOI</i>
	<i>TOTAL HTVA</i>	<i>TOTAL HTVA</i>	<i>TOTAL HTVA</i>
<b>Centrales techniques</b>			
Centrale sprinkler			
Centrale électricité	24.400.000	88.000.000	112.400.000
<b>Mobilier</b>			
Forfait	24.000.000	111.000.000	135.000.000
<b>Equipements aéroportuaires des bâtiments</b>			
	60.600.000	350.000.000	410.600.000
<b>Démolition ancienne aéroport</b>			
		100.000.000	100.000.000
<b>Frais + Divers + Imprévus</b>			
	60.000.000	200.000.000	260.000.000
<b>Total Bâtiments</b>			
	<b>659.400.000</b>	<b>3.750.000.000</b>	<b>4.409.400.000</b>
<b>Tarmac + Mâts d'éclairage</b>			
	281.400.000	220.000.000	501.400.000
<b>Equipements aéroportuaires des pistes</b>			
		30.000.000	30.000.000
<b>Total Abords</b>			
	<b>281.400.000</b>	<b>250.000.000</b>	<b>531.400.000</b>
<b>Total Travaux HTVA</b>			
	<b>940.800.000</b>	<b>4.000.000.000</b>	<b>4.940.800.000</b>
T.V.A. 15%	141.120.000	600.000.000	741.120.000
Honoraires	200.000.000	530.000.000	<b>730.000.000</b>
T.V.A. 12%	24.000.000	63.600.000	87.600.000
<b>Total général TTC</b>			
	<b>1.305.920.000</b>	<b>5.193.600.000</b>	<b>6.499.520.000</b>
<b>Total général arrondi [LUF]</b>			
	<b>1.306.000.000</b>	<b>5.194.000.000</b>	<b>6.500.000.000</b>
<b>Total général arrondi [EUR]</b>			
	<b>32.374.822</b>	<b>128.755.610</b>	<b>161.130.432</b>

*PARKING souterrain 8.000 places*

Coût de construction	4.800.000.000	
T.V.A. 15%	720.000.000	
Honoraires	420.000.000	
T.V.A. 12%	50.400.000	
Total general TTC	<b>5.990.400.000</b>	
Total general arrondi [LUF]	<b>6.000.000.000</b>	<b>6.000.000.000</b>
Total general arrondi [EUR]	148.736.115	148.736.115

*COGENERATION*

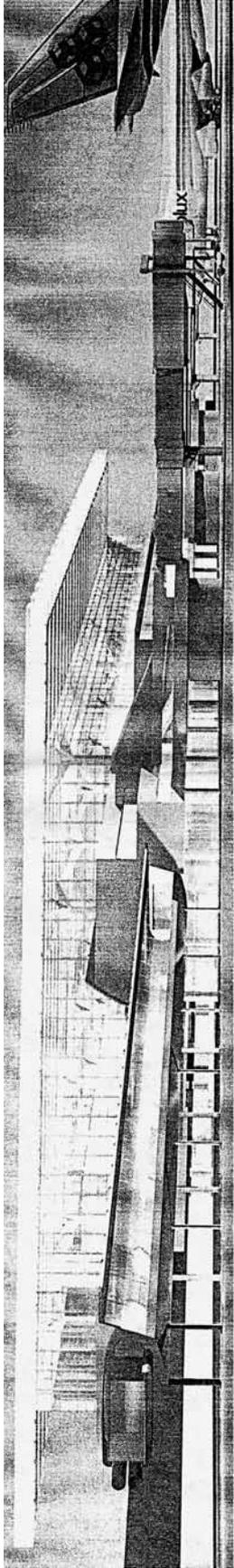
Coût de construction	400.000.000	
T.V.A. 15%	60.000.000	
Honoraires	35.000.000	
T.V.A. 12%	4.200.000	
Total général TTC	499.200.000	
Total général arrondi (LUF)	<b>500.000.000</b>	<b>500.000.000</b>
Total général arrondi (EUR)	12.394.676	12.394.676
Investissement global arrondi (LUF)		13.000.000.000
Investissement global arrondi (EUR)		323.000.000

Cet investissement global de 13 milliards de LUF (323 millions EUR) sera garanti par l'Etat et remboursé de la façon suivante:

Aérogare	6.500.000.000 LUF par l'Etat
Parking	6.000.000.000 LUF par la Société de l'aéroport
Cogénération	500.000.000 LUF par la Société de l'aéroport

\*

**PLANS**

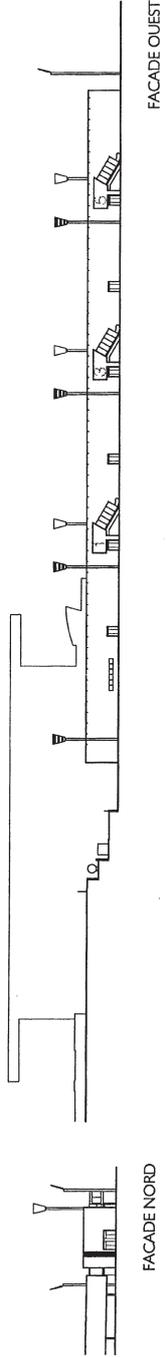


AEROGARE DE LUXEMBOURG

PERSPECTIVE

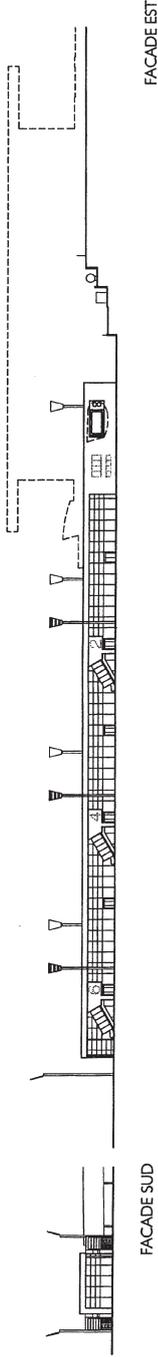


COUPE TRANSVERSALE



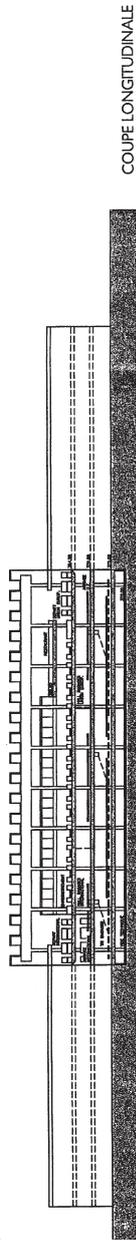
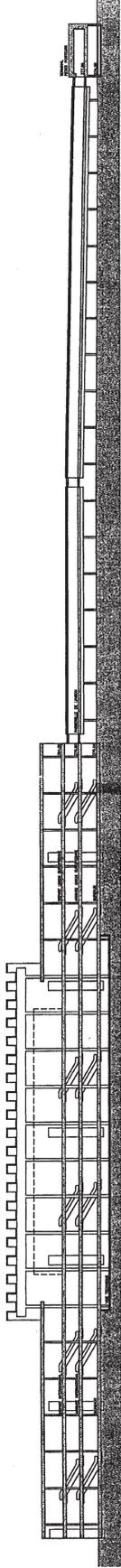
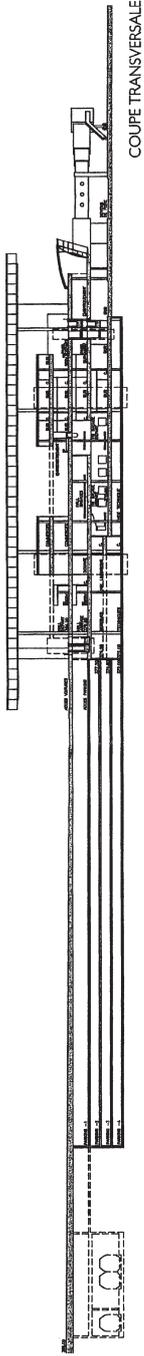
FACADE NORD

FACADE OUEST



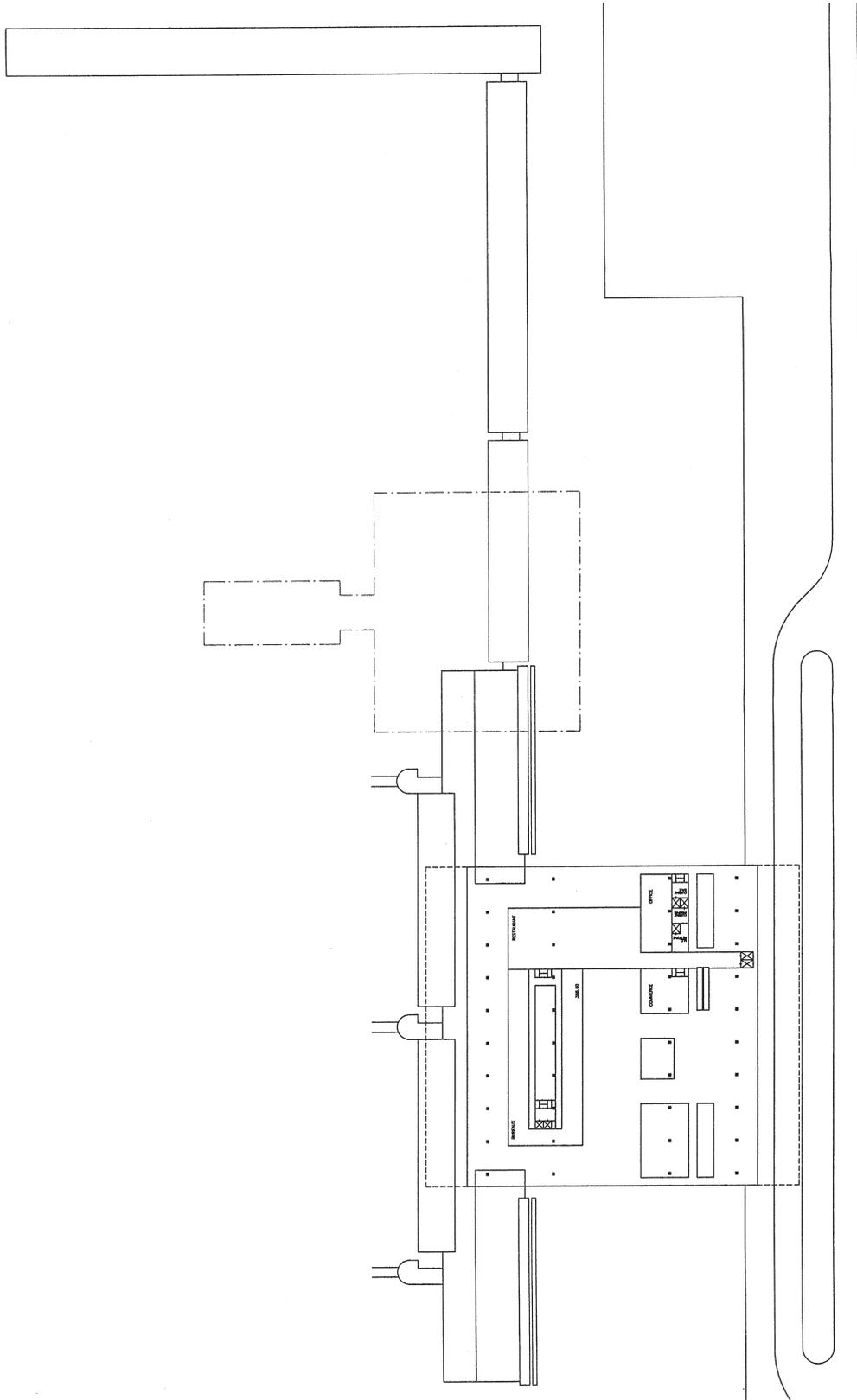
FACADE SUD

FACADE EST



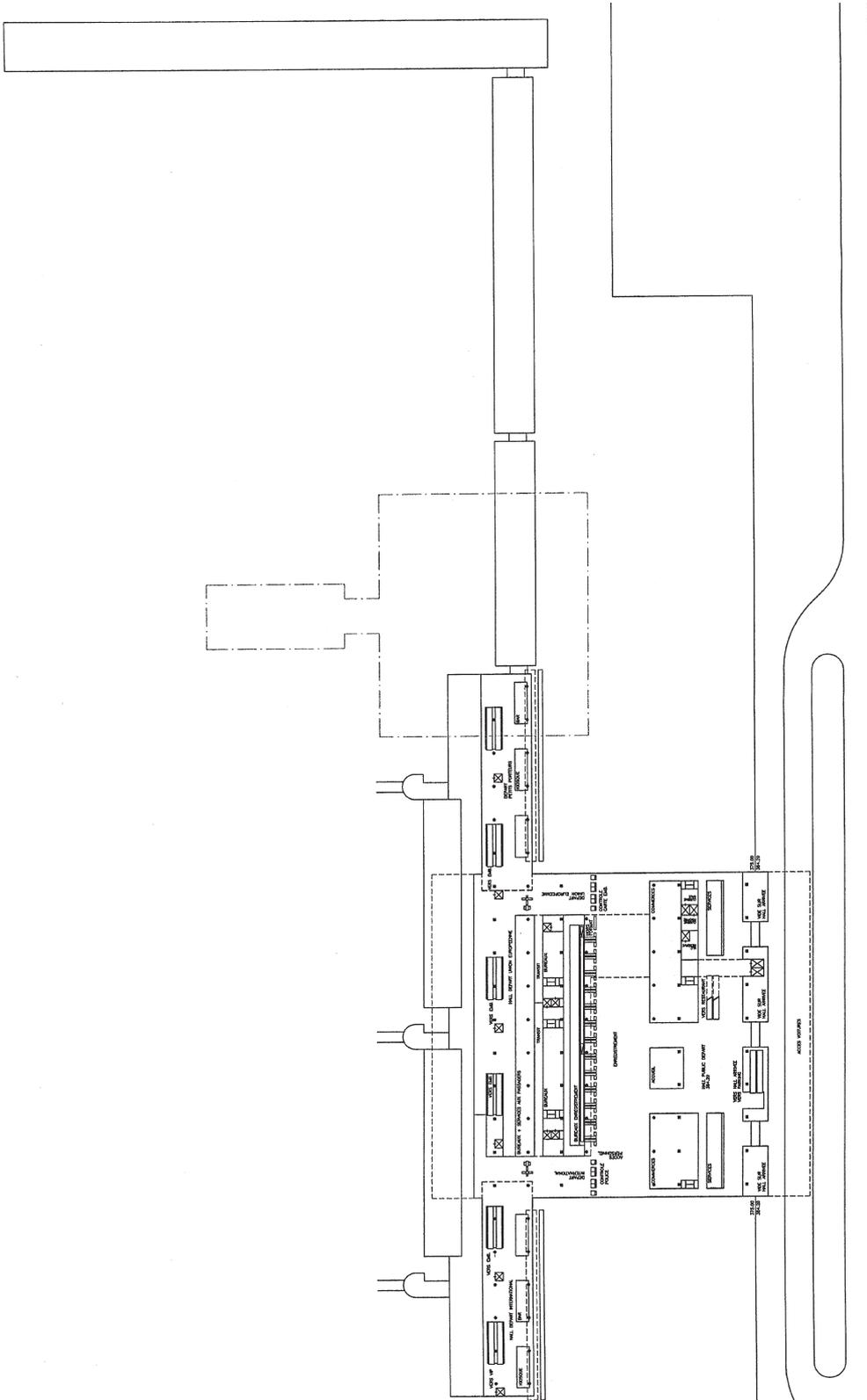
AEROGARE DE LUXEMBOURG

COUPES TRANSVERSALE ET LONGITUDINALE



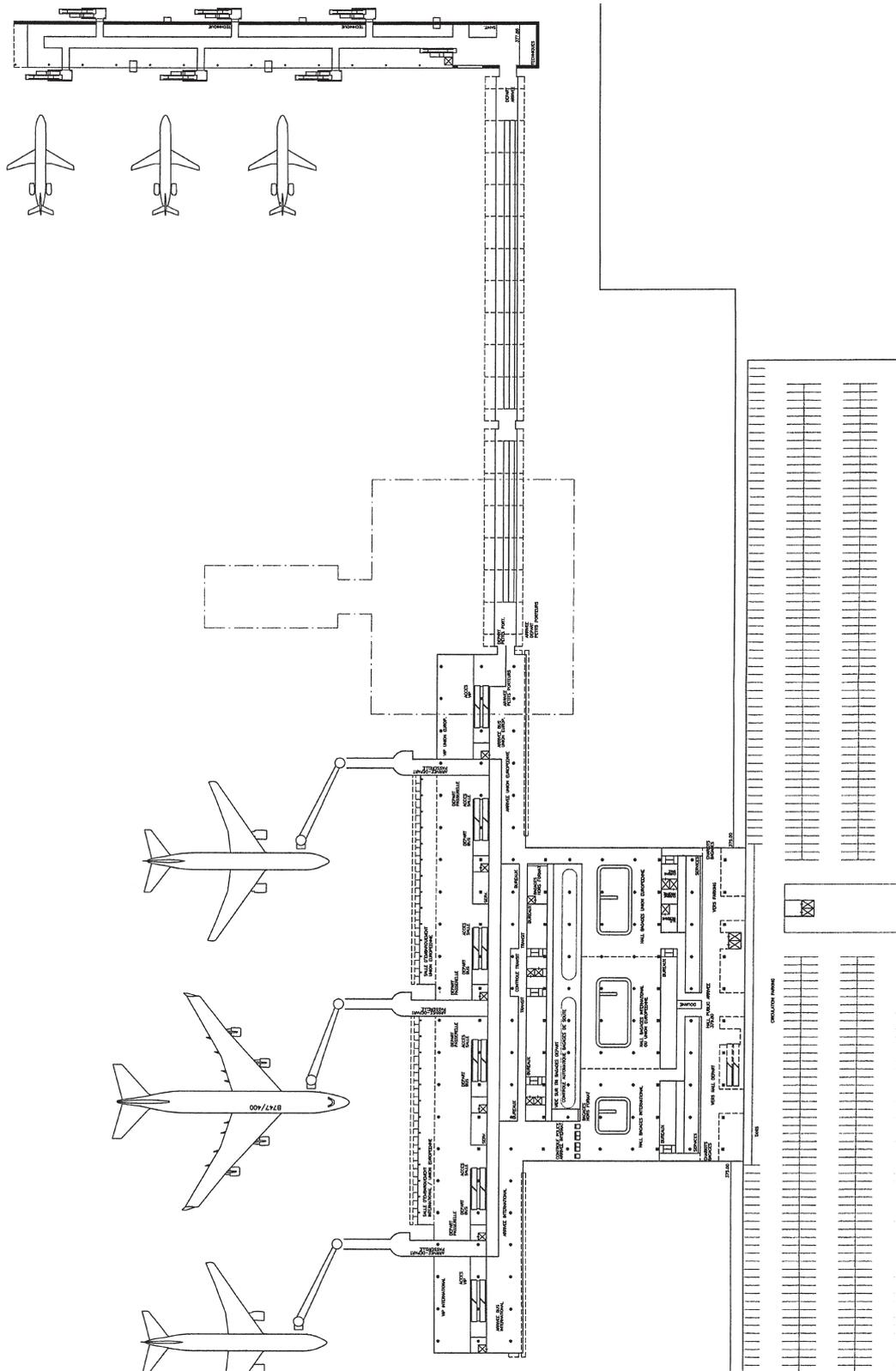
NIVEAU MEZZANINE

AEROGARE DE LUXEMBOURG



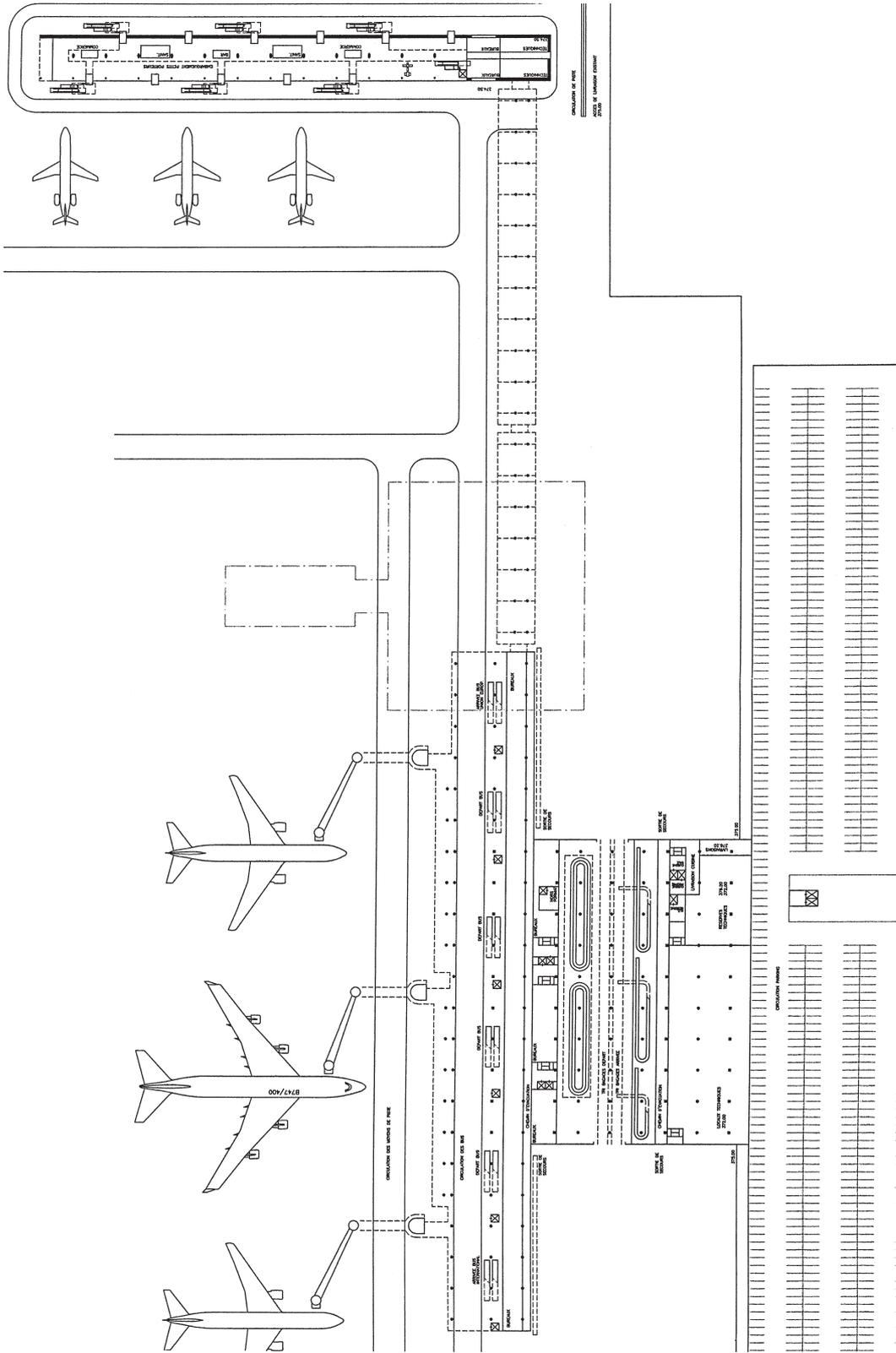
NIVEAU DEPART

AEROGARE DE LUXEMBOURG



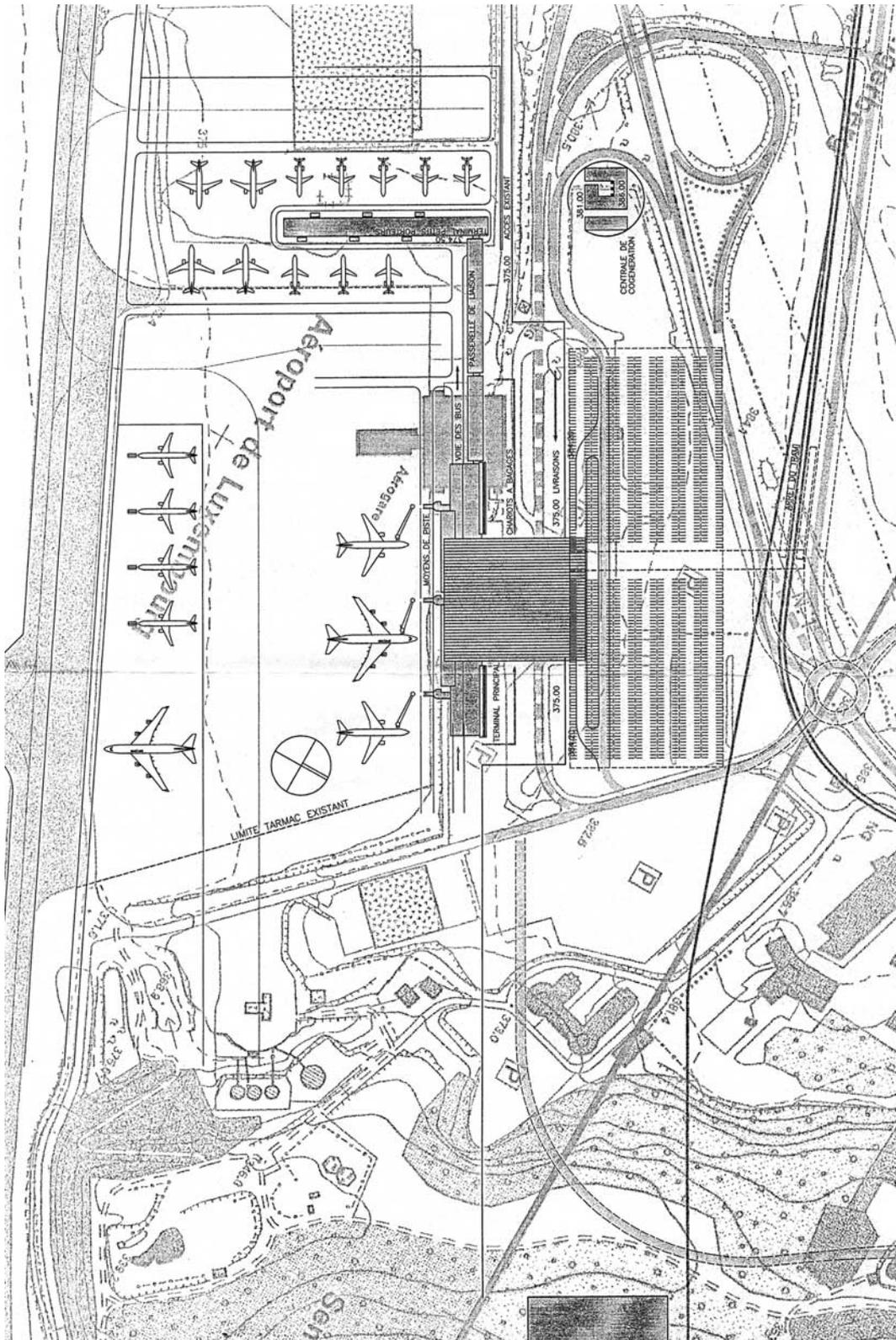
AEROGARE DE LUXEMBOURG

NIVEAU ARRIVEE



NIVEAU TARMAC

AEROGARE DE LUXEMBOURG



PLAN MASSE

AEROGARE DE LUXEMBOURG

\*

## FICHE FINANCIERE

Cette fiche financière a pour objet de présenter, dans la mesure où elles sont connues ou prévisibles actuellement, les incidences dudit projet de loi sur le Budget de l'Etat.

\*

### REMARQUES PRELIMINAIRES

L'exposé des motifs du même projet de loi prévoit que l'Etat constituera une société d'exploitation qui aura pour objet la construction, puis l'exploitation de la nouvelle aérogare et du terminal petits porteurs ainsi que d'un parking de 8.000 places et d'une centrale de cogénération. Les relations entre l'Etat et cette société à créer seront réglées au moyen d'une convention à approuver par règlement grand-ducal. L'inexistence de cette convention à l'heure actuelle a pour effet que certains modes de fonctionnement de la nouvelle société et à l'évidence leurs incidences financières restent inconnues à ce jour. Ces éléments ne pourront donc faire l'objet d'une estimation chiffrée et ne seront cités par la suite que pour mémoire.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit que les coûts de construction de la nouvelle aérogare (EUR 161.130.791) seront remboursés par l'Etat, tandis que la rentabilisation du parking (EUR 148.736.115) ainsi que de la centrale de cogénération (EUR 12.394.676) seront à charge de la société d'exploitation qui devra donc tâcher de rentabiliser ces investissements. L'investissement global (EUR 323.000.000) est garanti par l'Etat.

\*

### A) AEROGARE ET TERMINAL PETITS PORTEURS

#### *Année 2001*

Première phase: construction du Terminal petits porteurs (2000-2002):

Coût total TTC arrondi: EUR 32.374.894

Ces coûts sont pris en charge par l'Etat.

Hypothèses: – 50% du coût total (EUR 16.187.447) sont engagés pendant l'exercice 2001.

- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
- L'Etat prend en charge les annuités de remboursement de la dette encourues par la société.

*Incidence sur le budget de l'Etat:*

*Dépenses:*

Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat:	EUR	1.412.993
--	-----	-----------

*Recettes:*

Redevance annuelle à payer par la société dans le cadre soit d'un droit de superficie, soit d'un bail emphytéotique	p.m.
---	------

#### *Année 2002*

1. Fin première phase (mi- 2002): Achèvement de la construction et mise en exploitation du Terminal petits porteurs.

Coût total TTC arrondi: EUR 32.374.894

Ces coûts sont pris en charge par l'Etat.

Hypothèses: – 100% du coût total (EUR 32.374.894) sont engagés à la fin de l'exercice 2002.

- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
- L'Etat prend en charge les annuités de remboursement de la dette encourues par la société.

## 2. Début deuxième phase:

Coût total TTC arrondi: EUR 128.755.897

- Hypothèses: – 20% du coût total (EUR 25.751.179) sont engagés à la fin de l'exercice 2002. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).
- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
  - L'Etat prend en charge les annuités de remboursement de la dette encourues par la société.

*Incidence sur le budget de l'Etat:**Dépenses:*

Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Terminal petits porteurs):	EUR	2.825.986
Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Nouvelle aérogare hors terminal petits porteurs):	EUR	2.243.436
TOTAL:	<u>EUR</u>	<u>5.069.422</u>

*Recettes:*

Redevance annuelle à payer par la société dans le cadre soit d'un droit de superficie, soit d'un bail emphytéotique p.m.

**Année 2003**

1. A partir de l'année 2002 et jusqu'en 2020, l'annuité de remboursement de l'emprunt relatif au terminal petits porteurs sera de EUR 2.825.986 (sous les hypothèses posées supra).

## 2. Deuxième phase:

Coût total TTC arrondi : EUR 128.755.897

- Hypothèses: – 40% du coût total (EUR 51.502.359) sont engagés à la fin de l'exercice 2003. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).
- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
  - L'Etat prend en charge les annuités de remboursement de la dette encourues par la société.

*Incidence sur le budget de l'Etat:**Dépenses:*

Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Terminal petits porteurs):	EUR	2.825.986
Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Nouvelle aérogare hors terminal petits porteurs):	EUR	4.486.873
TOTAL:	<u>EUR</u>	<u>7.312.859</u>

*Recettes:*

Redevance annuelle à payer par la société dans le cadre soit d'un droit de superficie, soit d'un bail emphytéotique p.m.

**Année 2004**

1. A partir de l'année 2002 et jusqu'en 2020, l'annuité de remboursement de l'emprunt relatif au terminal petits porteurs sera de EUR 2.825.986 (sous les hypothèses posées supra).

## 2. Deuxième phase:

Coût total TTC arrondi : EUR 128.755.897

- Hypothèses: – 60% du coût total (EUR 77.253.538) sont engagés à la fin de l'exercice 2004. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).
- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
  - L'Etat prend en charge les annuités de remboursement de la dette encourues par la société.

*Incidence sur le budget de l'Etat:*

*Dépenses:*

Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Terminal petits porteurs):	EUR	2.825.986
Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Nouvelle aérogare hors terminal petits porteurs):	EUR	6.742.704
TOTAL:	<u>EUR</u>	<u>9.568.690</u>

*Recettes:*

Redevance annuelle à payer par la société dans le cadre soit d'un droit de superficie, soit d'un bail emphytéotique p.m.

**Année 2005**

1. A partir de l'année 2002 et jusqu'en 2020, l'annuité de remboursement de l'emprunt relatif au terminal petits porteurs sera de EUR 2.825.986 (sous les hypothèses posées supra).
2. Deuxième phase:  
Coût total TTC arrondi: EUR 128.755.897  
Hypothèses: – 80% du coût total (EUR 103.004.717) sont engagés à la fin de l'exercice 2005. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).
  - Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
  - L'Etat prend en charge les annuités de remboursement de la dette encourues par la société.

*Incidence sur le budget de l'Etat:*

*Dépenses:*

Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Terminal petits porteurs):	EUR	2.825.986
Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Nouvelle aérogare hors terminal petits porteurs):	EUR	8.981.183
TOTAL:	<u>EUR</u>	<u>11.807.169</u>

*Recettes:*

Redevance annuelle à payer par la société dans le cadre soit d'un droit de superficie, soit d'un bail emphytéotique p.m.

**Années 2006 à 2020**

1. A partir de l'année 2002 et jusqu'en 2020, l'annuité de remboursement de l'emprunt relatif au terminal petits porteurs sera de EUR 2.825.986 (sous les hypothèses posées supra).
2. Deuxième phase:  
Coût total TTC arrondi: EUR 128.755.897  
Hypothèses: – 100% du coût total (EUR 128.755.897) sont engagés à la fin de l'exercice 2006.
  - Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.

- L'Etat prend en charge les annuités de remboursement de la dette encourues par la société.

*Incidence sur le budget de l'Etat:*

*Dépenses:*

Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Terminal petits porteurs):	EUR	2.825.986
Annuité de remboursement prise en charge par l'Etat (Nouvelle aérogare hors terminal petits porteurs):	EUR	11.229.577
TOTAL:	EUR	14.055.563

*Recettes:*

Redevance annuelle à payer par la société dans le cadre soit d'un droit de superficie, soit d'un bail emphytéotique		p.m.
---	--	------

\*

## B) PARKING ET CENTRALE DE COGENERATION

Des dépenses à charge de l'Etat ne seraient données que dans la mesure où la société accuserait des pertes pour lesquelles la garantie de l'Etat devrait alors intervenir. Le calcul ci-après porte sur les recettes minimales nécessaires à couvrir les charges qui sont déjà connues à ce jour: les intérêts sur la dette, ainsi que l'amortissement des constructions (à partir de la mise en exploitation). Les autres frais de la société, tels que frais de personnel et frais généraux ne sont pas pris en considération ici, puisqu'ils sont totalement inconnus à l'heure actuelle, étant donné qu'ils dépendent largement du mode d'exploitation (propre ou en sous-traitance) non encore déterminé actuellement.

Les calculs ci-après sont par ailleurs effectués sous l'hypothèse d'un financement intégral des investissements par des capitaux étrangers.

*Année 2001*

néant

*Année 2002*

*Phase de construction (2002-2006):*

Coût total parking:	EUR 148.736.115
Coût centrale de cogénération:	EUR 12.394.676
Coût total TTC arrondi:	EUR 161.130.791

Ces coûts sont à prendre en charge par la société (amortissement + intérêts sur emprunts).

Hypothèses: – 20% du coût total (EUR 32.226.158) sont engagés pendant l'exercice 2002. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).

- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
- Pendant la phase de construction (2002-2006), la société prend en charge les frais financiers de l'emprunt, sans effectuer de remboursements, puisqu'elle n'a pas encore de recettes corrélatives.

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2002:	EUR	1.933.569
Amortissement sur constructions:		néant

Ces charges sont à couvrir par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2003***Phase de construction (2002-2006):*

Coût total TTC arrondi: EUR 161.130.791

Ces coûts sont à prendre en charge par la société (amortissement + intérêts sur emprunts).

Hypothèses: – 40% du coût total (EUR 64.452.316) sont engagés à la fin de l'exercice 2003. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).

- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
- Pendant la phase de construction (2002-2006), la société prend en charge les frais financiers de l'emprunt, sans effectuer de remboursements, puisqu'elle n'a pas encore de recettes corrélatives.

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2003: EUR 3.867.138

Amortissement sur constructions: néant

Ces charges sont à couvrir par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2004***Phase de construction (2002-2006):*

Coût total TTC arrondi: EUR 161.130.791

Ces coûts sont à prendre en charge par la société (amortissement + intérêts sur emprunts).

Hypothèses: – 60% du coût total (EUR 96.678.475) sont engagés à la fin de l'exercice 2004. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).

- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
- Pendant la phase de construction (2002-2006), la société prend en charge les frais financiers de l'emprunt, sans effectuer de remboursements, puisqu'elle n'a pas encore de recettes corrélatives.

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2004 EUR 5.800.708

Amortissement sur constructions: néant

Ces charges sont à couvrir par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2005***Phase de construction (2002-2006):*

Coût total TTC arrondi: EUR 161.130.791

Ces coûts sont à prendre en charge par la société (amortissement + intérêts sur emprunts).

Hypothèses: – 80% du coût total (EUR 128.904.633) sont engagés à la fin de l'exercice 2005. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).

- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
- Pendant la phase de construction (2002-2006), la société prend en charge les frais financiers de l'emprunt, sans effectuer de remboursements, puisqu'elle n'a pas encore de recettes corrélatives.

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2005: EUR 7.734.278

Amortissement sur constructions: néant

Ces charges sont à couvrir par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2006***Phase de construction (2002-2006):*

Coût total TTC arrondi: EUR 161.130.791

Ces coûts sont à prendre en charge par la société (amortissement + intérêts sur emprunts).

Hypothèses: – 100% du coût total (EUR 161.130.791) sont engagés à la fin de l'exercice 2006. En effet, le coût total est censé être réparti de façon linéaire sur la durée des travaux (5 ans).

- Cet investissement est financé par la société au moyen d'un emprunt sur 20 ans au taux de 6% l'an.
- Pendant la phase de construction (2002-2006), la société prend en charge les frais financiers de l'emprunt, sans effectuer de remboursements, puisqu'elle n'a pas encore de recettes corrélatives.

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2006:	EUR	9.667.847
Amortissement sur constructions:		néant

Ces charges sont à couvrir par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Années 2007- 2026***Phase d'exploitation (à partir de 2007):*

Coût total TTC arrondi: EUR 161.130.791

Ces coûts sont à prendre en charge par la société (amortissement + intérêts sur emprunts).

Hypothèses: – Les coûts de construction, honoraires compris H.T.V.A., sont censés être amortis sur une période de 20 ans à partir de l'année de mise en exploitation.

Valeur à amortir: EUR 140.183.788

Amortissement annuel 5%: EUR 7.009.189

- A partir de l'année 2007, la société d'exploitation rembourse l'emprunt de EUR 161.130.791 (taux d'intérêts 6%, durée 20 ans) par des annuités de EUR 14.048.117. (voir tableau en annexe 1.)

**Année 2007**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2007:	EUR	9.667.847
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	<u>EUR</u>	<u>16.677.036</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2008**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2008:	EUR	9.405.031
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	<u>EUR</u>	<u>16.414.220</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2009**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2009:	EUR	9.126.446
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	<u>EUR</u>	<u>16.135.635</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2010**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2010:	EUR	8.831.146
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>15.840.335</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2011**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2011:	EUR	8.518.128
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>15.527.317</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2012**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2012:	EUR	8.186.328
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>15.195.517</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2013**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2013:	EUR	7.834.621
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>14.843.810</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2014**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2014:	EUR	7.461.811
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>14.471.000</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2015**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2015:	EUR	7.066.633
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>14.075.822</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2016**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2016:	EUR	6.647.744
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>13.656.933</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2017**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2017:	EUR	6.203.722
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>13.212.911</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2018**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2018:	EUR	5.733.058
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>12.742.247</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2019**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2019:	EUR	5.234.154
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>12.243.343</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2020**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2020:	EUR	4.705.317
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>11.714.506</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2021**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2021:	EUR	4.144.749
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>11.153.194</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2022**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2022:	EUR	3.550.547
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>10.559.736</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2023**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2023:	EUR	2.920.692
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>9.929.881</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2024**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2024:	EUR	2.253.047
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>9.262.236</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2025**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2025:	EUR	1.545.343
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>8.554.532</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

**Année 2026**

Intérêts de la dette à charge de l'exercice 2026:	EUR	795.176
Amortissement sur constructions:	EUR	7.009.189
TOTAL:	EUR	<u>7.804.365</u>

Ces charges sont à couvrir par les recettes d'exploitation du parking, par les recettes éventuelles provenant de la vente d'énergie, ainsi que par d'autres produits que les activités de la société sont susceptibles de générer.

\*

**C) EXPLOITATION DE L'AEROGARE**

Pour les raisons évoquées ci-avant, les charges et les produits relatifs à l'exploitation proprement dite de l'aérogare ne sont pas quantifiables à ce jour. Nous allons donc les citer pour mémoire. L'énumération ci-après n'est pas limitative.

*Charges d'exploitation*

Redevance annuelle à payer à l'Etat dans le cadre  
soit d'un droit de superficie, soit d'un bail emphytéotique  
Frais de personnel  
Frais d'entretien et de nettoyage  
Frais d'énergie  
Mise en œuvre d'un concept de sûreté et de sécurité

*Produits d'exploitation*

Produits provenant de la location de surfaces commerciales  
Produits provenant de la location de surfaces publicitaires  
Produits provenant de l'exploitation du parking  
Produits provenant de la vente d'énergie  
Produits provenant de la concession d'activités à des sous-traitants  
Taxes passagers  
Produits de missions d'exploitation effectuées pour le compte de l'Etat

Tableau 1

*Etat récapitulatif des dépenses prévisionnelles de l'Etat (en EUR):*

Remarque: Les indemnisations des missions d'exploitation effectuées pour le compte de l'Etat ne sont citées que pour mémoire, étant donné qu'elles sont encore inconnues actuellement.

<i>Année</i>	<i>Financement Aérogare</i>	<i>Indemnisation des missions d'exploitation effectuées pour le compte de l'Etat</i>	<i>Total</i>
2001	1.412.993	p.m.	p.m.
2002	5.069.422	p.m.	p.m.
2003	7.312.859	p.m.	p.m.
2004	9.568.690	p.m.	p.m.
2005	11.807.169	p.m.	p.m.
2006	14.055.563	p.m.	p.m.
2007	14.055.563	p.m.	p.m.
2008	14.055.563	p.m.	p.m.
2009	14.055.563	p.m.	p.m.
2010	14.055.563	p.m.	p.m.
2011	14.055.563	p.m.	p.m.
2012	14.055.563	p.m.	p.m.
2013	14.055.563	p.m.	p.m.
2014	14.055.563	p.m.	p.m.
2015	14.055.563	p.m.	p.m.
2016	14.055.563	p.m.	p.m.
2017	14.055.563	p.m.	p.m.
2018	14.055.563	p.m.	p.m.
2019	14.055.563	p.m.	p.m.
2020	14.055.563	p.m.	p.m.

Tableau 2

**Charges d'infrastructure prévisionnelles de la société d'exploitation sur les activités Parking et Centrale de cogénération (en EUR)**

<i>Année</i>	<i>Charges d'intérêts</i>	<i>Amortissement</i>	<i>Total</i>
2001	néant	néant	Néant
2002	1.933.569	néant	1.933.569
2003	3.867.138	néant	3.867.138
2004	5.800.708	néant	5.800.708
2005	7.734.278	néant	7.734.278
2006	9.667.847	néant	9.667.847
2007	9.667.847	7.009.189	16.677.036
2008	9.405.031	7.009.189	16.414.200
2009	9.126.446	7.009.189	16.135.635
2010	8.831.146	7.009.189	15.840.335
2011	8.518.128	7.009.189	15.527.317
2012	8.186.328	7.009.189	15.195.517
2013	7.834.621	7.009.189	14.843.810
2014	7.461.811	7.009.189	14.471.000
2015	7.066.633	7.009.189	14.075.822
2016	6.647.744	7.009.189	13.656.933
2017	6.203.722	7.009.189	13.212.911
2018	5.733.058	7.009.189	12.742.247
2019	5.234.154	7.009.189	12.243.343
2020	4.705.317	7.009.189	11.714.506
2021	4.144.749	7.009.189	11.153.194
2022	3.550.547	7.009.189	10.559.736
2023	2.920.692	7.009.189	9.929.881
2024	2.253.047	7.009.189	9.262.236
2025	1.545.343	7.009.189	8.554.532
2026	795.176	7.009.189	7.804.365

## ANNEXE 1

Tableau d'amortissement de l'emprunt en EUR 161.130.791 au taux de 6% sur 20 ans

Période	Capital dû au début de l'exercice	Annuité	Intérêts	Capital remboursé	Capital dû à la fin de l'exercice
	en EUR	en EUR	en EUR	en EUR	en EUR
2007	161.130.791	14.048.117	9.667.847	4.380.269	156.750.522
2008	156.750.522	14.048.117	9.405.031	4.643.085	152.107.437
2009	152.107.437	14.048.117	9.126.446	4.921.670	147.185.766
2010	147.185.766	14.048.117	8.831.146	5.216.971	141.968.796
2011	141.968.796	14.048.117	8.518.128	5.529.989	136.438.807
2012	136.438.807	14.048.117	8.186.328	5.861.788	130.577.018
2013	130.577.018	14.048.117	7.834.621	6.213.496	124.363.523
2014	124.363.523	14.048.117	7.461.811	6.586.305	117.777.218
2015	117.777.218	14.048.117	7.066.633	6.981.484	110.795.734
2016	110.795.734	14.048.117	6.647.744	7.400.373	103.395.361
2017	103.395.361	14.048.117	6.203.722	7.844.395	95.550.967
2018	95.550.967	14.048.117	5.733.058	8.315.059	87.235.908
2019	87.235.908	14.048.117	5.234.154	8.813.962	78.421.946
2020	78.421.946	14.048.117	4.705.317	9.342.800	69.079.146
2021	69.079.146	14.048.117	4.144.749	9.903.368	59.175.778
2022	59.175.778	14.048.117	3.550.547	10.497.570	48.678.208
2023	48.678.208	14.048.117	2.920.692	11.127.424	37.550.784
2024	37.550.784	14.048.117	2.253.047	11.795.070	25.755.714
2025	25.755.714	14.048.117	1.545.343	12.502.774	13.252.941
2026	13.252.941	14.048.117	795.176	13.252.940	0

Service Central des Imprimés de l'Etat

4767/01

N° 4767<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

**PROJET DE LOI**

sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<b><i>Amendement gouvernemental (25.10.2001)</i></b>	
1) Texte de l'amendement gouvernemental .....	1
2) Commentaire .....	2
3) Texte coordonnée du projet de loi amendé.....	5

\*

## TEXTE DE L'AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL

1. La première phrase du deuxième alinéa de l'article 1er du projet de loi est remplacée par le texte suivant:

„L'organisme désigné à l'article 2 a l'obligation d'élaborer *et de mettre en oeuvre ou de faire élaborer et mettre en oeuvre* un plan global de sûreté et de sécurité à approuver par le Gouvernement en conseil préalablement à la mise en application de ce plan.“

2. L'article 1er du projet de loi est complété par un troisième alinéa libellé comme suit:

„*Les infractions aux dispositions du règlement grand-ducal pris en exécution du présent article 1er sont poursuivies et punies conformément aux dispositions des articles 33 à 40 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.*“

3. Le projet de loi est complété par un article 1er bis libellé comme suit:

„**Art. Ibis.**– 1. *Le propriétaire, le détenteur ainsi que celui ou ceux que le propriétaire ou le détenteur a mandatés pour effectuer les opérations de maintenance ou de contrôle de tout aéronef présent dans l'enceinte de l'aéroport de Luxembourg en vue de la réparation, de la maintenance ou du contrôle de celui-ci sont tenus solidairement au paiement des taxes aéroportuaires dues pour la présence de cet aéronef dans l'enceinte de l'aéroport.*

2. *Il est interdit d'abandonner un aéronef, un élément d'aéronef ou une épave d'aéronef dans l'enceinte de l'aéroport. Est considéré comme abandonné tout aéronef, tout élément d'aéronef ainsi que toute épave d'aéronef dont la présence dans l'enceinte de l'aéroport se prolonge au-delà d'un mois et qui n'est pas enlevée dans le délai imparti sur réquisition du ministre ayant les transports dans ses attributions.*

*Les aéronefs, éléments d'aéronefs ainsi que les épaves d'aéronefs dont l'abandon a ainsi été constaté sont remis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines en vue de leur aliénation ou, à défaut de trouver un preneur, de leur destruction.*

*Les taxes aéroportuaires, les frais d'immobilisation, les frais administratifs en relation avec l'aliénation ainsi que, le cas échéant, les frais de destruction sont prélevés sur le produit de la vente. L'excédent éventuel est versé à la caisse de consignations et est tenu à la disposition du propriétaire*

*ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais ou lorsqu'il y a lieu à destruction, le propriétaire et ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'Etat; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement.*"

4. L'article 4 du projet de loi est remplacé par le texte suivant:

*„Art. 4.– Pour l'exécution des projets d'investissements qui sont confiés par l'Etat à l'organisme désigné à l'article 2, et dont l'Etat assume ou garantit le financement, l'organisme est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'Etat de ces lois et règlements.*"

5. Le paragraphe 3 de l'article 6 du projet de loi est remplacé par le texte suivant:

3. L'article 2 (de la loi du 11 juin 1996) est remplacé par le texte suivant:

*„Art. 2.– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser la somme de 324.325.000 euros, sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux. Ce montant correspond à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix à la construction.*"

\*

## COMMENTAIRE

Le projet de loi sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare a été déposé à la Chambre des Députés le 13 février 2001.

L'évolution récente des dossiers concernant l'activité aéroportuaire a montré l'intérêt d'amender à différents égards le projet de loi sous examen.

Les amendements proposés se présentent comme suit:

- la prise en compte de l'augmentation du coût de construction global de l'aérogare par l'intégration des frais dus à l'interruption du chantier et à l'introduction d'une nouvelle demande d'autorisation commodo/incommodo ainsi que la détermination de la valeur de référence pour évaluer l'augmentation de ce coût entre le devis et l'exécution des travaux par rapport à l'évolution de l'indice des prix à la construction,
- l'obligation pour la Société de l'Aéroport de Luxembourg, constituée en février 2001 e.a. en vue de la réalisation et de l'exploitation de la nouvelle aérogare, d'observer les règles et les contraintes qui s'imposent à l'Etat pour autant que les projets réalisés ou gérés par la société soient financés par l'Etat ou que leur financement soit garanti par l'Etat,
- l'introduction, en vue du paiement de taxes aéroportuaires dues à l'Etat, d'une responsabilité solidaire des propriétaires ou détenteurs d'avions dont la maintenance est assurée dans l'enceinte de l'aéroport, et des entreprises que ces propriétaires ou détenteurs auront commises pour assurer la maintenance,
- la définition des conditions légales pour l'Administration de déclarer abandonné un avion, un élément d'avion ou une épave d'avion en vue de pouvoir l'aliéner ou procéder à sa destruction,
- l'introduction de peines pénales pour sanctionner les infractions aux règles sur la police de l'aéroport à édicter en exécution de l'article 1er de la loi en projet.

Ces amendements sont par ailleurs mis à profit pour modifier légèrement le libellé du deuxième alinéa de l'article 1er du projet de loi en vue d'en préciser la rédaction.

Enfin, il y a lieu d'attirer l'attention dans l'exposé des motifs à l'expression „vols domestiques“ qui y est couramment utilisée. Comme par vol domestique on entend normalement les destinations aériennes à l'intérieur du pays de départ, il convient de lire la notion „vols domestiques“ comme s'appliquant aux vols intracommunautaires.

\*

## 1. L'ADAPTATION DU COUT GLOBAL DE L'AEROGARE

L'article 6 du projet de loi prévoit de modifier à plusieurs égards la loi du 11 juin 1996 autorisant l'extension de l'aérogare de Luxembourg. Le paragraphe 2 de cet article 6 détermine l'étendue exacte du projet. Le paragraphe 3 arrête le plafond légal du coût du projet.

L'évaluation du coût arrêtée à 323.000.000 euros remonte à un devis de l'Administration des Bâtiments Publics établi en septembre 2000.

Afin de pouvoir intégrer l'évolution des prix à la construction entre le moment de l'établissement de ce devis et l'époque de la réalisation effective du projet il est proposé de rattacher le montant retenu dans le projet de loi à la valeur de l'indice des prix à la construction ayant cours à ce moment, soit la valeur 524,53.

Par ailleurs, le coût du projet a augmenté sous l'effet de l'annulation par le tribunal administratif de l'autorisation commodo/incommodo délivrée le 23 décembre 1999 par le Ministre de l'Environnement. Cette hausse du prix comprend les frais d'interruption du chantier, d'une part, et les frais d'études générés par l'élaboration d'un nouveau dossier technique requis pour introduire une nouvelle demande d'autorisation, d'autre part. Pour la composition de ce surcoût, évalué à 1.325.000 euros, il est renvoyé au devis annexé.

L'amendement en question qui est repris au chiffre 5 de l'amendement concerne le paragraphe 3 de l'article 6 du projet de loi.

\*

## 2. L'OBLIGATION POUR LA SOCIETE GESTIONNAIRE DE RESPECTER LA LEGISLATION SUR LES MARCHES PUBLICS

Le projet de loi fait plusieurs fois référence à un organisme de droit public ou privé auquel l'Etat peut déléguer diverses missions tenant à la gestion et à l'exploitation de l'aéroport.

A ces fins le Gouvernement a constitué en février 2001 la Société de l'Aéroport de Luxembourg qui aura notamment pour mission

- d'assurer la réalisation et l'exploitation de la nouvelle aérogare,
- de faire élaborer et mettre en oeuvre un nouveau concept de sécurité et de sûreté pour l'aéroport,
- de réaliser un nouveau terminal particulier pour l'aviation d'affaires (General Aviation Terminal – GAT) avec un espace VIP,
- d'assumer la gestion immobilière de l'enceinte aéroportuaire.

L'intention de cette démarche consiste à disposer d'un instrument souple pour assurer la gestion des missions énoncées, dépouillé des contraintes auxquelles est soumise l'Administration publique.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit que le financement de la nouvelle aérogare bénéficiera de la garantie de l'Etat.

Il paraît dès lors indiqué de retenir que, pour autant que la Société prenne une initiative engageant sa propre responsabilité financière, elle doit pouvoir y procéder selon les règles de l'économie privée. Par contre, si elle initie un projet engageant des deniers publics ou bénéficiant de la garantie financière de l'Etat, elle doit se conformer aux règles applicables à l'Administration publique. C'est notamment le cas pour l'application de la législation sur les marchés publics en ce qui concerne la réalisation de l'aérogare.

La version amendée de l'article 4 du projet de loi qui est repris au chiffre 4 de l'amendement en tient compte.

\*

### 3. LA PROTECTION DES INTERETS DE L'ETAT EN RELATION AVEC LA MAINTENANCE ASSUREE A L'AEROPORT

En juillet 1999 la société Cargolux avait accepté de procéder à des opérations de maintenance sur un avion de type Boeing 747 appartenant à la société Shamrock S.A. et domiciliée à Aruba (Kansas/USA).

Des dissensions financières entre le propriétaire et le détenteur ainsi qu'un transfert de propriété ont conduit à l'immobilisation prolongée de l'appareil dans l'enceinte aéroportuaire. Il s'ensuit que les factures de Cargolux établies pour les prestations de maintenance effectuées ainsi que les taxes réclamées par l'Administration de l'Aéroport n'ont pas été réglées à ce jour.

Les tractations entre parties concernées se sont étirées jusqu'à aujourd'hui, conduisant ainsi à la dégradation de l'avion comme conséquence que d'un point de vue économique l'avion ne peut plus être remis en état de vol et qu'il ne reste plus qu'à procéder à sa mise à la ferraille.

Dans ces conditions, il convient de créer les préalables légaux pour permettre à l'Etat de prendre les initiatives requises pour surmonter la défaillance des parties concernées et pour éviter que des incidents du genre se répètent à l'avenir. Il est proposé de créer la base légale autorisant l'Administration à constater l'abandon d'un avion (y compris des pièces ou éléments détachés et les épaves) en vue de pouvoir l'aliéner ou le détruire et de se tenir indemne sur les fonds recueillis en ce qui concerne les taxes aéroportuaires éventuellement dues. Par ailleurs, il paraît de mise d'introduire en vue du paiement des taxes aéroportuaires une responsabilité solidaire du propriétaire ou détenteur d'un avion et de l'entreprise que celui-ci ou ceux-ci auront mandatée pour en assurer la maintenance.

Le texte proposé pour compléter le projet de loi par un article 1 bis nouveau s'inspire en grande partie des dispositions de la législation routière sur l'abandon de véhicules sur la voie publique (cf. articles 10 et 17, paragraphes 6, 7 et 8 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques).

L'amendement en question est repris au chiffre 3. et il prévoit l'insertion d'un article 1 bis dans le projet de loi.

\*

### 4. L'INTRODUCTION DE SANCTIONS PENALES

Dans la mesure où la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ne s'applique pas uniquement aux avions mais également aux opérations de chargement et de déchargement ainsi qu'à l'accès à l'enceinte aéroportuaire (cf. notamment articles 7, 10 et 14) les sanctions pénales qu'elle comporte tout comme les règles de police qu'elle prévoit s'appliquent implicitement aussi au règlement grand-ducal à prendre en exécution de l'article 1er de la loi en projet et pour assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation.

Afin de faciliter la lecture des dispositions légales en projet et d'éviter a priori tout problème d'interprétation des règles applicables, il est jugé préférable de déterminer explicitement dans le texte de la loi quelles sont les sanctions qui s'appliquent aux infractions contre le règlement grand-ducal en question. Comme la loi modifiée de 1948 et la loi en projet couvrent des domaines voisins il semble opportun d'appliquer les mêmes dispositions pénales aux infractions constatées contre les règles prescrites dans les deux domaines visés.

Il est évident que les amendements apportés aux peines applicables et en particulier aux taux des amendes par des lois postérieures aux dispositions pénales de 1948 sont d'application. Il s'agit de la loi du 19 novembre 1975 portant augmentation du taux des amendes (qui a quintuplé le taux des amendes) et de la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines.

Le point 2 de l'amendement reprend cet ajout sous forme d'un troisième alinéa à insérer in fine de l'article 1er du projet de loi.

\*

## TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI AMENDE

Nous, HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... 2001 et celle du Conseil d'Etat du ... 2001 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

### Chapitre I. – *La police de l'aéroport*

**Art. 1er.**– L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par un règlement grand-ducal qui délimitera en particulier des zones de sécurité et arrêtera les conditions d'accès à ces zones.

L'organisme désigné à l'article 2 a l'obligation d'élaborer *et de mettre en oeuvre ou de faire élaborer et mettre en oeuvre* un plan global de sûreté et de sécurité à approuver par le Gouvernement en conseil préalablement à la mise en application de ce plan. L'application en est contrôlée par le comité national de sûreté prévu à l'article 16 de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg; b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile; et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

*Les infractions aux dispositions du règlement grand-ducal pris en exécution du présent article 1er sont poursuivies et punies conformément aux dispositions des articles 33 à 40 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.*

**Art. 1bis.**– 1. *Le propriétaire, le détenteur ainsi que celui ou ceux que le propriétaire ou le détenteur a mandatés pour effectuer les opérations de maintenance ou de contrôle de tout aéronef présent dans l'enceinte de l'aéroport de Luxembourg en vue de la réparation, de la maintenance ou du contrôle de celui-ci sont tenus solidairement au paiement des taxes aéroportuaires dues pour la présence de cet aéronef dans l'enceinte de l'aéroport.*

2. *Il est interdit d'abandonner un aéronef, un élément d'aéronef ou une épave d'aéronef dans l'enceinte de l'aéroport. Est considéré comme abandonné tout aéronef, tout élément d'aéronef ainsi que toute épave d'aéronef dont la présence dans l'enceinte de l'aéroport se prolonge au-delà d'un mois et qui n'est pas enlevée dans le délai imparti sur réquisition du ministre ayant les transports dans ses attributions.*

*Les aéronefs, éléments d'aéronefs ainsi que les épaves d'aéronefs dont l'abandon a ainsi été constaté sont remis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines en vue de leur aliénation ou, à défaut de trouver un preneur, de leur destruction.*

*Les taxes aéroportuaires, les frais d'immobilisation, les frais administratifs en relation avec l'aliénation ainsi que, le cas échéant, les frais de destruction sont prélevés sur le produit de la vente. L'excédent éventuel est versé à la caisse de consignations et est tenu à la disposition du propriétaire ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais ou lorsqu'il y a lieu à destruction le propriétaire et ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'Etat, celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement.*

### Chapitre II. – *L'exploitation de l'aéroport*

**Art. 2.**– L'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 précitée.

Les modalités de mise en oeuvre des missions en question sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et l'organisme, à approuver par règlement grand-ducal.

Ce contrat règle notamment le mode de financement desdites missions en spécifiant en particulier la forme et le niveau des interventions financières de l'Etat ainsi que les conditions de rémunération de l'organisme de la part de tiers bénéficiant des infrastructures et installations aéroportuaires gérées et mises à disposition par l'organisme ainsi que de la prestation des services offerts par celui-ci.

Les missions confiées à l'organisme sont susceptibles d'être sous-traitées.

**Art. 3.**– Les propriétés domaniales bâties et non bâties de l'enceinte aéroportuaire sont mises à la disposition de l'organisme désigné à l'article 2 par voie d'emphytéose ou par voie de cession de gré à gré d'un droit de superficie entre l'Etat et cet organisme.

Dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi le relevé des propriétés domaniales concernées sera établi par voie de règlement grand-ducal.

**Art. 4.**– *Pour l'exécution des projets d'investissements qui sont confiés par l'Etat à l'organisme désigné à l'article 2, et dont l'Etat assume ou garantit le financement*, l'organisme est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'Etat de ces lois et règlements.

**Art. 5.**– Sans préjudice des dispositions de l'article 6 les emprunts que l'organisme désigné à l'article 2 émettra pour financer les investissements requis dans l'intérêt du développement, de la mise en valeur et de l'exploitation de l'aéroport et concernant les infrastructures et installations aéroportuaires gérées ou mises à disposition de l'organisme peuvent bénéficier de la garantie de l'Etat pour un montant maximum de 124 millions d'euros, tant pour le remboursement du capital que pour le paiement des intérêts. Les modalités de cette garantie sont fixées par le Gouvernement en conseil.

### **Chapitre III. – La construction d'une nouvelle aérogare**

**Art. 6.**– La loi du 11 juin 1996 autorisant l'extension de l'aérogare de Luxembourg est modifiée comme suit:

1. L'intitulé est remplacé comme suit:

„Loi modifiée du 11 juin 1996 autorisant la construction d'une nouvelle aérogare“

2. L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction d'une nouvelle aérogare comprenant en outre la réalisation d'un terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération ainsi que l'aménagement des alentours.“

3. L'article 2 (de la loi du 11 juin 1996) est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 2.**– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser la somme de 324.325.000 euros, sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux. *Ce montant correspond à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix à la construction.*“

4. Il est ajouté un article 3 nouveau, libellé comme suit:

„**Art. 3.**– Le financement du projet se fait par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut, soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Conformément aux dispositions de la loi modifiée du 13 avril 1970 précitée, le Gouvernement est autorisé, à garantir, pendant la durée des travaux, le remboursement des lignes de crédits des emprunts conclus auprès d'un établissement financier de la place en vue de la réalisation du projet de construction visé à l'article 1er.“

### **Chapitre IV. – Dispositions finales**

**Art. 7.**– La loi du 19 mai 1999 précitée est modifiée comme suit:

1. A l'article 2 les définitions sous b et c) sont remplacées par le texte suivant:

- „b) „Direction de l’Aviation Civile“, l’administration publique instituée par la présente loi comme autorité aéronautique compétente pour le domaine de l’aviation civile et relevant du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports aériens, ci-après désigné le ministre.
- c) „entité gestionnaire“, la Direction de l’Aviation Civile, en ce qui concerne la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l’aéroport et l’organisme désigné à l’article 2 de la loi du ... 2001 sur la police, l’aménagement et l’exploitation de l’aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d’une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l’administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires.“
2. A l’article 4 le terme „le ministre ayant les transports dans ses compétences“ est remplacé par „le ministre“.
3. La deuxième phrase du §1 de l’article 12 est remplacée par le texte suivant:  
„L’accès des installations aéroportuaires peut être soumis à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires et qui sont reprises au règlement grand-ducal édicté en vertu de l’article 1er de la loi du ... 2001 précitée.“
4. Le paragraphe 2 de l’article 15 est remplacé par le texte suivant:  
„ 2. La Direction de l’Aviation Civile est l’autorité compétente pour examiner les plans de sûreté que les transporteurs aériens sont tenus de lui remettre sur la conformité avec le programme national de sûreté en vue de leur approbation ou acceptation.“
5. L’avant-dernier tiret du chiffre 3. de l’article 17 est remplacé par le texte suivant:  
„– d’assurer, en tant qu’entité gestionnaire, la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l’aéroport;“

Mandons et ordonnons ...

\*

## FICHE FINANCIERE

**Estimation du montant des honoraires relatifs à l'élaboration d'une nouvelle demande  
d'autorisation suite à l'annulation de l'autorisation No 01/99/0110**

*Tableau No B.10b ind. 0 situation au 13.8.2001*

<i>Bureau d'étude</i>	<i>Nature de l'étude</i>	<i>Montant HTVA des honoraires</i>	<i>Remarques</i>
Paczowsky & Fritsch	Architecture	0 LUF	
Schroeder & Associés	Infrastructures	200.000 LUF	
Jean Schmit Engineering	Génie technique HVAC/Sanitaire	550.000 LUF	
Felgen & Associés	Génie technique Electricité	250.000 LUF	
L'Observatoire	Concept éclairage	150.000 LUF	Montant estimé du fait de la fermeture du bureau Observatoire jusqu'au 20/08
ADP (Aéroports De Paris)	Etude de trafic voyageurs	600.000 LUF	
Energie & Environnement	Audit énergétique	650.000 LUF	
ITU Lux	Etude des risques	470.000 LUF	
Halfkann & Kirchner	Brandschutzkonzept	700.000 LUF	
Energie & Environnement	Plan de gestion des déchets	200.000 LUF	
Luxconsult	Pilotage et élaboration du dossier de demande	1.500.000 LUF	
<b>Total HTVA des honoraires:</b>		<b>5.270.000 LUF</b>	
<b>TVA 12%:</b>		<b>632.400 LUF</b>	
<b>Total TTC des honoraires:</b>		<b>5.902.400 LUF</b>	

**Estimation des frais résultant de l'arrêt du chantier avec reprise prévisible des travaux pour le 1er mars 2002**

*Tableau No B.11 ind. 0 situation en date du 9.8.2001*

<b>Gros oeuvre/Terrassements</b>	Perrard/Baatz					14.695
<i>Travaux de conservation</i>		2.666.520				
<i>Indemnités d'arrêt</i>			5.562.908			
<b>Installations de chantier</b>				3.965.659		
<i>Travaux prévisibles à la remise en chantier</i>					2.500.000	
<b>Etanchéité, isolation et ferronnerie pour toiture et façades</b>	Etanchéité S.A.					9.295
<i>Travaux de conservation</i>		2.448.509				
<i>Indemnités d'arrêt</i>			2.929.161			
<i>Remplacement béton de pente par Foamglass</i>					3.918.000	
<b>Façade vitrée</b>	Rano					2.164
<i>Indemnités d'arrêt</i>			1.425.000			
<i>Stockage des châssis et vitrages</i>				739.500		
<b>Ascenseurs/Escalators</b>	Gto					3.173
<i>Indemnités d'arrêt</i>			2.142.607			
<i>Stockage des escalators</i>				1.030.859		
<b>Installations Electriques MT</b>	Alstom					29.
<i>Stockage du trafo et des cellules MT</i>				29.045		
<b>Installations Electriques BT + Eclairage</b>	Fred Watry					705
<i>Travaux de conservation</i>		599.899				
<i>Indemnités d'arrêt</i>			46.080			

<i>Stockage des luminaires</i>				60.000		
<b>Courant Faible (sono, DI, Contrôle d'accès)</b>	Socom					246
<i>Indemnités d'arrêt</i>			246.808			
<b>Courant Faible (téléphone, Data)</b>	Socom					44
<i>Indemnités d'arrêt</i>			44.930			
<b>HVAC</b>	Soclair					184
<i>Indemnités d'arrêt</i>			50.718			
<i>Stockage des groupes de ventilation</i>				133.608		
<b>Sanitaire/Extinction</b>	Mersch & Schmitz					793
<i>Travaux de conservation</i>		284.030				
<i>Indemnités d'arrêt</i>			181.344			
<i>Stockage du matériel sanitaire</i>				328.440		
<b>Système information aérienne</b>	Polytech Système					244
<i>Indemnités d'arrêt</i>			244.415			
<b>Divers et imprévus</b>						8.421
<i>Frais de cautionnement bancaire liés à la retenue de 10%</i>	Toutes entreprises				300.000	
<i>Frais de cautionnement bancaire liés au matériel facturé non fourni</i>	Toutes entreprises				2.000.000	
<i>Impondérables</i>	Tous travaux				6.121.960	
	<b>Total HTV:</b>	5.998.958	12.873.971	6.287.111	14.839.960	40.000
	<b>TVA 15%:</b>					6.000
	<b>Total TTC:</b>					46.000

Service Central des Imprimés de l'Etat

4767/02

N° 4767<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

**PROJET DE LOI**

**sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(8.11.2001)

Par dépêche en date du 21 février 2001, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique.

Au texte du projet de loi, élaboré par le ministre des Transports, étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles ainsi qu'une fiche financière.

Par dépêche en date du 25 octobre 2001, le Conseil d'Etat a été saisi d'amendements gouvernementaux au projet de loi.

\*

Le projet de loi sous rubrique part de la constatation que l'aéroport de Luxembourg présente pour le Grand-Duché de Luxembourg une importance vitale. Les auteurs du projet de loi estiment qu'au regard des développements qu'a connus l'aéroport de Luxembourg, ainsi que des développements qu'il doit encore connaître, il y a lieu de procéder à une réorganisation tant de la gestion du terminal passagers que de l'exploitation de l'aéroport en général.

Le projet comporte trois volets:

- le premier a trait à la police de l'aéroport;
- le deuxième concerne l'exploitation de l'aéroport;
- enfin, le troisième volet est consacré à la construction d'une nouvelle aérogare et de ses dépendances.

En ce qui concerne la police de l'aéroport, l'Etat et l'organisme chargé de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport sont directement concernés. L'Etat assumera son rôle en édictant un règlement de police. L'organisme chargé de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport devra, quant à lui, élaborer ou faire élaborer un plan global de sûreté et de sécurité, à approuver par le Gouvernement en conseil. L'application dudit plan sera contrôlée par le Comité national de sûreté institué par l'article 16 de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile.

Au niveau exploitation de l'aéroport, une première étape a déjà été franchie par la loi du 19 mai 1999 précitée. La Direction de l'aviation civile est instituée entité gestionnaire, au sens de ladite loi, à qui il incombe à ce titre „d'assurer la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“.

Il est actuellement proposé de confier à un organisme de droit public ou privé, moyennant un contrat à conclure, tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à la Direction de l'aviation civile.

L'exposé des motifs de faire état, dans ce contexte, de la décision du Gouvernement de créer une société assurant tant le financement que la gestion de la nouvelle aérogare. Cette société, dénommée „Société de l'Aéroport de Luxembourg“ a effectivement été constituée le 19 février 2001. Elle a

pour objet la réalisation, la mise en valeur et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires (*statuts publiés au Mémorial C No 195 du 14 mars 2001*).

Le troisième volet, enfin, concerne la construction d'une nouvelle aérogare.

Le législateur avait déjà, par la loi du 11 juillet 1996 (et non comme indiqué dans le projet de loi du 11 juin 1996), autorisé le Gouvernement à procéder à l'extension de l'aérogare de Luxembourg, en fixant le plafond des dépenses à 2.150.000.000 de francs.

Le projet de loi sous avis entend préciser que cette autorisation porte sur la construction d'une nouvelle aérogare comprenant en outre la réalisation d'un terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération ainsi que l'aménagement des alentours.

Les différents volets du projet de loi sous avis suscitent diverses interrogations que le Conseil d'Etat entend aborder dans le cadre de l'examen des textes.

\*

## EXAMEN DES TEXTES

A l'intitulé du chapitre I, il y aurait lieu d'écrire „La police de l'aéroport“.

### *Article 1er*

Le Conseil d'Etat retient que la disposition sous examen maintient dans le giron des pouvoirs publics la police proprement dite de l'aéroport. En particulier les contrôles policiers (contrôles d'identité par exemple) relèveront des forces de l'ordre. Par ailleurs il appartiendra à un règlement grand-ducal d'édicter les prescriptions destinées à garantir entre autres la sûreté et la sécurité des personnes et des biens.

Comme la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne reste en vigueur, les dispositions de cette loi continueront également à s'appliquer. Il conviendra de veiller à l'articulation des dispositions de cette loi et du futur règlement de police.

Le Conseil d'Etat attire encore l'attention sur le règlement grand-ducal du 8 octobre 1984 portant réglementation de la circulation publique dans les environs de l'Aérogare de Luxembourg. Le Conseil d'Etat ignore s'il est dans les intentions du Gouvernement d'édicter dans un seul et même règlement grand-ducal aussi les mesures de police auxquelles sera soumise la circulation dans les alentours immédiats de la nouvelle aérogare. Le problème qui risquerait de se poser en pareil cas tient à la détermination des peines applicables en cas d'infraction.

Il est actuellement proposé de sanctionner les infractions aux dispositions du futur règlement grand-ducal „conformément aux dispositions des articles 33 à 40 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne“. Seuls les articles 33, 34 et 35 de la prédite loi ont trait aux pénalités: la loi modifiée de 1948 autorise le pouvoir exécutif à édicter des pénalités qui ne pourront pas dépasser un an d'emprisonnement ni 200.000 francs d'amende. En cas de récidive, le délinquant pourra être condamné à une peine double du maximum porté contre une infraction. Enfin le juge peut faire abstraction de la peine de la confiscation spéciale. Cette dernière précision s'imposait à un moment où l'article 43 du code pénal rendait la confiscation spéciale obligatoire pour les crimes et les délits. Actuellement, l'article 32 du code pénal dispose que la confiscation spéciale est toujours prononcée pour crime, elle peut l'être pour délit. Il n'y a donc plus de raison de renvoyer à l'article 35 de la loi modifiée de 1948, article à propos duquel il y a d'ailleurs lieu de s'interroger s'il n'a pas été implicitement abrogé par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines, ayant introduit au code pénal l'article 32 dans sa teneur actuelle.

De manière plus générale, le Conseil d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu de procéder en l'occurrence par renvoi aux pénalités édictées par une loi, qui ne servira pas de base légale au futur règlement grand-ducal. Il y a donc lieu de fixer dans la loi en projet les pénalités et le troisième alinéa de l'article 1er tel qu'amendé est en conséquence à libeller comme suit:

„Les infractions aux dispositions du règlement grand-ducal pris en exécution du présent article pourront être punies d'une peine d'emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 200.000 francs ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive dans le délai de

cinq ans à compter du jour où le contrevenant a subi ou prescrit sa peine, une peine double du maximum porté contre l'infraction pourra être prononcée.“

Si le projet de loi entrerait en vigueur après le 1er janvier 2002, l'amende serait à libeller en euros. Le Conseil d'Etat propose de prévoir 5.000 euros.

Le Conseil d'Etat ne voit par ailleurs aucune nécessité d'étendre à la poursuite des infractions aux dispositions du futur règlement de police les dispositions de la loi modifiée de 1948 concernant la compétence territoriale (article 37). Il part de la prémisse que le futur règlement de police ne contiendra pas de dispositions risquant de poser problème au regard du lieu de commission de l'infraction, vu qu'il aura pour objet la police de l'aéroport.

Pour ce qui est des dispositions de l'article 38 (droit de rétention des aéronefs), le Conseil d'Etat ne voit pas non plus l'utilité d'y renvoyer expressément à propos de la poursuite des infractions aux dispositions du futur règlement de police. Il faudrait d'ailleurs que les auteurs des amendements précisent leurs intentions: les agents verbalisants peuvent-ils retenir le contrevenant ou l'aéronef? En l'absence de plus amples explications, il y a lieu de faire abstraction d'un tel renvoi.

Le Conseil d'Etat peut se rallier en principe à l'approche des auteurs des amendements tendant à rendre applicables les dispositions de l'article 39 de la loi modifiée de 1948, si toutefois il est dans les intentions des auteurs de voir confier aux agents de surveillance du service aéronautique, s'agissant des infractions aux dispositions du futur règlement de police, les mêmes pouvoirs qui leur ont été confiés en matière d'infractions aux dispositions de la loi modifiée de 1948 et de ses règlements d'exécution. Il n'est toutefois pas possible de procéder par simple renvoi, et ce au regard du prescrit de l'article 97 de la Constitution. Il faudra désigner au moins la carrière dont relèvent ces fonctionnaires, à l'instar de la loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert.

Un renvoi à l'article 40 de la loi modifiée de 1948 ne s'impose pas. Même si les auteurs des amendements entendent voir confier à des fonctionnaires d'une administration ou d'un service public le pouvoir de constater les infractions, il n'est pas nécessaire de préciser que leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire, alors qu'il s'agit là d'un principe valant pour tous les procès-verbaux. Il n'est pas non plus nécessaire de préciser qu'ils ont compétence sur tout le territoire national, vu l'objet limité du futur règlement de police.

L'article 1er sous examen entend ensuite associer l'organisme chargé de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport aux efforts à déployer pour garantir la sécurité à l'aéroport. A cet effet, cet organisme a l'obligation d'élaborer ou de faire élaborer et de mettre en œuvre ou de faire mettre en œuvre un plan global de sûreté et de sécurité. L'application de ce plan sera contrôlée par le comité national de sûreté institué par l'article 16 de la loi précitée du 19 mai 1999, dont toutefois la composition n'a jusqu'ici pas encore été déterminée.

Outre la remarque concernant la composition du comité national de sûreté, le Conseil d'Etat entend formuler les observations suivantes:

- Il faudrait savoir quels aspects recouvre la notion de „plan global de sûreté et de sécurité“.

Aux termes du règlement grand-ducal modifié du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés, la construction et l'exploitation d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur de 2.100 mètres ou plus relèvent de la classe 1 des établissements classés, et nécessitent de ce fait une autorisation du ministre ayant dans ses attributions le Travail ainsi qu'une autorisation du ministre ayant dans ses attributions l'Environnement. Les modifications actuellement envisagées aux constructions existantes de l'aéroport de Luxembourg relèvent très certainement des modifications substantielles visées à l'article 6 de la loi du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, rendant nécessaire une demande d'autorisation.

Or, les ministres, dans leurs décisions, auront également à tenir compte d'aspects liés à la protection de la sécurité, de la salubrité ou de la commodité par rapport au public, au voisinage ou au personnel des établissements, de la santé et de la sécurité des travailleurs au travail. Il n'appartient évidemment pas à l'exploitant d'arrêter les conditions y relatives; il lui incombera seulement de mettre en œuvre les conditions posées par les ministres compétents. Par ailleurs, le contrôle de l'application des conditions d'aménagement ou d'exploitation posées ne relève pas du comité national de sûreté.

Qu'en est-il de l'aspect sécurité et santé des travailleurs au travail, qui fait l'objet de dispositions légales à part (loi modifiée du 17 juin 1994 concernant la sécurité et la santé des travailleurs au travail,

loi modifiée du 19 mars 1988 concernant la sécurité dans les administrations et services de l'Etat, dans les établissements publics et dans les écoles)?

Qu'en est-il finalement de l'aspect sécurité de l'aviation civile, question d'une actualité toute particulière suite aux attentats terroristes du 11 septembre 2001?

Le Conseil d'Etat rend attentif à certaines dispositions de la loi du 19 mai 1999 précitée: d'une part, l'article 15 de cette loi prévoit la définition, par voie de règlement grand-ducal, d'un plan national de sûreté ayant pour objet la protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite. L'établissement d'un tel plan découle des engagements internationaux du Luxembourg, et plus particulièrement de l'annexe 17 de la Convention de Chicago, et doit porter aussi sur l'aspect sécurité dans l'aéroport.

D'autre part, l'article 17 de la loi de 1999 attribuée à la Direction de l'aviation civile, entre autres, la mission d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile.

Le Conseil d'Etat retient encore que le projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Montréal, le 24 février 1988, pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal, le 23 septembre 1971, et que le Conseil d'Etat a avisé en date de ce jour, énonce dans son premier considérant:

„Considérant que les actes illicites de violence qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité des personnes dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale ou qui mettent en danger la sécurité de l'exploitation de ces aéroports, minent la confiance des peuples dans la sécurité de ces aéroports et perturbent la sécurité et la bonne marche de l'aviation civile pour tous les Etats.“

Le plan global de sûreté et de sécurité devrait donc nécessairement tenir compte de cet aspect, alors qu'il n'est pas possible de dissocier sécurité de l'aviation et sûreté dans les aéroports. D'un autre côté, le plan national de sûreté visé à l'article 15 de la loi du 19 mai 1999 ne peut pas non plus négliger cet aspect directement lié à la protection des opérations de l'aviation civile.

Abstraction faite de toutes considérations quant à la question de savoir à qui il appartient de déterminer quelles mesures de sécurité et de sûreté à appliquer, le Conseil d'Etat ne saurait en aucun cas marquer son accord avec l'amendement tendant à voir autoriser l'organisme chargé de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport à déléguer, sans autre précision ou restriction, la mise en œuvre du plan global de sûreté et de sécurité. Si l'on tient par ailleurs compte du fait que cet aspect sécurité devra très certainement également être pris en compte par le plan national de sûreté visé à l'article 15 de la loi du 19 mai 1999, se posera inéluctablement la question de savoir qui sera en définitive responsable de quoi.

S'il peut déjà paraître surprenant que la prise en charge de cet aspect soit abandonnée à l'exploitant de l'aéroport (même en prenant en considération le fait que le plan global doit être approuvé par le Gouvernement en conseil et sous réserve des missions dévolues à la Direction de l'aviation civile), il n'est en tout cas pas concevable, aux yeux du Conseil d'Etat, que la mise en œuvre puisse encore en être subdéléguée. L'aspect sécurité dans les aéroports, en tant qu'élément essentiel de la sécurité de l'aviation civile, est tellement primordial qu'il ne s'accommode pas avec des délégations et subdélégations: ainsi que le considérant précité du Protocole à la Convention de Montréal le relève à juste titre, il y va de la confiance du public dans la sécurité des aéroports.

Aux yeux du Conseil d'Etat, la définition du plan de sûreté doit relever des pouvoirs publics. L'emploi du seul terme „sûreté“ semble par ailleurs judicieux, alors qu'il devrait permettre de différencier l'aspect sécurité de l'aviation civile des autres aspects ci-dessus évoqués pour lesquels il y aurait lieu de faire jouer les dispositions légales existantes. C'est le plan national qui doit être le plan global. Dans l'optique du Conseil d'Etat, il appartient à ce plan national de couvrir tous les aspects liés à la sûreté ainsi entendue de l'exploitation de l'aéroport, et l'organisme chargé de l'exploitation n'a d'autre mission que d'en assurer l'exécution. Ceci semble au Conseil d'Etat la seule manière de ne pas se perdre dans un dédale d'attributions, de compétences et de responsabilités.

Le programme national de sûreté visé à l'article 15 de la loi du 19 mai 1999 n'a, à la connaissance du Conseil d'Etat, pas été défini à ce jour. Le Conseil d'Etat, ignorant les intentions du pouvoir exécutif à ce sujet, s'abstient de faire une proposition de texte alternative.

Le Conseil d'Etat entend poursuivre ses observations par le volet „exploitation de l'aéroport“, et se propose d'examiner le nouvel article 1er *bis* ultérieurement.

L'intitulé du chapitre II commencera avec une majuscule: L'exploitation de l'aéroport.

## Article 2

La disposition sous examen prévoit que l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 précitée.

Le Conseil d'Etat entend signaler d'emblée que les missions d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires dont l'exploitant sera chargé ne sont pas précisées de manière suffisamment claire.

a) Il est prévu que l'exploitant se verra attribuer l'administration et la gestion des infrastructures présentement confiées à l'entité gestionnaire au titre de la loi du 19 mai 1999.

Au cours de l'élaboration de la loi du 19 mai 1999, le Conseil d'Etat avait attiré l'attention sur d'éventuelles contrariétés, relativement à la gestion de l'aéroport, susceptibles de naître entre les dispositions du projet de loi dans sa teneur originare et la loi du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport, cette dernière loi restant en vigueur (*Doc. parl. 4509<sup>3</sup>, avis du Conseil d'Etat, p. 5*).

Pour éviter d'éventuelles contrariétés, le Conseil d'Etat avait suggéré, suivi d'ailleurs en cela par le législateur, de préciser que la Direction de l'aviation civile assure la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires en tant qu'entité gestionnaire au sens de la loi du 19 mai 1999. En combinant la disposition de l'article 17 avec celle de l'article 2 de la précitée loi, on doit conclure que la mission d'administration et de gestion confiée à la Direction de l'aviation civile l'est „aux fins de l'application“ de la loi du 19 mai 1999.

„L'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires“ ainsi entendues recouvrent donc les infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale. Est-ce que la formule utilisée par la disposition sous avis englobe effectivement toutes les infrastructures que les auteurs du projet de loi entendent voir confier à l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport?

b) Le Conseil d'Etat a déjà observé que la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport reste toujours en vigueur. Sur base notamment de cette loi, un règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg précise que l'Administration de l'aéroport assure la gestion de l'infrastructure technique et opérationnelle de l'aéroport. La gestion de ces infrastructures est-elle également transférée au nouvel exploitant, ou reste-t-elle dans les attributions de l'Administration de l'aéroport?

L'exposé des motifs explique comme suit les raisons à la base de la réorganisation proposée:

- le mode de gestion actuel n'est plus adéquat: le Conseil d'Etat peut se rallier à cette façon de voir les choses. Il ne semble effectivement plus approprié, compte tenu du développement envisagé de l'aéroport, de maintenir l'exploitation de l'aérogare entre les mains d'une société qui est par ailleurs le principal opérateur;
- il y a lieu d'opérer une réorganisation qui ne porte pas seulement sur l'exploitation de l'aérogare, mais sur l'infrastructure de l'aéroport en tant que tel, dans un but notamment d'efficacité: le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec ledit objectif, sous réserve de ses observations préliminaires concernant la détermination des missions de l'exploitant;
- la recherche d'une plus grande efficacité en matière d'exploitation devrait aller de pair avec une délimitation nette des responsabilités de l'Etat et de la société d'exploitation: „L'existence du cadre légal proposé permettra d'assurer sur le plan juridique l'indépendance de gestion nécessaire pour permettre à cette société de développer un comportement économique quant à l'exploitation de l'aéroport. Aussi devra-t-elle disposer d'une grande liberté d'action répondant au mieux aux besoins du projet concerné.“

C'est au regard de ce dernier objectif que le Conseil d'Etat éprouve les plus grandes hésitations quant à la manière proposée pour y parvenir.

Il semble que la question du choix de l'exploitant ne se pose plus, et que ce sera la Société de l'Aéroport de Luxembourg S.A., société anonyme, qui se verra confier l'exploitation. Cette société est

constituée entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, la société à responsabilité limitée Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg, d'autre part, étant précisé que le capital social a été souscrit à raison de 499 actions pour l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et de 1 action pour la Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg.

La Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg a elle-même été constituée le 18 novembre 1996 (*Mémorial C 1997, p. 7301*). Sur un total de 50 parts sociales, l'Etat en a souscrit 14 et la Société Nationale de Crédit et d'Investissement (SNCI) 12. Même si la SNCI a une personnalité juridique propre, distincte de celle de l'Etat, elle constitue néanmoins un établissement public de l'Etat.

D'un point de vue juridique, l'Etat, en tant que personne morale de droit public, peut bien entendu devenir associé d'une personne morale de droit privé. Des prises de participation de l'Etat dans des sociétés de capitaux, soit directement, soit à l'intermédiaire d'autres personnes morales de droit public, ne sont d'ailleurs pas tellement rares.

D'après l'exposé des motifs, la société d'exploitation créée par l'Etat restera placée, de par le poids de l'Etat dans l'actionnariat, dans le giron du Gouvernement permettant de cette façon de garantir l'application de la politique aéroportuaire du Gouvernement.

Il n'est pas sans intérêt de se référer à l'avis que le Conseil d'Etat avait émis en date du 22 juillet 1988 sur le projet devenu la loi du 25 juillet 1990 concernant le statut des administrateurs représentant l'Etat ou une personne morale de droit public dans une société anonyme (*Doc. parl. 3272*). Il y avait relevé à l'époque que „du moment que l'Etat ou une autre personne morale de droit public prend la qualité d'un actionnaire de droit commun, il se soumet, à défaut d'une disposition légale spécifique concernant leur prise de participation, au droit commun des sociétés et est dépourvu, dès lors, des moyens d'action propres inhérents à la puissance publique. Il s'ensuit qu'en sa qualité d'actionnaire, l'Etat exerce les droits attachés à celle-ci au sein de l'assemblée générale, mais ne saurait s'immiscer, en tant que tel, dans la conduite des affaires de la société, fût-il représenté au conseil d'administration par des personnes y appelées sur sa proposition par l'assemblée générale“.

Le droit des sociétés a cependant évolué et tente de tenir compte de l'influence dominante qu'un actionnaire est susceptible d'exercer en fait. La fiction juridique ne saurait donc occulter totalement la réalité des faits.

Dans pareille optique, le mécanisme mis en place pour régler les relations entre l'Etat et une société d'exploitation dans laquelle l'Etat a, en fait, seul voix au chapitre, n'est tout simplement pas concevable, alors que ce mécanisme permettrait de court-circuiter en particulier les dispositions de l'article 99 de la Constitution, notamment en ce qu'elles soumettent l'établissement des charges grevant le budget de l'Etat pour plus d'un exercice au vote d'une loi spéciale.

Au regard du prescrit qu'aucun emprunt à charge de l'Etat ne peut être contracté sans l'assentiment de la Chambre, les solutions retenues par les auteurs du projet de loi paraissent également hautement discutables. Les auteurs du projet de loi tirent argument, à l'appui de la disposition dont s'agit, de l'article 6 de la loi du 28 mars 1997, 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL); 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. La situation n'est toutefois pas comparable. En l'espèce, il ne suffit pas, aux yeux du Conseil d'Etat, de prévoir un plafond jusqu'à hauteur duquel l'Etat assume la garantie des emprunts contractés par la société, si par ailleurs les dettes de la société d'exploitation bénéficiant ainsi de la garantie de l'Etat ne sont pas autrement précisées. Pour les CFL, la loi du 28 mars 1997 précitée précise au moins que ne sont visés que les emprunts émis pour les besoins de la gestion de l'infrastructure ferroviaire (la notion d'infrastructure ferroviaire étant elle-même circonscrite dans le corps de la loi de 1997) ou pour l'acquisition de l'équipement requis pour la prestation de services publics dans le domaine des transports par chemin de fer.

On ne saurait par ailleurs faire abstraction en l'espèce de ce que sous le couvert d'une fiction juridique l'Etat peut en fait contracter des emprunts sans l'assentiment de la Chambre. De plus, comme cette garantie peut concerner d'autres projets que ceux faisant l'objet du projet de loi sous avis, la façon de procéder est encore discutable au regard du prescrit de l'article 99, selon lequel tout engagement financier important de l'Etat doit être autorisé par une loi spéciale, le plafond de 124 millions d'euros

dépassant à cet égard largement le seuil fixé par la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Il est tout à fait compréhensible que l'Etat veuille continuer à avoir son mot à dire dans tout ce qui a trait à l'aéroport et à son développement.

On aurait pu imaginer, vu que l'Etat ne semble pas enclin à reprendre directement l'exploitation de l'aéroport, par l'intermédiaire des administrations et services en place, que les auteurs du projet de loi s'orientent dans la direction soit de l'établissement public, soit de la société d'économie mixte, soit de la concession à une société privée. Dans tous ces cas, il aurait été possible de garantir les intérêts légitimes de l'Etat, tout en permettant à l'exploitant d'avoir, non seulement en droit, mais également en fait une existence et une action qui lui sont propres. La construction juridique pour laquelle les auteurs du projet de loi ont opté apparaît à cet égard comme étant, pour le moins, insolite. D'ores et déjà il est prévu que les missions confiées à l'organisme sont susceptibles d'être sous-traitées. Il n'est guère besoin d'être devin pour prédire que l'exploitation ne sera en fait pas l'œuvre de la société d'exploitation, celle-ci n'étant en définitive appelée qu'à „coiffer“ en quelque sorte cette exploitation. Le véritable domaine d'action de la société d'exploitation semble d'ailleurs être le développement de l'aéroport, et à ce titre la société d'exploitation fera figure de maître d'ouvrage pour une partie des aménagements à réaliser, ou à projeter.

Le Conseil d'Etat n'est pas à même, en l'état actuel des textes, de marquer son accord au choix des auteurs du projet de loi. Il se doit d'annoncer d'ores et déjà qu'il ne lui sera pas possible d'accorder la dispense du second vote constitutionnel, si le projet de loi était voté dans sa teneur actuelle.

Le Conseil d'Etat n'entend dans ces conditions pas examiner plus en détail le chapitre II du projet de loi. Si les auteurs du projet de loi devaient maintenir leur option, il faudrait pour le moins que les missions de la société d'exploitation soient clairement définies, tant pour ce qui est de l'exploitation que de la mise en valeur ou du développement futurs de l'aéroport. Les interventions financières de l'Etat devraient être clairement circonscrites, tant au regard des charges de la société d'exploitation qu'au regard de la garantie à assumer pour les emprunts contractés par la société. Les ressources financières propres de la société d'exploitation sont à définir. Tout ceci doit être réglé dans la future loi même. Ce n'est qu'ainsi qu'une séparation tant soit peu transparente peut être réalisée entre l'Etat et la société d'exploitation.

Le chapitre III est consacré à la construction d'une nouvelle aérogare. A l'intitulé, il y aurait de nouveau lieu d'écrire „La construction ...“.

Le Conseil d'Etat n'entend pas reprendre le détail des constructions qu'il est envisagé de faire ériger sur l'aéroport de Luxembourg, l'exposé des motifs étant à cet égard très exhaustif. Il y a lieu de partir de la prémisse que lors de l'élaboration des plans, il a été tenu compte de la recommandation de l'annexe 17 à la Convention de Chicago dont question ci-dessus, et qu'au niveau de la conception architecturale ont été intégrées toutes les mesures permettant d'assurer d'une manière optimale la sécurité de l'aviation civile.

L'exposé des motifs fait état de ce que la route nationale RN 1 sera déplacée vers le nord. Cette dépense n'est pas couverte par le projet de loi sous rubrique. Le Conseil d'Etat n'entend pas revenir ici sur la garantie des emprunts susceptibles d'être contractés par la société d'exploitation. Comme relevé ci-dessus, le commentaire de l'article 5 du projet de loi laisse entendre que cet engagement financier pourra résulter d'autres projets que ceux faisant l'objet du présent projet de loi, de sorte que l'import total du développement de l'aéroport ne se limitera pas nécessairement au montant de 324.325.000 euros, tel que cet import a été amendé.

Sur l'enveloppe financière totale du projet sous avis, portée par voie d'amendement à 324.325.000 euros, certains montants ont déjà été engagés, alors que la construction du terminal petits porteurs a déjà été commencée. Les travaux en question ont été suspendus suite au jugement du tribunal administratif du 14 mars 2001 ayant annulé la décision du ministre de l'Environnement portant entre autres autorisation, au titre de la loi de 1990 sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes, dudit terminal „petits porteurs“.

Dans son prédict jugement, le tribunal administratif a retenu que „les éléments d'extension et de transformation pour lesquels l'autorisation est actuellement déferée comportent une modification substantielle“ et ce fait engendre la nécessité d'une nouvelle procédure commodo-incommodo sur l'établissement étendu voire transformé dans son ensemble au vu de son impact global sur l'environnement humain et naturel.

Il y a lieu de partir de la prémisse que ce que le tribunal administratif a retenu à propos d'un projet de l'envergure de celui voté en 1996, d'un import de 2.150.000.000 de francs, vaut *a fortiori* pour le projet sous avis, d'un import presque 6 fois plus élevé.

En combinant le point 7, lettre a) de l'annexe I de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, telle que modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997, avec le point 13, premier tiret de l'annexe II de cette même directive telle que modifiée, il y a lieu d'admettre que les modifications projetées devront en principe être soumises à l'évaluation prévue par le texte communautaire.

Il semblerait qu'une étude d'impact pour évaluer les incidences de l'aéroport sur l'environnement, tenant compte de la directive européenne, serait en cours de réalisation. Une telle étude fera donc probablement partie du dossier à présenter en vue d'une nouvelle procédure commodo-incommodo.

Le présent projet de loi ne peut qu'arrêter le plafond jusqu'à concurrence duquel l'Etat est autorisé à participer aux investissements, soit directement, soit par le biais de la loi de garantie. Il n'ouvre par contre pas la voie à leur réalisation immédiate.

Le Conseil d'Etat estime nécessaire de préciser jusqu'à hauteur de quels montants l'Etat est autorisé à assumer directement les dépenses occasionnées, puisqu'il ressort de la fiche financière que le financement du projet ne se fera pas en totalité par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970.

\*

Le chapitre IV contient les dispositions finales. A l'instar des autres chapitres, l'intitulé débutera avec une majuscule.

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat en relation tant avec la police de l'aéroport qu'avec les modalités de l'exploitation future de l'aéroport, les modifications proposées aux articles 2, lettre c), 15, paragraphe 2 et 17, chiffre 3, avant-dernier tiret sont au besoin à revoir. Si les auteurs du projet de loi devaient continuer à opter pour un transfert des attributions actuellement dévolues à la Direction de l'aviation civile en matière d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, il faudrait effectivement en tenir compte au niveau de la définition de l'entité gestionnaire (article 2, lettre c) de la loi du 19 mai 1999), et ce au regard de l'article 3, paragraphe 1er de la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

Le Conseil d'Etat avait réservé l'examen du nouvel article 1er**bis** ajouté au texte original par voie d'amendement.

Il semble préférable de faire figurer ce nouvel article sous les dispositions finales, en tant que nouvel article 8.

La disposition, si elle ne fait pas figure de disposition de circonstance, tire néanmoins sa raison d'être de problèmes actuels en relation avec un avion déterminé qui se trouve immobilisé de manière prolongée dans l'enceinte aéroportuaire.

Pour éviter à l'avenir de tels problèmes, les auteurs des amendements proposent de s'inspirer des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il est plus précisément renvoyé aux articles 10 et 17, paragraphes 6, 7 et 8 de ladite loi.

Le Conseil d'Etat est extrêmement réservé au regard de la solution préconisée par les auteurs des amendements de considérer comme abandonné tout aéronef dont la présence dans l'enceinte de l'aéroport se prolonge au-delà d'un mois et qui n'est pas enlevé dans le délai imparti sur réquisition du ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Cette solution a certes été envisagée pour l'abandon d'un véhicule: l'article 10 de la loi modifiée de 1955 précitée, tel qu'il a été introduit par la loi du 26 août 1993, était destiné à remédier aux pratiques consistant à abandonner sur des parkings publics ou sur la voie publique des véhicules, que le propriétaire entende s'en débarrasser, ou qu'il soit simplement négligent.

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 21 janvier 1992 (*Doc. parl. 3486*), avait marqué son accord au nouvel article 10, tout en retenant que le texte „devra être appliqué avec le discernement nécessaire suivant la situation de fait“.

Il ne semble guère possible d'étendre tel quel le régime d'abandon des véhicules aux aéronefs.

Tout d'abord, il y a lieu de relever que l'application des solutions retenues en matière de véhicules est étroitement liée à l'incrimination pénale de l'abandon de véhicule sur la voie publique.

Il y a ensuite lieu de retenir qu'il n'est pas concevable qu'un aéronef se retrouve subitement dans l'enceinte de l'aéroport, sans qu'on sache qui en est le propriétaire ou le détenteur. Or le premier objectif de l'article 10 de la loi modifiée de 1955 vise à régler la situation des véhicules non identifiés.

Il ne convient pas non plus d'oublier la valeur économique du bien dont s'agit: si l'avion présentement immobilisé dans l'enceinte de l'aéroport ne peut, d'un point de vue économique, plus être remis en état de vol, il reste que cette hypothèse ne se rencontrera normalement pas après un mois d'immobilisation. On ne saurait appliquer telles quelles les solutions retenues à propos des véhicules automoteurs, ne fût-ce qu'au regard du critère de la valeur. Si on tient par ailleurs compte de ce que les auteurs de l'amendement justifient la solution préconisée en tout premier lieu par le souci de permettre à l'Etat de se tenir indemne sur les fonds recueillis en ce qui concerne les taxes aéroportuaires éventuellement dues, il y a lieu de se poser la question si les actes de disposition que l'article entend autoriser se caractérisent bien par la poursuite d'un but d'utilité publique. L'article 10 de la loi modifiée de 1955 peut pour le moins se prévaloir d'impératifs liés à la sécurité de la circulation sur les voies publiques. La disposition sous rubrique est dès lors de nature à soulever des problèmes au regard du principe de l'inviolabilité du droit de propriété. Il y a encore lieu de signaler que le texte proposé ne précise pas les conditions ni de forme ni de fond de la „réquisition“. Existe-t-il une possibilité de recours?

Sur base des considérations qui précèdent, il y a lieu de faire abstraction des solutions préconisées, et de se limiter en conséquence au premier alinéa de la disposition sous examen.

Pour résoudre les problèmes actuels en relation avec l'immobilisation prolongée d'un avion, le Conseil d'Etat recommande d'examiner si une solution par les voies de droit commun ne peut pas être envisagée (obtention d'un titre exécutoire qui serait alors exécuté au besoin par les voies d'exécution de droit commun).

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 novembre 2001.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4767/03

N° 4767<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

---

---

**PROJET DE LOI****sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(5.3.2002)

Par dépêche en date du 5 février 2002, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat d'amendements au projet de loi sous rubrique.

Au texte des amendements, élaborés par le ministre des Transports, étaient joints un commentaire ainsi qu'un texte coordonné du projet de loi intégrant les modifications proposées.

\*

S'agissant de la *police de l'aéroport*, les auteurs des amendements proposent certaines adaptations du texte originaire destinées à tenir compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 8 novembre 2001.

Le commentaire énonce que „dans l'intérêt d'une parfaite conformité avec la loi du 19 mai 1999 (qui – elle – vise la sûreté aérienne dans son ensemble) il est proposé de préciser que le plan de sûreté et de sécurité de l'Aéroport (à élaborer par l'exploitant) sera approuvé non par une simple décision du Gouvernement mais par la voie d'un règlement grand-ducal en due forme“.

Il y aurait donc à l'avenir: 1) le règlement grand-ducal définissant, sur base de l'article 15 de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation civile, le plan national de sûreté ayant pour objet la protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite; 2) le règlement grand-ducal fixant, sur base de l'alinéa 1er de l'article 1er de la loi en projet, les prescriptions relatives à la police de l'aéroport de Luxembourg; 3) le règlement grand-ducal approuvant le plan global de sûreté et de sécurité élaboré par l'exploitant.

Le Conseil d'Etat se prononce très nettement contre une telle multiplication d'instruments juridiques, qui auraient donc tous vocation à édicter des règles à caractère normatif: une telle multiplication ne lui semble guère de nature à favoriser l'éclosion d'un ensemble de règles cohérentes.

Le Conseil d'Etat est par ailleurs à se demander s'il n'y a pas, en l'occurrence, méprise sur la nature même du plan global de sûreté et de sécurité à élaborer par l'exploitant de l'aéroport. Aux yeux du Conseil d'Etat, ce plan global doit s'intégrer aux prescriptions de police à édicter et le cas échéant aux dispositions du plan national de sûreté, non pas en tant que corps autonome de règles normatives à caractère général et abstrait, mais bien en ce qu'il constitue la mise en œuvre des prescriptions réglementaires susmentionnées, dont il est appelé à traduire, sur le terrain, le contenu normatif abstrait.

Il n'y a dès lors pas lieu de couler le plan de sûreté et de sécurité dans la forme d'un règlement grand-ducal. Le Conseil d'Etat propose en conséquence de libeller l'alinéa 2 de l'article 1er comme suit:

„L'organisme désigné à l'article 2 a l'obligation d'élaborer ou de faire élaborer et de mettre en œuvre un plan global de sûreté et de sécurité.“

Cette proposition de texte du Conseil d'Etat part de la prémisse que le plan global de sûreté et de sécurité est appelé à transposer concrètement les normes par ailleurs arrêtées qui ont trait à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile, et plus particulièrement la sécurité dans les aéroports.

Les auteurs des amendements rejoignent le Conseil d'Etat dans sa proposition de texte s'agissant des pénalités à édicter en cas d'infraction aux dispositions du règlement grand-ducal à prendre en exécution de l'article 1er.

Le Conseil d'Etat, à la lumière des observations formulées ci-dessus, considère que les pénalités ainsi édictées sont encourues également par ceux qui contreviennent au plan global de sûreté et de sécurité élaboré par l'exploitant, dans la mesure où ce plan global applique les prescriptions du règlement de police. Un problème peut surgir lorsque le plan global de sûreté et de sécurité applique des dispositions du plan national de sûreté visé à l'article 15 de la loi du 19 mai 1999, dans la mesure où la loi de 1999 n'édicte pas de sanctions pénales à l'encontre des infractions audit plan national de sûreté. Il faudra dès lors veiller à ce que le règlement de police à édicter couvre toutes les applications du plan global de sûreté et de sécurité à élaborer par l'exploitant.

Les auteurs des amendements entendent maintenir le choix de confier *l'exploitation de l'aéroport* à un organisme de droit public ou privé.

Afin de tenir compte des critiques émises par le Conseil d'Etat dans son premier avis, il est proposé de préciser les missions dévolues à l'entité de gestion, d'une part, de supprimer la faculté de faire bénéficier l'entité de gestion de la garantie de l'Etat pour des emprunts qu'elle serait amenée à contracter pour des investissements autres que ceux dont la réalisation lui est confiée par la loi en projet, d'autre part.

Le Conseil d'Etat retient du texte amendé que l'entité de gestion se verra confier

- l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, comprenant l'administration et la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale, ainsi que la gestion immobilière de l'aéroport de Luxembourg, ce qui inclut les propriétés domaniales bâties et non bâties de l'enceinte aéroportuaire, et finalement l'exploitation des nouvelles constructions à réaliser (aérogare, terminal petits porteurs, parking à proximité de l'aérogare, centrale de cogénération et terminal pour l'aviation d'affaires);
- la construction et le financement des nouvelles infrastructures énumérées.

Le projet gagne pour le moins en transparence du fait de la précision de ces missions, énumérées par ailleurs de manière limitative.

Le Conseil d'Etat retient toutefois que parmi les nouvelles infrastructures à construire figure également un „terminal pour l'aviation d'affaires“, dont ni le projet de loi originaire ni les amendements ne fournissent de plus amples précisions. S'agit-il donc d'une infrastructure qui n'est pas couverte par le projet de loi sous avis?

Le Conseil d'Etat ne peut cependant marquer son accord à voir maintenir la précision que „le contrat (entre l'Etat et l'entité de gestion) règle notamment le mode de financement desdites missions en spécifiant en particulier la forme et le niveau des interventions financières de l'Etat ...“, que dans la mesure où l'enveloppe financière disponible pour les infrastructures dont la réalisation est confiée à l'entité de gestion est fixée par le projet de loi sous avis. Si les auteurs des amendements entendent actuellement faire état d'autres projets d'infrastructures, à réaliser et à financer par l'entité de gestion (conformément aux modalités de mise en œuvre à régler par contrat entre l'Etat et l'organisme de gestion), et ce avant même que le projet d'infrastructure en question n'ait été autorisé par une loi spéciale conformément à l'article 99 de la Constitution, le Conseil d'Etat ne sera pas à même de lever son opposition formelle à l'encontre des dispositions du chapitre II, et en particulier de l'article 2 du projet de loi.

Il y aurait donc lieu, et pour le cas où le chapitre III du présent projet de loi ne couvrirait pas la nouvelle infrastructure, ou bien de supprimer le cinquième tiret du nouvel alinéa 2 de l'article 2, ou bien pour le moins de préciser soit de manière générale que les missions confiées à l'organisme de gestion le sont „sans préjudice des autorisations le cas échéant requises“, soit de manière spécifique que la mission portant sur la construction, le financement et l'exploitation d'un terminal pour l'aviation d'affaires dotée d'une fonction VIP est confiée à l'organisme de gestion „sans préjudice de l'autorisation requise au besoin au titre de l'article 99 de la Constitution“.

Les autres dispositions du chapitre II de la loi en projet, et sur lesquelles le Conseil d'Etat ne s'était pas prononcé dans son avis du 8 novembre 2001, donnent lieu aux observations suivantes:

- S’agissant de la mise à disposition des propriétés domaniales par le biais d’un droit de superficie, le Conseil d’Etat ne voit pas l’utilité de préciser que ce droit de superficie sera cédé „de gré à gré“, ce d’autant plus que le droit de superficie ne confère pas à son titulaire un droit de propriété.
- Dans le cadre de l’emphytéose, la question des frais d’entretien ne se pose pas. Celle-ci devrait toutefois être réglée dans le cadre du titre constitutif du droit de superficie.
- C’est à bon droit que l’organisme de gestion est soumis aux lois et règlements en matière de travaux publics. Le Conseil d’Etat donne à considérer s’il ne faudrait pas plutôt faire état des „lois et règlements concernant le régime des marchés publics“.

Les dispositions concernant la *construction d’une nouvelle aérogare* sont maintenues avec uniquement un redressement pour ce qui est de la date de la loi autorisant l’extension de l’aérogare de Luxembourg.

En dernier lieu, la disposition finale relative à l’abandon d’un aéronef est légèrement adaptée à l’effet de tenir compte des soucis exprimés par le Conseil d’Etat dans son avis du 8 novembre 2001. Cette disposition est intégrée au chapitre IV „Dispositions finales“ en tant que nouvel article 7.

Malgré le fait que la disposition dont s’agit ne semble plus avoir vocation à s’appliquer de suite et aura donc surtout un effet dissuasif, le Conseil d’Etat maintient ses réserves à l’égard du nouveau mécanisme à mettre en place. Le Conseil d’Etat entend encore relever, en complément des observations formulées dans son premier avis, que le nouveau dispositif ne se soucie guère des droits que des tiers auraient pu acquérir sur l’aéronef: le Conseil d’Etat renvoie aux dispositions de la Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, approuvée par une loi du 4 avril 1975, ainsi qu’à la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronef. Il est encore à noter que le nouveau mécanisme institué en fait une sorte de superprivilège au profit de l’Etat, s’agissant des taxes aéroportuaires notamment, ce qui paraît pour le moins discutable au regard des dispositions de la Convention de Genève précitée.

Le Conseil d’Etat persiste donc à croire que le nouveau mécanisme à mettre en place, au lieu de constituer un „outil légal efficace“, constitue en réalité un outil dont l’efficacité légale est plus que douteuse. Il maintient en conséquence la recommandation exprimée dans son avis du 8 novembre 2001.

Le texte coordonné joint à la dépêche saisissant le Conseil d’Etat des amendements présentement sous avis ne reproduit plus les dispositions figurant initialement sous l’article 7, à savoir les modifications à apporter à la loi du 19 mai 1999 précitée. Le Conseil d’Etat part toutefois de la prémisse qu’il est dans les intentions des auteurs des amendements de maintenir ces dispositions, et ce au regard de la nouvelle numérotation du projet de loi amendé: de fait, ces dispositions figureront en tant qu’article 6 (nouvelle numérotation) sous le chapitre IV.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 5 mars 2002.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4767/04

N° 4767<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

---

---

**PROJET DE LOI****sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

\* \* \*

**AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA COMMISSION DE L'ECONOMIE,  
DE L'ENERGIE, DES POSTES ET DES TRANSPORTS****DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(15.4.2002)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après les amendements au projet de loi sous rubrique adoptés par la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports dans sa réunion du 20 mars 2002.

**1. Modification de l'article 1er**

La Commission marque son accord avec le libellé proposé pour le deuxième alinéa de l'article 1er par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 5 mars 2002. Elle estime cependant indiqué d'interchanger la 2e phrase du premier alinéa et le deuxième alinéa, car l'élaboration du plan global de sûreté et de sécurité précède la détermination du cadre réglementaire relatif à la mise en oeuvre du plan.

L'article 1er se lira dès lors comme suit:

**Art. 1er.** L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. *L'organisme désigné à l'article 2 a l'obligation d'élaborer et de mettre en oeuvre ou de faire élaborer et de faire mettre en oeuvre un plan global de sûreté et de sécurité.* Les prescriptions y relatives sont fixées par un règlement grand-ducal qui délimitera en particulier des zones de sécurité et arrêtera les conditions d'accès à ces zones.

Les infractions aux dispositions du règlement grand-ducal pris en exécution du présent article pourront être punies d'une peine d'emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive dans le délai de cinq ans à compter du jour où l'auteur de l'infraction a subi ou prescrit sa peine, une peine double du maximum porté contre l'infraction pourra être prononcée.

**2. Modification du premier alinéa de l'article 2**

La Commission marque son accord avec la proposition du Conseil d'Etat de préciser explicitement dans le texte même du projet de loi sous examen l'exigence éventuelle d'autres autorisations légales en vue de réaliser les missions déléguées à l'organisme désigné.

Par ailleurs, elle note que sur proposition du Conseil d'Etat formulée dans son avis du 8 novembre 2001 la référence faite au comité national de sûreté prévu à l'article 16 de la loi du 19 mai 1999 ayant

pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg; b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile; et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile a été abandonnée dans la version amendée du projet de loi élaborée à la suite de cet avis. Dans ces conditions la citation de la loi du 19 mai 1999 à l'article 2 exige une mention complète de l'intitulé.

Il est par conséquent proposé de donner le libellé suivant au premier alinéa de l'article 2.

**Art. 2.** *Sans préjudice des autorisations, le cas échéant, requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg; b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile; et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.*

### 3. Modification de la lettre c) sous 1 du nouvel article 6 (ancien article 7)

Dans l'intérêt de rendre plus aisée la lecture de la définition du terme «entité gestionnaire» reprise à l'article 2 sous c) de la loi du 19 mai 1999 précitée il est proposé de rédiger comme suit la disposition en question:

„c) entité gestionnaire“,

- la Direction de l'Aviation Civile, en ce qui concerne la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport d'une part, et
- l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du ... 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires, d'autre part.“

4. Pour ce qui est des autres remarques du Conseil d'Etat la Commission a retenu de se tenir au texte amendé par le Gouvernement à la suite de l'avis du Conseil du 8 novembre 2001.

\*

A toutes fins utiles la Commission propose une nouvelle version codifiée du projet de loi. La nouvelle version est annexée.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre aux Relations avec le Parlement et au Ministre des Transports.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Jean SPAUTZ

*Président de la Chambre des Députés*

\*

## NOUVELLE VERSION COORDONNEE DU PROJET DE LOI

## PROJET DE LOI

sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

## Chapitre I – La police de l'aéroport

**Art. 1er.** L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. *L'organisme désigné à l'article 2 a l'obligation d'élaborer et de mettre en oeuvre ou de faire élaborer et de faire mettre en oeuvre un plan global de sûreté et de sécurité.* Les prescriptions y relatives sont fixées par un règlement grand-ducal qui délimitera en particulier des zones de sécurité et arrêtera les conditions d'accès à ces zones.

Les infractions aux dispositions du règlement grand-ducal pris en exécution du présent article pourront être punies d'une peine d'emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive dans le délai de cinq ans à compter du jour où l'auteur de l'infraction a subi ou prescrit sa peine, une peine double du maximum porté contre l'infraction pourra être prononcée.

## Chapitre II – L'exploitation de l'aéroport

**Art. 2.** *Sans préjudice des autorisations, le cas échéant, requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg; b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile; et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.*

Les missions en question concernent

- la construction et le financement de la nouvelle aérogare et du terminal petits porteurs conformément à l'article 5;
- l'exploitation de la nouvelle aérogare et du terminal petits porteurs;
- la construction, le financement et l'exploitation d'un parking à proximité de la nouvelle aérogare;
- la construction, le financement et l'exploitation d'une centrale de cogénération répondant notamment aux besoins identifiés à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport;
- la construction, le financement et l'exploitation d'un terminal pour l'aviation d'affaires, doté d'une fonction VIP;
- l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan global de sécurité et de sûreté de l'aéroport conformément aux exigences de l'article 1er;
- la gestion immobilière de l'aéroport de Luxembourg conformément aux dispositions de l'article 3.

Les modalités de mise en oeuvre de ces missions sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et l'organisme, à approuver par règlement grand-ducal.

Ce contrat règle notamment le mode de financement desdites missions en spécifiant en particulier la forme et le niveau des interventions financières de l'Etat ainsi que les conditions de rémunération de l'organisme de la part de tiers bénéficiant des infrastructures et installations aéroportuaires gérées et mises à disposition par l'organisme ainsi que de la prestation des services offerts par celui-ci.

Les missions confiées à l'organisme sont susceptibles d'être sous-traitées.

**Art. 3.** Les propriétés domaniales bâties et non bâties de l'enceinte aéroportuaire sont mises à la disposition de l'organisme désigné à l'article 2 par voie d'emphytéose ou par voie de cession de gré à gré d'un droit de superficie entre l'Etat et cet organisme.

Dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi le relevé des propriétés domaniales concernées sera établi par voie de règlement grand-ducal.

**Art. 4.** Pour l'exécution des projets d'investissements qui sont confiés par l'Etat à l'organisme désigné à l'article 2, et dont l'Etat assume ou garantit le financement, l'organisme est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'Etat de ces lois et règlements.

**Art. 5.** (supprimé)

### **Chapitre III – La construction d'une nouvelle aérogare**

**Art. 5.** (ancien article 6) La loi du 11 juillet 1996 autorisant l'extension de l'aérogare de Luxembourg est modifiée comme suit:

1. L'intitulé est remplacé comme suit:

„Loi modifiée du 11 juillet 1996 autorisant la construction d'une nouvelle aérogare“

2. L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1.**– Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction d'une nouvelle aérogare comprenant en outre la réalisation d'un terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération ainsi que l'aménagement des alentours.“

3. L'article 2 de la loi du 11 juillet 1996 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 2.**– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser la somme de 324.325.000 euros, sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux. Ce montant correspond à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix à la construction.“

4. Il est ajouté un article 3 nouveau, libellé comme suit:

„**Art. 3.**– Le financement du projet se fait par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut, soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Conformément aux dispositions de la loi modifiée du 13 avril 1970 précitée, le Gouvernement est autorisé à garantir, pendant la durée des travaux, le remboursement des lignes de crédits des emprunts conclus auprès d'un établissement financier de la place en vue de la réalisation du projet de construction visé à l'article 1er.“

### **Chapitre IV – Dispositions finales**

**Art. 6.** (ancien article 7) La loi du 19 mai 1999 précitée est modifiée comme suit:

1. A l'article 2 les définitions sous b et c) sont remplacées par le texte suivant:

„b) „Direction de l'Aviation Civile“, l'administration publique instituée par la présente loi comme autorité aéronautique compétente pour le domaine de l'aviation civile et relevant du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports aériens, ci-après désigné le ministre.

c) „entité gestionnaire“,

– la Direction de l'Aviation Civile, en ce qui concerne la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport d'une part, et

– l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du ... 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires, d'autre part.“

2. A l'article 4 le terme „le ministre ayant les transports dans ses compétences“ est remplacé par „le ministre“.

3. La deuxième phrase du paragraphe 1 de l'article 12 est remplacée par le texte suivant:

„L'accès des installations aéroportuaires peut être soumis à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires et qui sont reprises au règlement grand-ducal édicté en vertu de l'article 1er de la loi du ... 2002 précitée.“

4. Le paragraphe 2 de l'article 15 est remplacé par le texte suivant:

„2. La Direction de l'Aviation Civile est l'autorité compétente pour examiner les plans de sûreté que les transporteurs aériens sont tenus de lui remettre sur la conformité avec le programme national de sûreté en vue de leur approbation ou acceptation.“

5. L'avant-dernier tiret du chiffre 3, de l'article 17 est remplacé par le texte suivant:

„– d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire, la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport;“

**Art. 7.** (ancien article 1bis) 1. Le propriétaire, le détenteur ainsi que celui ou ceux que le propriétaire ou le détenteur a mandatés pour effectuer les opérations de maintenance ou de contrôle de tout aéronef présent dans l'enceinte de l'aéroport de Luxembourg en vue de la réparation, de la maintenance ou du contrôle de celui-ci sont tenus solidairement au paiement des taxes aéroportuaires dues pour la présence de cet aéronef dans l'enceinte de l'aéroport.

*2. Il est interdit d'abandonner un aéronef, un élément d'aéronef ou une épave d'aéronef dans l'enceinte de l'aéroport. Est considéré comme abandonné tout aéronef, tout élément d'aéronef ainsi que toute épave d'aéronef dont la présence dans l'enceinte de l'aéroport se prolonge au-delà de deux mois et qui n'est pas enlevé dans le délai imparti sur réquisition du ministre ayant les transports dans ses attributions. Le délai d'enlèvement indiqué dans la réquisition ministérielle ne doit pas être inférieur à un mois. La réquisition est notifiée sous pli recommandé avec accusé de réception à l'une des personnes visées au paragraphe 1.*

*Les aéronefs, éléments d'aéronefs ainsi que les épaves d'aéronefs dont l'abandon a ainsi été constaté sont remis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines en vue de leur aliénation ou, à défaut de trouver un preneur, de leur destruction.*

Service Central des Imprimés de l'Etat

4767/05

N° 4767<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

---

---

**PROJET DE LOI****sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

\* \* \*

**DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(14.5.2002)

Par dépêche en date du 15 avril 2002, le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat d'amendements au projet de loi sous rubrique.

Au texte des amendements, adoptés par la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre, était joint un commentaire. A la dépêche du président de la Chambre des députés était par ailleurs jointe une nouvelle version coordonnée du projet de loi.

D'après le commentaire accompagnant le *premier amendement*, la Commission compétente de la Chambre marque son accord avec le deuxième alinéa de l'article 1er proposé par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 5 mars 2002, tout en envisageant de modifier l'agencement de l'article 1er. La Commission rejoint donc le point de vue du Conseil d'Etat que le plan global de sûreté et de sécurité à élaborer par l'organisme gestionnaire n'a pas à revêtir le caractère d'un acte normatif autonome. Le plan global de sûreté et de sécurité est un aspect de la police de l'aéroport. Le règlement grand-ducal visé à l'alinéa 1 nouveau couvrira en ses prescriptions tous les aspects relatifs à la police de l'aéroport. Le Conseil d'Etat peut marquer son accord avec le libellé du nouvel alinéa 1 de l'article 1er, sous réserve de ce qu'il y a lieu de reprendre tel quel le texte proposé par le Conseil d'Etat, et d'omettre les termes „*et de faire mettre en oeuvre* (un plan global de sûreté et de sécurité)“. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à son avis du 8 novembre 2001.

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord au *deuxième amendement*, en ce qu'il tient compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 5 mars 2002 en relation avec les missions dévolues à l'organisme gestionnaire au titre de l'exploitation de l'aéroport. Pour le surplus, cet amendement ne suscite pas d'observations.

Les modifications apportées, au titre du *troisième amendement*, à l'article 6, point 1, lettre c), ne suscitent pas d'observations.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 14 mai 2002.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4767/06

**N° 4767<sup>6</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

---

## **PROJET DE LOI**

**sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

\* \* \*

### **RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE, DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(2.7.2002)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Willy BOURG, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Ady JUNG, M. Marco SCHANK et M. Marc ZANUSSI, Membres.

\*

#### **1. TABLE DES MATIERES**

1. Table des matières
2. Remarques préliminaires
3. L'objet du projet de loi 4767
  - 3.1. La construction d'une nouvelle aérogare
  - 3.2. L'exploitation et la police de l'aéroport
4. L'examen des articles à la lumière des avis du Conseil d'Etat et les amendements gouvernementaux
  - Article 1er
  - Article 2
  - Article 3
  - Article 4
  - Article 5
  - Article 6
  - Article 7

\*

## 2. REMARQUES PRELIMINAIRES

Le projet de loi sous examen a été déposé par le Ministre des Transports à la Chambre des Députés le 13 février 2001. En date du 25 octobre 2001, le Gouvernement a présenté un premier amendement au projet de loi qui a fait l'objet d'un premier avis du Conseil d'Etat le 8 novembre 2001. En date du 5 février 2002, le Gouvernement a saisi le Conseil d'Etat d'un deuxième amendement tenant compte des observations émises dans le premier avis. L'avis complémentaire de la Haute Corporation a été émis le 5 mars 2002.

Le 15 avril 2002, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a saisi le Conseil d'Etat d'un amendement qui a émis un deuxième avis complémentaire le 14 mai 2002.

Dans sa réunion du 20 mars 2002, la Commission parlementaire a désigné M. John Schummer rapporteur du projet de loi. Dans la même réunion, la Commission a procédé à un examen du projet de loi. Dans sa réunion du 11 juin 2002, la Commission a examiné les deux avis complémentaires du Conseil d'Etat.

\*

## 3. L'OBJET DU PROJET DE LOI 4767

Le projet de loi comporte trois volets:

- la police de l'aéroport (incluant l'ensemble des aspects sûreté et sécurité de l'enceinte et des installations)
- la délégation à un organisme de droit privé ou public de missions d'exploitation de l'aéroport
- la construction de la nouvelle aérogare et de ses dépendances.

### 3.1. La construction d'une nouvelle aérogare

La première aérogare avait été mise en service en 1946. Elle connut des agrandissements de fortune successifs jusqu'à ce que le Gouvernement de l'époque décida de faire construire l'actuelle aérogare qui a été mise en service en 1975.

La piste centrale a été adaptée en 1984.

La nouvelle tour de contrôle est devenue opérationnelle en 1993.

Un nouveau centre de fret a été construit entre 1994 et 1996 par Luxair qui de l'accord du Gouvernement a réalisé le projet à ses propres frais.

Reste toujours l'aérogare, dont les insuffisances actuelles ont commencé à se faire sentir dès les années 80, soit à peine une dizaine d'années après sa mise en service.

Il faut rappeler que les installations aéroportuaires souffrent de sous-capacités, et que l'adaptation des infrastructures a toujours été à la traîne d'une demande du trafic aérien en permanente progression.

Afin d'adapter l'aéroport du Findel aux exigences futures, le Gouvernement précédent avait opté pour un programme d'extension de l'actuelle aérogare permettant de desservir rapidement 1.500.000 passagers avec une possibilité d'extension à court terme jusqu'à 2.000.000 passagers, étant entendu que le concept retenu aurait permis une extension finale allant jusqu'à 4.000.000 passagers, option exploitant à fond les possibilités opérationnelles de l'aéroport.

La loi du 11 juillet 1996 relative à l'extension de l'aérogare a autorisé le Gouvernement à procéder à la première extension de l'aérogare à Luxembourg-Findel. Cette extension comportait en première phase un nouveau „hall arrivée“ aussi qu'un terminal pour petits porteurs et prévoyait une extension modulable des nouvelles infrastructures en fonction des besoins futurs.

Les besoins de mobilité pour des raisons économiques, sociales, culturelles et touristiques ont suscité un développement de tous les modes de transport et notamment des transports aériens. Toutes les études internationales l'affirmaient à l'époque. La réalité l'a confirmé depuis.

Ainsi, à titre d'exemple, le rapport présenté le 17 mars 1992 aux Ministres des Transports de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) constatait que „le nombre de passagers qui embarquent chaque année aux aéroports européens a en gros doublé chacune des deux dernières décennies“. Cette évolution s'est encore accentuée depuis lors, puisqu'au niveau européen des taux de croissance de l'ordre de 7,4% et 9% ont été enregistrés respectivement en 1993 et 1994. Cette progression n'a cessé depuis.

Le même rapport concluait que: „*si l'on veut faire face à l'augmentation continue du trafic aérien prévu pour le tournant du siècle et au-delà, le moment viendra où la seule option véritable pour beaucoup d'Etats de la CEAC, consistera à accroître le nombre d'aérogares et de pistes, et même à créer de nouveaux aéroports.*“

Pour le Luxembourg il est hors de question de prévoir la construction d'un nouvel aéroport. La seule solution consiste à adapter celui du Findel aux exigences futures des transports aériens.

La Commission tient à souligner que l'approche esquissée par la loi du 11 juillet 1996 constituait une réponse prudente aux estimations de trafic faites par le consultant commissionné par le précédent Gouvernement. Le vote de la loi du 11 juillet 1996 relative à l'extension de l'aérogare, qui en fait était une première étape intermédiaire d'un programme de construction global, devait porter la capacité de l'aérogare de l'ordre de 1.200.000 passagers à l'époque à 1.500.000 passagers pour atteindre avec la deuxième phase vers l'an 2000 une capacité de 2.000.000 passagers et 3.000.000 passagers en l'an 2010.

Dans cette optique il avait été opté pour un concept global réalisable en phases de construction successives pouvant traiter dans sa configuration définitive jusqu'à 4.000.000 passagers, limite opérationnelle absolue du Findel. Il était prévu que l'exécution de la deuxième phase ne devait devenir effective que si l'évolution réelle coïncidait avec les prévisions de l'époque, prévisions qui ont grosso modo été entre-temps confirmées par la réalité.

Durant les études divers éléments et événements majeurs sont venus influencer le développement du projet de façon conséquente.

- Tout d'abord les activités commerciales de l'aéroport dans son ensemble ont évolué depuis lors. Aussi de nombreuses demandes émanant des divers opérateurs de la plate-forme compagnies aériennes, loueurs de voitures, services des divers organismes officiels, ou encore administrations opérant sur le site, ont-elles engendré des besoins supplémentaires en bureaux et surfaces commerciales qui n'étaient prévus pour être réalisés que dans les phases de construction ultérieures.
- En 1996 eut lieu l'incendie de l'aéroport de Düsseldorf. Cet événement aux conséquences dramatiques a eu un impact important sur les exigences en matière de sécurité fixées par les autorités compétentes pour l'autorisation *commodo-incommodo*.
- Suite aux attentats du 11 septembre 2001, l'aspect de la sûreté aérienne a impliqué des modifications complémentaires au projet de construction.
- Finalement, suite à l'annulation de la décision du Ministre de l'Environnement portant entre autres autorisation au titre de la loi de 1990 sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes par un jugement du tribunal administratif du 14 mars 2001, les travaux de construction du terminal petits porteurs ont dû être suspendus. La Commission a été informée par le Ministre des Transports que cette annulation a provoqué un surcoût de 1,5 million €, abstraction faite des pertes d'exploitation.

Toutes ces exigences supplémentaires ont engendré des investissements dépassant largement ceux prévus par la loi d'autorisation du 11 juillet 1996. Le projet de loi a donc pour premier objet d'amender le projet de construction de la nouvelle aérogare de Luxembourg en fonction des nouveaux besoins et exigences et de mettre à disposition les fonds supplémentaires nécessaires.

Tandis que la loi du 11 juillet 1996 partait d'une enveloppe d'investissement de 2.150.000.000 Flux (environ 53.297.108 €), l'enveloppe financière totale du projet de loi est fixée à 324.325.000 € destinée à couvrir tout le coût de la construction d'une nouvelle aérogare que celui de la réalisation d'un terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération, l'aménagement des alentours inclus (article 5 du projet de loi). Il est prévu d'assurer le financement du projet par la loi modifiée du 13 avril 1970 dite „de garantie“.

En ce qui concerne la partie technique et le détail des constructions, la Commission renvoie à la documentation parlementaire exhaustive que le Gouvernement a mis à sa disposition.

A cet égard elle note en particulier les projets en voie d'élaboration concernant la mise en point réglementaire d'un nouveau plan d'occupation des sols „Aéroport et environs“ appelé à remplacer l'ancien plan d'aménagement prévu par la Décision du Gouvernement en Conseil du 14 mars 1986 arrêtant le plan d'aménagement partiel concernant l'Aéroport et ses environs déclaré obligatoire par le règlement grand-ducal du 31 août 1986.

Elle tient encore à mentionner les études en cours pour mieux appréhender le trafic destiné non seulement aux installations aéroportuaires et aux zones d'activités en pleine effervescence de Findel et de

Senningerberg, mais également le trafic de transit empruntant le tronçon de la N1 reliant Cents et le Rond-Point Robert-Schaffner à Irrgarten à Senningerberg.

La Commission a noté en particulier les travaux de mise au point du raccordement ferroviaire de Kirchberg qui prendra son départ sur la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig à la hauteur de Irrgarten et qui longe l'enceinte aéroportuaire jusqu'à Senningerberg (avec plusieurs arrêts intermédiaires dont le halte desservant directement l'aérogare) avant de continuer le long de l'autoroute A1 vers Kirchberg et la Ligne du Nord.

### **3.2. L'exploitation et la police de l'aéroport**

Le fonctionnement actuel de l'aéroport qui fait assumer à l'Administration les missions de gestion technique et opérationnelle de l'aéroport et qui en confie à la compagnie aérienne nationale l'exploitation commerciale de l'aérogare et des activités connexes n'est plus admis au regard des critères fixés par le droit communautaire. Cette évolution est documentée e. a. par l'obligation de la désignation d'un second agent handling pour le fret aérien dès 1999, le tonnage transitant par l'aéroport de Luxembourg étant supérieur à 75.000 tonnes (tonnage effectif: 448.400 tonnes) et pour le trafic passagers dès que le seuil d'un trafic annuel de 2.000.000 de passagers aura été franchi, situation qui se concrétisera prochainement.

Le Gouvernement veut rassembler entre les mains d'une seule et même entité les responsabilités qui lui semblent fondamentales pour une exploitation efficace et transparente d'un aéroport moderne, soucieuse de respecter les principes d'indépendance et de non-discrimination du droit communautaire, tendant à assurer la réalisation des objectifs de service public en s'inspirant des méthodes de gestion de l'économie privée.

Une autre préoccupation du Gouvernement concerne la police et la sûreté de l'aéroport. Cette préoccupation revêt depuis les événements du 11 septembre 2001 une envergure dramatique. C'est pourquoi l'élaboration d'un nouveau concept de sûreté et de sécurité de l'aéroport a été confié à la Société de l'Aéroport de Luxembourg S.A. qui a été constituée le 19 février 2001.

L'objet social de la société consiste à assumer les missions qui, au regard des considérations qui précèdent, il convient de confier désormais à une entité de gestion à la fois indépendante des structures administratives en place à l'aéroport qui continueront à s'occuper de l'exploitation technique et opérationnelle et des intérêts commerciaux présent dans le système de fonctionnement actuel dont notamment ceux de Luxair à la fois principale compagnie aérienne opérant à partir du Findel, pour le moment seul assistant aéroportuaire et encore gérant de l'aérogare pour le compte de l'Etat.

La Société de l'Aéroport de Luxembourg est constituée entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg d'une part, la société à responsabilité limitée Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg d'autre part. Le capital social a été souscrit à raison de 499 actions pour l'Etat et de 1 action pour la Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg.

L'existence du cadre légal proposé permettra d'assurer sur le plan juridique l'indépendance de gestion nécessaire pour permettre à cette société de faire état d'un comportement économique quant à l'exploitation de l'aéroport. Aussi devra-t-elle disposer d'une grande liberté d'action répondant aux besoins du projet concerné.

D'un autre côté, cette société d'exploitation restera placée, de par le poids de l'Etat dans l'actionariat, dans le giron du Gouvernement permettant de cette façon de garantir l'application de la politique aéroportuaire du Gouvernement et d'agir de manière impartiale vis-à-vis des multiples opérateurs présents sur le site aéroportuaire, privilégiant de la façon l'intérêt public par rapport à la pluralité des intérêts privés en présence.

L'élaboration du nouveau concept de sûreté et de sécurité a été confiée à la Société de l'Aéroport qui sera également chargée de mettre ce concept en œuvre en assumant ou en faisant assumer par des sous-traitants la réalisation des mesures exigées par ce concept tant sur le niveau des investissements que sur celui de leur application dans le cadre de la gestion courante de l'aéroport.

Conformément à l'article 1er du projet de loi et aux dispositions concordantes de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, la Société de l'Aéroport a confié l'élaboration de ce

concept de sûreté et de sécurité à DAGO (Deutsche Aero Consult GmbH), filiale spécialisée de FRAPORT AG, qui est la société d'exploitation de l'aéroport de Francfort.

Les premiers volets de ce concept sont actuellement examinés par le Comité national de sûreté aérienne prévu par la loi du 19 mai 1999 élargie et constitué par règlement grand-ducal du 26 octobre 2001 déterminant les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du comité national de l'aviation civile. Ce dernier avisera les prescriptions lui soumises par la Société de l'Aéroport et son consultant avant que ces propositions ne soient reprises sous forme détaillée dans un règlement grand-ducal en application des dispositions légales précitées.

Il appartiendra ensuite à la Société de l'Aéroport de transposer les mesures édictées de la façon en s'entourant à ces fins des conseils et des aides matérielles répondant au mieux aux objectifs fixés. La société sera également responsable de l'application au quotidien du nouveau concept quitte à lui laisser la faculté de recourir pour ce faire à l'aide de sous-traitants spécialisés dans le domaine de la sécurité.

A côté des missions de financement, de construction et d'exploitation de la nouvelle aérogare et de ses dépendances définies à l'article 5 de la loi en projet d'une part, et de l'élaboration du projet de concept de sûreté et de sécurité et de la mise en œuvre ultérieure de ce concept une fois coulée dans la forme d'un règlement grand-ducal, d'autre part, une troisième mission à assumer par la société porte sur la gestion domaniale de l'aéroport. Du souhait du Gouvernement, souhait que la Commission partage entièrement, il convient – à l'instar de l'approche retenue dans le domaine du chemin de fer – de confier la gestion domaniale de l'aéroport à une entité jouissant à cet effet d'un mandat suffisamment étendu pour pouvoir garantir un développement ordonné d'un espace géographiquement limité dont il s'agit d'adapter l'affectation aux besoins multiples d'une plate-forme aéroportuaire moderne où la qualité de service du trafic passagers et la cohabitation avec l'habitat riverain auront la priorité.

La loi en projet prévoit de définir les mandats de la Société de l'Aéroport dans le cadre d'un contrat de gestion à conclure entre l'Etat et la société. Ce contrat fera pour être valable l'objet d'une approbation par règlement grand-ducal assurant de par sa publication afférente au Mémorial une entière transparence des engagements réciproques et rendant de par ce caractère normatif que le règlement grand-ducal confèrera au contrat celui-ci opposable aux tiers.

La Commission note que cette délégation de la gestion domaniale permettra de charger la société d'autres projets immobiliers d'intérêt public dans l'enceinte de l'aéroport dont la construction d'un terminal pour l'aviation d'affaires (GAT) ou la réalisation de salons gouvernementaux officiels (VIP lounge gouvernementale) sont des exemples explicitement mentionnés dans le texte de la loi en projet.

Cette approche bénéficie de l'appui de la Commission parce qu'elle permet de procéder avec la flexibilité et la célérité nécessaires à la mise en place d'infrastructures à la fois requises car répondant à une demande d'un nombre grandissant d'entreprises et d'hommes d'affaires établis au Luxembourg ou régulièrement présents dans notre pays dans le cadre de leurs activités d'une part, et aux besoins en infrastructures protocolaires dont notre pays devra disposer au plus tard au 1er semestre 2005, prochaine échéance de la présidence luxembourgeoise de l'Union Européenne, d'autre part.

Cette approche permettra à la société en concertation avec les instances gouvernementales d'opter de cas au cas pour la solution la mieux adaptée pour procéder avec des fonds publics ou sous forme de concession à accorder à un promoteur privé aux projets immobiliers destinés à compléter l'architecture aéroportuaire. Comme le Conseil d'Etat le relève à juste titre il n'aurait pas suffi de mentionner la réalisation du GAT dans le projet de loi parmi les futures missions de la Société de l'Aéroport pour dispenser celle-ci d'autres autorisations dont celles prévues en matière de construction ou de commodo/incommodo ou encore celles requises dans le cadre de la loi budgétaire du moment que l'Etat est d'accord pour financer directement le projet immobilier par des crédits budgétaires.

Dans le cadre du contrôle de l'exécution budgétaire la Commission souhaite dans ces conditions à être tenue au courant de l'exécution des projets toutes les fois que des crédits budgétaires sont engagés sans que, en application des dispositions légales prises en exécution de l'article 99 de la Constitution, il soit nécessaire de les faire approuver par une loi formelle (projets comportant un coût qui ne dépasse pas le seuil légal de 7,5 millions €).

\*

#### 4. L'EXAMEN DES ARTICLES A LA LUMIERE DES AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET LES AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX

En soulignant que la Commission a tenu compte dans le cadre de ses discussions des avis du Conseil d'Etat, elle ne reviendra plus sur le détail des observations de la Haute Corporation.

##### *Article 1er*

D'après l'article 1er, l'Etat est responsable de la police de l'aéroport de Luxembourg.

Dans le cadre de l'exercice de son pouvoir de police, il appartient à l'Etat de fixer les prescriptions destinées à assurer la sécurité de l'exploitation aéroportuaire ainsi que la sûreté et la sécurité des personnes et des biens, de même que la conservation et la viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. La transposition de ces principes demande l'identification de zones de sécurité et la détermination des conditions d'accès à ces zones, ainsi que la définition des normes et règles de sûreté et de sécurité tout comme le contrôle de leur application.

Dans son avis du 8 novembre 2001, le Conseil d'Etat a noté que l'article 1er maintient dans le giron des pouvoirs publics la police proprement dite de l'aéroport. En particulier les contrôles policiers relèveront des forces de l'ordre. Par ailleurs, un règlement grand-ducal édictera les prescriptions destinées à garantir entre autres la sûreté et la sécurité des personnes et des biens.

Comme la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de l'aviation civile reste en vigueur, les dispositions de cette loi continueront également à s'appliquer. Sur proposition du Conseil d'Etat, l'articulation des dispositions de cette loi et du futur règlement de police devra être garantie.

La Commission note que le Gouvernement a suivi le Conseil d'Etat pour ce qui est de la fixation dans la nouvelle loi des pénalités.

Le Conseil d'Etat a considéré dans son avis complémentaire du 5 mars 2002 que les pénalités édictées s'appliquent également à ceux qui contreviennent au plan global de sûreté et de sécurité élaboré par l'exploitant, dans la mesure où ce plan global ne fait que transposer matériellement les prescriptions du règlement de police. La Haute Corporation a rappelé que l'article 15 de la loi du 19 mai 1999, ne comporte pas de sanctions pénales à l'encontre des infractions au plan national de sûreté dont il prévoit la mise en oeuvre. Il faudra dès lors veiller à ce que le règlement de police à édicter couvre l'ensemble des applications du plan global de sûreté et de sécurité à élaborer par l'exploitant.

La coexistence remarquable par le Conseil d'Etat du futur règlement de police avec le règlement grand-ducal du 8 octobre 1984 portant réglementation de la circulation publique dans les environs de l'aéroport ne sera pas source de difficultés, alors que le champ d'application du règlement de police prévu par les dispositions légales en projet sera confiné à l'enceinte aéroportuaire, tandis que le règlement de circulation de 1984 précité porte sur la voirie d'accès et les parkings situés devant l'aérogare en dehors de l'enceinte.

Dans son avis du 8 novembre 2001, le Conseil d'Etat a rendu attentif à la coexistence ensemble avec la future loi de plusieurs autres législations (établissements dangereux, sécurité et santé au travail, sécurité aérienne) dont l'objet n'est pas affecté et qui continueront par conséquent à s'appliquer parallèlement à la future loi, sauf pour ce qui est des modifications de la loi du 19 mai 1999 prévues au chapitre IV du projet de loi.

Le plan de sûreté et de sécurité qu'il est prévu d'établir avec l'aide de l'organisme désigné à l'endroit de l'article 2 devra intégrer les aspects cités par le Conseil d'Etat pour autant que ceux-ci concernent effectivement la sécurité dans l'enceinte de l'aéroport. Il en est de même des aspects relevant de la sûreté. Le règlement grand-ducal susmentionné constituera le cadre juridique pour la mise en oeuvre du plan et devra dès lors intégrer les exigences légales qui existent déjà actuellement pour autant que celles-ci s'appliquent à l'objet visé. Ce même règlement devra également comporter un champ d'application clairement délimité pour ne pas interférer avec le domaine annexe de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

L'intervention de l'organisme visé à l'article 2 du projet de loi sera purement matérielle/organisationnelle. Celui-ci est en effet censé élaborer un projet de plan avec l'aide d'experts étrangers, plan qui sera soumis à l'approbation du comité national de sûreté de l'aviation civile. Il appartiendra par ailleurs à la Société de l'Aéroport de s'assurer de l'aide d'une entreprise spécialisée appelée à réaliser et à exploiter les activités relevant de la sûreté et de la sécurité dans la mesure où la mise en oeuvre matérielle pourra être confiée au secteur privé (gardiennage, contrôle des accès, des bagages, ...) tout en restant

placée sous la haute surveillance du comité national qui agira par l'intermédiaire de la police grand-ducale et des douanes.

La Commission parlementaire constate dès lors qu'il n'y aura pas de transfert de compétences réservées à l'autorité publique vers le secteur privé, le dossier évoluant par ailleurs dans le cadre strict du règlement grand-ducal à mettre au point.

En ce qui concerne le plan de sûreté et de sécurité de l'aéroport en particulier, le Gouvernement a tenu compte des observations émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 8 novembre 2001. Le commentaire de l'amendement en question a observé que „dans l'intérêt d'une parfaite conformité avec la loi du 19 mai 1999 (qui – elle – vise la sûreté aérienne dans son ensemble) il est proposé de préciser que le plan de sûreté et de sécurité de l'aéroport (à élaborer par l'exploitant) sera approuvé non par une simple décision du Gouvernement mais par la voie d'un règlement grand-ducal en due forme“.

Dans son avis complémentaire du 5 mars 2002, le Conseil d'Etat a encore une fois mis en garde contre la multiplication inutile d'instruments juridiques ayant tous une même vocation: „1) le règlement grand-ducal définissant, sur base de l'article 15 de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation civile, le plan national de sûreté ayant pour objet la protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite; 2) le règlement grand-ducal fixant, sur base de l'alinéa 1er de l'article 1er de la loi en projet, les prescriptions relatives à la police de l'aéroport de Luxembourg; 3) le règlement grand-ducal approuvant le plan global de sûreté et de sécurité élaboré par l'exploitant.“

Par ailleurs, le Conseil d'Etat s'est demandé „s'il n'y a pas, en l'occurrence, méprise sur la nature même du plan global de sûreté et de sécurité à élaborer par l'exploitant de l'aéroport. Aux yeux du Conseil d'Etat, ce plan global doit s'intégrer aux prescriptions de police à édicter et le cas échéant aux dispositions du plan national de sûreté, non pas en tant que corps autonome de règles normatives à caractère général et abstrait, mais bien en ce qu'il constitue la mise en œuvre des prescriptions réglementaires susmentionnées, dont il est appelé à traduire, sur le terrain, le contenu normatif abstrait.“

*Il n'y a dès lors pas lieu de couler le plan de sûreté et de sécurité dans la forme d'un règlement grand-ducal“.*

D'après le Conseil d'Etat, le plan global de sûreté et de sécurité est appelé à transposer concrètement les normes par ailleurs arrêtées qui ont trait à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile, et plus particulièrement la sécurité dans les aéroports.

En faisant sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat, la Commission parlementaire comprend la mission de l'organisme, désigné à l'article 2, comme obligation d'élaborer et de mettre en œuvre ou de faire élaborer et de faire mettre en œuvre un plan global de sûreté et de sécurité (amendement du 15 avril 2002). Ce plan de sûreté et de sécurité fera l'objet d'un règlement grand-ducal conformément aux dispositions concordantes de la loi du 19 mai 1999 précitée et de la loi en projet sous examen.

## Article 2

En vertu des dispositions de l'article 2, l'organisme visé à l'article 1er est également habilité à prendre en charge certaines activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport ainsi que certaines activités liées à l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires.

La mise en œuvre de cette mission exige évidemment une délimitation claire des responsabilités entre l'Etat et cet organisme. Les conditions de la mise en œuvre des missions de l'organisme sont fixées sous forme d'un contrat à conclure entre l'Etat et cet organisme. Ce contrat est censé régler notamment les modalités de financement desdites activités par l'Etat, ainsi que les formes et les conditions de rémunération et des prestations de service relatifs aux missions dont l'organisme a la charge. Le contrat sera approuvé par un règlement grand-ducal.

Le dernier alinéa de l'article prévoit la possibilité de sous-traiter à des firmes spécialisées les missions confiées à l'organisme du moment que des connaissances techniques spécifiques sont requises à ces fins.

Le principal grief que le Conseil d'Etat avait formulé dans son avis du 8 novembre 2001 concernait la portée de l'article 2 et à la formule non suffisamment précise des „activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport“.

Quant aux observations critiques à l'égard de la perspective de régler par voie contractuelle les relations entre l'Etat et l'entité de gestion, la Commission estime que cette approche est pertinente, nonobstant les observations du Conseil d'Etat, au regard de la législation sur les marchés publics qui autorise explicitement des engagements contractuels de l'Etat allant au-delà d'un exercice budgétaire ainsi que du précédent existant dans la législation ferroviaire, où le gestionnaire du réseau ferré – en l'occurrence les CFL – est placé dans une situation légale identique.

Afin de rencontrer les critiques du Conseil d'Etat exprimées dans son avis du 8 novembre 2001, le Gouvernement a complété l'article 2 par l'énumération des activités qu'il est effectivement prévu de confier à l'entité de gestion.

Quant à l'opposition formelle que le Conseil d'Etat a soulevée dans son avis du 8 novembre 2001 et maintenue dans son avis complémentaire du 5 mars 2002, la Commission note que l'exigence éventuelle d'autres autorisations légales est maintenant précisée de façon explicite dans le texte même du projet de loi. Le fait d'énumérer des projets ou mesures parmi les missions de l'organisme reprises dans le relevé de l'article 2 ne dispense ni le Gouvernement ni l'organisme d'autres autorisations légales éventuellement requises comme celles prévues en matière de *commodo/incommodo*, en matière de construction ou encore en matière d'approbation par le législateur d'investissements dont le coût dépasse le seuil de 7,5 millions €.

La Commission note encore que le projet de loi initial prévoyait un article 5 qui avait retenu que les emprunts, que l'organisme de gestion aurait pu émettre pour financer les investissements requis, auraient bénéficié de la garantie de l'Etat. Nonobstant le parallélisme de cette disposition avec l'approche retenue dans la loi du 28 mars 1997 au bénéfice des CFL, l'argument de la constitutionnalité évoqué par le Conseil d'Etat a amené le Gouvernement à supprimer cette disposition, suppression qui ne donne pas lieu à observation de la part de la Commission.

### *Article 3*

La mise à disposition des propriétés domaniales à la Société de l'Aéroport de Luxembourg pourra se faire, soit par le biais de l'emphytéose, soit par le biais d'un droit de superficie. Il en sera garanti en toute hypothèse que l'Etat restera propriétaire de l'assise foncière de l'enceinte aéroportuaire et qu'il récupérera la propriété de tout immeuble à réaliser dans cette enceinte à l'échéance de l'emphytéose ou de la concession d'un droit de superficie à un tiers.

Les conditions et modalités de cette mise à disposition sont fixées par voie contractuelle entre l'Etat et l'organisme et un règlement grand-ducal dressera l'inventaire des parcelles cadastrales en cause.

### *Article 4*

Les dispositions de l'article 4 expriment l'idée que la Société de l'Aéroport de Luxembourg exerce une mission de service public dont l'exécution obéira aux mêmes règles, comme si l'Etat s'en chargeait lui-même. La société restera donc placée vis-à-vis des lois et règlements applicables en matière de travaux publics dans des conditions identiques à celles s'appliquant à l'Etat.

### *Article 5*

L'article 5 du projet de loi prévoit de modifier à plusieurs égards la loi du 11 juillet 1996 autorisant l'extension de l'aérogare de Luxembourg. Le paragraphe 2 de cet article 5 détermine l'étendue exacte du projet de construction. Le paragraphe 3 arrête le plafond légal du coût du projet.

L'évaluation du coût arrêtée à 323.000.000 € remonte à un devis de l'Administration des Bâtiments Publics établi en septembre 2000. Afin de pouvoir intégrer l'évolution des prix à la construction entre le moment de l'établissement de ce devis et l'époque de la réalisation effective du projet, il est proposé de rattacher le montant retenu dans le projet de loi à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction ayant cours à ce moment, soit la valeur 524,53.

Par ailleurs, le coût du projet a augmenté sous l'effet de l'annulation par le tribunal administratif de l'autorisation *commodo/incommodo* délivrée le 23 décembre 1999 par le Ministre de l'Environnement. Cette hausse du prix comprend les frais d'interruption du chantier, d'une part, et les frais d'études géné-

rés par l'élaboration d'un nouveau dossier technique requis pour introduire une nouvelle demande d'autorisation, d'autre part. Ce surcoût est évalué à 1.325.000 €.

Le financement de la nouvelle construction se fera sur base de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut, soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Cette disposition permettra à la société de l'aéroport de faire réaliser l'aérogare suivant les plans et devis annexés au projet de loi et de conclure avec l'Etat un contrat de location-vente établi sur la base d'un amortissement calculé sur quinze ans au moins.

Quant au fond et en considération des observations du Conseil d'Etat, avancées dans son avis du 8 novembre 2001, il semble évident aux yeux de la Commission que l'autorisation du législateur prévue par le projet de loi sous examen sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare est une autorisation financière qui ne dispense pas des autres autorisations légalement requises, dont l'autorisation commodo/incommodo ou le permis de construire.

Quant à l'enveloppe financière, il échet de rappeler que le projet inclut la construction de la nouvelle aérogare et l'aménagement des alentours, le terminal petits porteurs, la centrale de cogénération et le nouveau parking. Ces projets forment un ensemble fonctionnel qui sera réalisé par étapes successives. Actuellement seul le coût et l'échéancier de réalisation de l'aérogare et du terminal petits porteurs sont suffisamment connus en détail pour pouvoir établir la fiche financière. C'est pourquoi les autres éléments du dossier y figurent pour mémoire.

Les autres missions qu'il est par ailleurs prévu de confier à la Société de l'Aéroport de Luxembourg seront financées sous sa propre responsabilité quitte pour la Société de se faire rembourser par l'Etat certaines dépenses qu'elle aura effectuées pour le compte de celui-ci sur base du contrat à conclure et pour autant que les crédits budgétaires afférents soient disponibles.

Dans un premier temps ce sera notamment le cas pour le terminal pour l'aviation d'affaires et les salons VIP gouvernementaux qu'il est prévu d'y rattacher. Il s'agit ici d'un projet dont le coût de réalisation restera en dessous du seuil légal précité de 7,5 millions € de sorte qu'une approbation par une loi formelle ne sera pas nécessaire. L'inscription des crédits au budget extraordinaire étant suffisante (estimation du coût à 5 à 5,5 millions €).

#### Article 6

Avec la mise en œuvre de la loi en projet, la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, doit être amendée dans le sens d'une articulation appropriée avec les dispositions légales projetées.

L'article 2 du projet de loi prévoit d'autoriser le Gouvernement à charger un organisme de droit public ou privé de certaines missions qui sont actuellement confiées à la Direction de l'Aviation Civile en vertu de la loi du 19 mai 1999. Par conséquent, la définition de la notion d'„entité gestionnaire“ doit être redéfinie pour départager les compétences entre la Direction de l'Aviation Civile et la Société de l'Aéroport de Luxembourg.

Dorénavant, la notion d'„entité gestionnaire“ visera, d'une part, la *Direction de l'Aviation Civile* pour les missions de coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport et, d'autre part, la *Société de l'Aéroport de Luxembourg* qui sera appelée à prendre en charge les missions d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg et plus précisément celles définies à l'article 2.

En vertu du principe que l'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg, la deuxième phrase du paragraphe 1 de l'article 12 de la loi du 19 mai 1999 sera adaptée, alors que les conditions d'accès des installations aéroportuaires seront prévues et approuvées par un règlement grand-ducal.

Comme la mission d'élaborer le plan global de sûreté et de sécurité revient à la Société de l'Aéroport de Luxembourg, il convient de limiter parallèlement au nouveau paragraphe 2 de l'article 15 de la loi du 19 mai 1999 la responsabilité de la Direction de l'Aviation Civile à l'examen des plans de sûreté, qui lui seront remis par les transporteurs aériens, sur leur conformité avec le programme national de sûreté.

L'avant-dernier tiret du chiffre de l'article 17 de la loi du 19 mai 1999 est modifié en limitant la mission de la Direction de l'Aviation Civile, conformément aux articles 1 et 2 de la loi en projet, au rôle „d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire, la coordination et le contrôle des activités des différents

opérateurs présents sur l'aéroport", la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires étant désormais exercée par la Société de l'Aéroport de Luxembourg.

#### Article 7

En juillet 1999 la compagnie Cargolux avait accepté de procéder à des opérations de maintenance sur un avion de type Boeing 747 appartenant à la société Shamrock S.A. et domiciliée à Aruba (Kansas/USA).

Des dissensions financières entre le propriétaire et le détenteur ainsi qu'un transfert de propriété ont conduit à l'immobilisation prolongée de l'appareil dans l'enceinte aéroportuaire. Il s'ensuit que les factures de Cargolux établies pour les prestations de maintenance effectuées ainsi que les taxes réclamées par l'Administration de l'Aéroport n'ont pas été réglées à ce jour.

Les tractations entre parties concernées se sont étirées jusqu'au moment où la dégradation de l'avion a eu pour conséquence que d'un point de vue technique et économique l'avion était devenu irréparable.

Pour éviter une réédition de pareille situation, il convient de créer les préalables légaux pour permettre à l'Etat de prendre les initiatives requises pour suppléer à la défaillance des parties concernées.

Il est proposé de créer la base légale autorisant l'Administration à constater l'abandon d'un avion (y compris des pièces ou éléments détachés et les épaves) en vue de pouvoir l'aliéner ou le détruire et de se tenir indemne sur les fonds recueillis en ce qui concerne les taxes aéroportuaires éventuellement dues. Par ailleurs, il paraît de mise d'introduire en vue du paiement des taxes aéroportuaires une responsabilité solidaire du propriétaire ou détenteur d'un avion et de l'entreprise que celui-ci ou ceux-ci auront mandatée pour en assurer la maintenance.

Le texte proposé s'inspire en grande partie des dispositions de la législation routière sur l'abandon de véhicules sur la voie publique (cf. articles 10 et 17, paragraphes 6, 7 et 8 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques).

Dans son avis du 8 novembre 2001, le Conseil d'Etat s'est montré très réservé à l'égard de la solution préconisée dans le projet gouvernemental.

Cette solution a certes été envisagée pour l'abandon d'un véhicule. Toutefois, le Conseil d'Etat estime qu'il ne serait guère possible d'étendre aux aéronefs tel quel le régime d'abandon des véhicules, instauré par l'article 10 de la loi modifiée de 1955. De prime abord, le Conseil d'Etat a souligné que l'application des solutions retenues en matière de véhicules est étroitement liée à l'incrimination pénale de l'abandon de véhicule sur la voie publique.

Et le Conseil d'Etat d'ajouter qu'il ne convient pas non plus d'oublier la valeur économique du bien dont s'agit: si l'avion présentement immobilisé dans l'enceinte de l'aéroport ne peut, d'un point de vue économique, plus être remis en état de vol, il reste que cette hypothèse ne se rencontrera normalement pas après un mois d'immobilisation. On ne saurait donc appliquer telles quelles les solutions retenues à propos des véhicules automoteurs, ne fût-ce qu'au regard du critère de la valeur.

Dans la suite de son avis, le Conseil d'Etat s'est posé la question de savoir si les actes de disposition que l'article sous examen entend autoriser se caractérisent bien par la poursuite d'un but d'utilité publique et si cet article ne pourrait pas risquer de soulever des problèmes au regard du principe de l'inviolabilité du droit de propriété.

Pour résoudre les problèmes en relation avec l'immobilisation prolongée d'un avion, le Conseil d'Etat aurait préféré une solution reposant sur les voies de droit commun.

Malgré le préjugé défavorable du Conseil d'Etat, la Commission partage le point de vue du Gouvernement qui est de maintenir la prérogative de l'Etat d'aliéner un aéronef ou une épave qui est présente dans l'enceinte aéroportuaire et qui n'est pas enlevée sur réquisition du Ministre des Transports. En effet, il convient de donner à l'Administration un outil légal efficace pour assurer que l'aéroport ne devienne pas un dépôt de carcasses d'avions désaffectés.

Pour tenir néanmoins partiellement compte des observations du Conseil d'Etat, l'alinéa 1er du paragraphe 2 du projet de loi a été amendé comme suit:

- Le délai maximal de la présence autorisée est porté de 1 à 2 mois.
- Le délai pour enlever l'objet suite à la réquisition ne pourra être inférieur à 1 mois.

- La réquisition est faite sous forme de lettre recommandée avec accusé de réception à l'adresse du propriétaire/détenteur ou du réparateur qu'il a commis.

Dans son avis complémentaire du 5 mars 2002, le Conseil d'Etat, en soulignant l'effet dissuasif de la disposition amendée, a maintenu ses réserves à l'égard du nouveau mécanisme à mettre en place. La Haute Corporation a encore relevé que le nouveau dispositif ne se soucie guère des droits que des tiers ont pu acquérir sur l'aéronef. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat renvoie aux dispositions de la Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, approuvée par une loi du 4 avril 1975, ainsi qu'à la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronef. Le nouveau mécanisme instituerait en fait une sorte de superprivilège au profit de l'Etat, s'agissant des taxes aéroportuaires notamment, ce qui paraît, aux yeux du Conseil d'Etat, pour le moins discutable au regard des dispositions de la Convention de Genève précitée.

Au regard des considérations développées plus haut, la Commission estime que les préoccupations d'ordre public et d'intérêt général doivent prévaloir du moment que la bonne volonté est défaillante pour enlever de l'aéroport des avions ou pièces d'avions dont le coût de réparation risque de dépasser sa valeur commerciale.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi dans la teneur qui suit:

\*

**PROJET DE LOI**  
**sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg**  
**ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

**Chapitre I – La police de l'aéroport**

**Art. 1er.**– L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. L'organisme désigné à l'article 2 a l'obligation d'élaborer et de mettre en oeuvre ou de faire élaborer et de faire mettre en oeuvre un plan global de sûreté et de sécurité. Les prescriptions y relatives sont fixées par un règlement grand-ducal qui délimitera en particulier des zones de sécurité et arrêtera les conditions d'accès à ces zones.

Les infractions aux dispositions du règlement grand-ducal pris en exécution du présent article pourront être punies d'une peine d'emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive dans le délai de cinq ans à compter du jour où l'auteur de l'infraction a subi ou prescrit sa peine, une peine double du maximum porté contre l'infraction pourra être prononcée.

**Chapitre II – L'exploitation de l'aéroport**

**Art. 2.**– Sans préjudice des autorisations, le cas échéant, requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg; b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile; et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Les missions en question concernent

- la construction et le financement de la nouvelle aérogare et du terminal petits porteurs conformément à l'article 5;
- l'exploitation de la nouvelle aérogare et du terminal petits porteurs;

- la construction, le financement et l'exploitation d'un parking à proximité de la nouvelle aérogare;
- la construction, le financement et l'exploitation d'une centrale de cogénération répondant notamment aux besoins identifiés à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport;
- la construction, le financement et l'exploitation d'un terminal pour l'aviation d'affaires, doté d'une fonction VIP;
- l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan global de sécurité et de sûreté de l'aéroport conformément aux exigences de l'article 1er;
- la gestion immobilière de l'Aéroport de Luxembourg conformément aux dispositions de l'article 3.

Les modalités de mise en œuvre de ces missions sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et l'organisme, à approuver par règlement grand-ducal.

Ce contrat règle notamment le mode de financement desdites missions en spécifiant en particulier la forme et le niveau des interventions financières de l'Etat ainsi que les conditions de rémunération de l'organisme de la part de tiers bénéficiant des infrastructures et installations aéroportuaires gérées et mises à disposition par l'organisme ainsi que de la prestation des services offerts par celui-ci.

Les missions confiées à l'organisme sont susceptibles d'être sous-traitées.

**Art. 3.**– Les propriétés domaniales bâties et non bâties de l'enceinte aéroportuaire sont mises à la disposition de l'organisme désigné à l'article 2 par voie d'emphytéose ou par voie de cession de gré à gré d'un droit de superficie entre l'Etat et cet organisme.

Dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi le relevé des propriétés domaniales concernées sera établi par voie de règlement grand-ducal.

**Art. 4.**– Pour l'exécution des projets d'investissements qui sont confiés par l'Etat à l'organisme désigné à l'article 2, et dont l'Etat assume ou garantit le financement, l'organisme est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'Etat de ces lois et règlements.

### **Chapitre III – La construction d'une nouvelle aérogare**

**Art. 5.**– La loi du 11 juillet 1996 autorisant l'extension de l'aérogare de Luxembourg est modifiée comme suit:

1. L'intitulé est remplacé comme suit:

„Loi modifiée du 11 juillet 1996 autorisant la construction d'une nouvelle aérogare.“

2. L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1.**– Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction d'une nouvelle aérogare comprenant en outre la réalisation d'un terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération ainsi que l'aménagement des alentours.“

3. L'article 2 de la loi du 11 juillet 1996 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 2.**– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser la somme de 324.325.000 euros, sans préjudice des hausses légales pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux. Ce montant correspond à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix à la construction.“

4. Il est ajouté un article 3 nouveau, libellé comme suit:

„**Art. 3.**– Le financement du projet se fait par le biais de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut, soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs de tels immeubles.

Conformément aux dispositions de la loi modifiée du 13 avril 1970 précitée, le Gouvernement est autorisé, à garantir, pendant la durée des travaux, le remboursement des lignes de crédits des emprunts conclus auprès d'un établissement financier de la place en vue de la réalisation du projet de construction visé à l'article 1er.“

### **Chapitre IV – Dispositions finales**

**Art. 6.**– La loi du 19 mai 1999 précitée est modifiée comme suit:

1. A l'article 2 les définitions sous b) et c) sont remplacées par le texte suivant:
  - „b) „Direction de l'Aviation Civile“, l'administration publique instituée par la présente loi comme autorité aéronautique compétente pour le domaine de l'aviation civile, et relevant du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports aériens, ci-après désigné le ministre.
  - c) „entité gestionnaire“,
    - la Direction de l'Aviation Civile, en ce qui concerne la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport, d'une part, et
    - l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du ... 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires, d'autre part.“
2. A l'article 4 le terme „le ministre ayant les transports dans ses compétences“ est remplacé par „le ministre“.
3. La deuxième phrase du §1 de l'article 12 est remplacée par le texte suivant:
 

„L'accès des installations aéroportuaires peut être soumis à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires et qui sont reprises au règlement grand-ducal édicté en vertu de l'article 1er de la loi du ... 2002 précitée.“
4. Le paragraphe 2 de l'article 15 est remplacé par le texte suivant:
 

„2. La Direction de l'Aviation Civile est l'autorité compétente pour examiner les plans de sûreté que les transporteurs aériens sont tenus de lui remettre sur la conformité avec le programme national de sûreté en vue de leur approbation ou acceptation.“
5. L'avant-dernier tiret du chiffre 3. de l'article 17 est remplacé par le texte suivant:
 

„– d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire, la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport;“

**Art. 7.**– 1. Le propriétaire, le détenteur ainsi que celui ou ceux que le propriétaire ou le détenteur a mandatés pour effectuer les opérations de maintenance ou de contrôle de tout aéronef présent dans l'enceinte de l'aéroport de Luxembourg en vue de la réparation, de la maintenance ou du contrôle de celui-ci sont tenus solidairement au paiement des taxes aéroportuaires dues pour la présence de cet aéronef dans l'enceinte de l'aéroport.

2. Il est interdit d'abandonner un aéronef, un élément d'aéronef ou une épave d'aéronef dans l'enceinte de l'aéroport. Est considéré comme abandonné tout aéronef, tout élément d'aéronef ainsi que toute épave d'aéronef dont la présence dans l'enceinte de l'aéroport se prolonge au-delà de deux mois et qui n'est pas enlevé dans le délai imparti sur réquisition du ministre ayant les transports dans ses attributions. Le délai d'enlèvement indiqué dans la réquisition ministérielle ne doit pas être inférieur à un mois. La réquisition est notifiée sous pli recommandé avec accusé de réception à l'une des personnes visées au paragraphe 1.

Les aéronefs, éléments d'aéronefs ainsi que les épaves d'aéronefs dont l'abandon a ainsi été constaté sont remis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines en vue de leur aliénation ou, à défaut de trouver un preneur, de leur destruction.

Luxembourg, le 2 juillet 2002

*Le Président-Rapporteur,*  
John SCHUMMER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4767/07

**N° 4767<sup>7</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

---

**PROJET DE LOI**

**sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(19.7.2002)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 12 juillet 2002 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg  
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 juillet 2002 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 8 novembre 2001 et 5 mars 2002 et 14 mai 2002;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

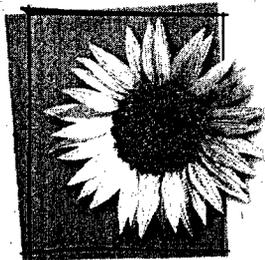
Ainsi décidé en séance publique du 19 juillet 2002.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

# Document écrit de dépôt



**DÉI GRÉNG**  
groupe parlementaire

I-2001-O-M-2578-01 (1445)

PL.4767

Dépôt : M. François Bausch

10.07.2002

6

## Motion

### La Chambre des Député-e-s

- considérant que les projets du nouveau plan d'occupation des sols (POS) aéroport et environs font redouter un développement continu des activités aéroportuaires de façon telle que des inconvénients sérieux sont à redouter tant pour la qualité de la vie des habitants que pour l'environnement naturel,
- soulignant dans ce contexte qu'une extension des activités liées au transit du fret ne manquera pas d'entraîner des conséquences préjudiciables pour la population par l'accroissement des nuisances de toutes sortes telles que bruit ou pollution atmosphérique, sans oublier l'atteinte à la ceinture verte de la Ville et l'encombrement du réseau routier,
- reconnaissant toutefois le rôle de l'aéroport dans sa fonction "trafic passagers" comme outil essentiel et nécessaire de l'économie et de sa grande région, en vue de garantir l'accessibilité et la liaison avec les grands centres d'affaires à l'étranger,
- estimant néanmoins que le bien-être et la sécurité des habitants de la Ville et des alentours doivent primer toutes autres considérations,

### invite le Gouvernement

- d'élaborer, en collaboration avec les communes directement concernées, des solutions efficaces réduisant les nuisances provenant des activités aéroportuaires,
- de définir et de développer un concept précis et cohérent consacrant l'aéroport de Findel dans sa mission "City-Airport" qui permettrait de concilier les intérêts légitimes de la population avec ceux de l'économie,
- de favoriser une extension raisonnée des installations dans l'intérêt de l'amélioration de l'accueil des passagers et parallèlement,
- de limiter le nombre des avions gros porteurs engagés essentiellement dans le transport fret,

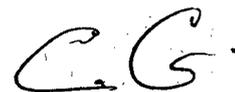
- d'organiser la concertation avec la population et les milieux intéressés y compris les syndicats d'intérêts locaux en organisant en particulier des réunions d'information,
- de refuser toute dilution de la réglementation actuelle concernant les vols de nuit,
- d'obtenir que l'évaluation des nuisances sonores soit effectuée de manière transparente et contradictoire



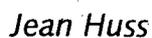
François Bausch



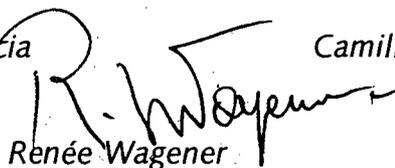
Robert Garcia



Camille Gira



Jean Huss



Renée Wagener



# Document écrit de dépôt



pl 4767  
Dépôt : M. François Bausch  
10.07.2002

## Motion

### La Chambre des Députés,

- soulignant que toute extension des activités liées notamment à l'activité du fret de l'aéroport ne manquera pas d'entraîner des conséquences préjudiciables pour la population par l'accroissement des nuisances de toutes sortes telles que bruit ou pollution atmosphérique, sans oublier l'atteinte à la ceinture verte de la Ville et l'encombrement du réseau routier,
- reconnaissant toutefois le rôle essentiel de l'aéroport dans sa fonction "trafic passagers" comme outil nécessaire de l'économie du Grand-Duché et de sa grande région, en vue de garantir l'accessibilité et la liaison avec les grands centres d'affaires à l'étranger,
- estimant néanmoins que le bien-être et la sécurité des habitants des communes avoisinant l'aéroport méritent la même considération;

### invite le Gouvernement

- à élaborer, en collaboration avec les communes directement concernées, des solutions réduisant les nuisances provenant des activités aéroportuaires,
- à définir et à développer un concept précis et cohérent consacrant l'aéroport de Findel dans sa mission "City-Airport" qui permettra de concilier les intérêts légitimes de la population avec ceux de l'économie,
- à favoriser une extension raisonnée des installations dans l'intérêt notamment de l'amélioration de l'accueil des passagers et parallèlement,
- à endiguer l'activité des avions gros porteurs engagés essentiellement dans le transport fret,
- à soigner la concertation avec la population et les milieux intéressés y compris les syndicats d'intérêts locaux sur des questions intéressant la cohabitation de l'aéroport et de l'habitat riverain,
- à refuser toute dilution de la réglementation actuelle concernant les vols de nuit,
- à obtenir que l'évaluation des nuisances sonores soit effectuée de manière transparente et contradictoire

Motion adoptée par la Chambre des Députés  
en sa séance publique du 10 juillet 2002

Pr. le Greffier,  
Le Greffier adjoint,

Claude Frieseisen

Le Président,

Jean Spautz

4137,4767

**MEMORIAL**

**Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg**

**MEMORIAL**

**Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxembourg**

**RECUEIL DE LEGISLATION**

A — N° 85

9 août 2002

**Sommaire**

<b>Loi du 25 juillet 2002 portant institution d'un comité luxembourgeois des droits de l'enfant, appelé «Ombuds-Comité fir d'Rechter vum Kand» (ORK) . . . . .</b>	<b>page 1750</b>
<b>Règlement grand-ducal du 25 juillet 2002 portant application de la directive 2000/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2000 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant . . . . .</b>	<b>1751</b>
<b>Arrêté grand-ducal du 25 juillet 2002 portant publication des décisions prises par la Commission de la Moselle au cours de sa session ordinaire du 12 juin 2002 en matière de péages sur la Moselle . . . . .</b>	<b>1757</b>
<b>Loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare . . . . .</b>	<b>1758</b>
<b>Convention (n° 111) concernant la discrimination en matière d'emploi et de profession, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 25 juin 1958;</b>	
<b>Convention (n° 142) concernant le rôle de l'orientation et de la formation professionnelles dans la mise en valeur des ressources humaines, adoptée par la Conférence générale de la mise en valeur des ressources humaines, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 23 juin 1975;</b>	
<b>Convention (n° 150) concernant l'administration du travail: rôle, fonctions et organisation, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 26 juin 1978;</b>	
<b>Convention (n° 151) concernant la protection du droit d'organisation et les procédures de détermination des conditions d'emploi dans la fonction publique, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 27 juin 1978;</b>	
<b>Convention (n° 155) concernant la sécurité, la santé des travailleurs et le milieu de travail, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 22 juin 1981;</b>	
<b>Convention (n° 158) concernant la cessation de la relation de travail à l'initiative de l'employeur, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 22 juin 1982;</b>	
<b>Convention (n° 159) concernant la réadaptation professionnelle et l'emploi des personnes handicapées, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 20 juin 1983;</b>	
<b>Convention (n° 175) concernant le travail à temps partiel, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 24 juin 1994;</b>	
<b>Convention (n° 182) concernant l'interdiction des pires formes de travail des enfants et l'action immédiate en vue de leur élimination, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à Genève, le 17 juin 1999;</b>	
<b>Ratification et entrée en vigueur pour le Luxembourg; liste des Etats liés par les différents Actes</b>	<b>1761</b>

**Loi du 25 juillet 2002 portant institution d'un comité luxembourgeois des droits de l'enfant, appelé «Ombuds-Comité fir d'Rechter vum Kand» (ORK).**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 11 juin 2002 et celle du Conseil d'Etat du 2 juillet 2002 portant qu'il n'a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** La présente loi a pour objet la promotion et la protection des droits de l'enfant tels qu'ils sont notamment définis dans la Convention relative aux droits de l'enfant, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 20 novembre 1989 et approuvée par la loi du 20 décembre 1993.

**Art. 2.** A cette fin il est institué un comité luxembourgeois des droits de l'enfant, appelé "Ombuds-Comité fir d'Rechter vum Kand", désigné par l'abréviation "ORK" dans la présente loi.

La mission de l'ORK est de veiller à la sauvegarde et à la promotion des droits et des intérêts des enfants, c'est-à-dire des personnes âgées de moins de dix-huit ans.

**Art. 3.** Dans l'exercice de sa mission, l'ORK peut notamment :

- a) analyser les dispositifs institués pour protéger et promouvoir les droits de l'enfant, afin de recommander, le cas échéant, aux instances compétentes des adaptations nécessaires;
- b) émettre son avis sur les lois et règlements ainsi que sur les projets concernant les droits de l'enfant;
- c) informer sur la situation de l'enfance et veiller à l'application de la Convention relative aux droits de l'enfant;
- d) présenter au Gouvernement et à la Chambre des Députés un rapport annuel sur la situation des droits de l'enfant ainsi que sur ses propres activités;
- e) promouvoir le développement de la libre expression de l'enfant et de sa participation active aux questions qui le concernent;
- f) examiner les situations dans lesquelles les droits de l'enfant ne sont pas respectés et faire des recommandations afin d'y remédier;
- g) recevoir des informations et des réclamations relatives aux atteintes portées aux droits de l'enfant et écouter, à cet effet, selon les modalités à déterminer par lui, tout enfant qui en fait la demande;
- h) émettre à partir d'informations et de réclamations ou au sujet de cas particuliers instruits par lui, des recommandations ou des conseils permettant d'assurer une meilleure protection des droits et des intérêts de l'enfant.

**Art. 4.** Les membres de l'ORK exercent leur mission en toute neutralité et indépendance.

Dans l'exercice de leur mission, des informations touchant à des situations ou des cas individuels sont soumises au secret professionnel. Ce secret professionnel ne s'oppose pas à la communication aux autorités judiciaires compétentes de toute information susceptible de léser l'intérêt supérieur de l'enfant.

Les membres de l'ORK exercent leurs fonctions sans intervenir dans des procédures judiciaires en cours.

Dans l'exercice de leur mission et dans les limites fixées par les lois et règlements, les membres de l'ORK peuvent accéder librement à tous les bâtiments d'organismes publics ou privés engagés dans l'accueil avec ou sans hébergement, la consultation, l'assistance, la guidance, la formation ou l'animation d'enfants.

Les membres de l'ORK ont le droit de s'enquérir de toute information, pièce ou document, à l'exception de ceux couverts par le secret médical ou par un autre secret professionnel.

**Art. 5.** L'ORK se compose de six membres qui sont nommés par le Grand-Duc et parmi lesquels un président et un vice-président sont choisis paritairement entre les deux sexes.

Le mandat de cinq ans peut être renouvelé une fois.

Les membres de l'ORK sont désignés en fonction de leur compétence en la matière.

Les fonctions de membre de l'ORK sont incompatibles avec les mandats de député, de membre du Conseil d'Etat, de membre du Gouvernement et de membre du conseil communal.

Sur proposition du Gouvernement en conseil, l'ORK entendu en son avis, le Grand-Duc peut révoquer tout membre qui se trouve dans une incapacité durable d'exercer son mandat ou qui perd l'honorabilité requise pour l'exercice de son mandat.

En cas de démission, de décès ou de révocation avant terme du mandat d'un membre, il est pourvu à son remplacement dans le délai de deux mois à partir de la vacance de poste par la nomination d'un nouveau membre qui achève le mandat de celui qu'il remplace.

**Art. 6.** Le président de l'ORK porte le titre de "Ombudsperson fir d'Rechter vum Kand". Pendant la durée de son mandat, il exerce sa fonction à plein temps.

**Art. 7.** L'ORK adopte un règlement intérieur qui définit son organisation interne, son fonctionnement et ses procédures de travail.

**Art. 8.** 1. Lorsque le président de l'ORK est issu du secteur public il obtient un congé spécial pour la durée de son mandat avec maintien de tous les avantages et droits découlant de son statut respectif. Il continue notamment à jouir de son traitement, indemnité ou salaire suivant le cas, ainsi que du régime de sécurité sociale correspondant à son statut.

En cas de cessation du mandat, il est réintégré sur sa demande dans son administration d'origine à un emploi correspondant au traitement qu'il a touché précédemment, augmenté des échelons et majorations de l'indice se rapportant aux années de service passées comme président jusqu'à concurrence du dernier échelon du grade.

Toutefois, si l'autorité investie du pouvoir de nomination estime que la nature du travail accompli et l'expérience acquise par l'intéressé au sein de l'ORK justifient sa nomination à une fonction supérieure à celle visée ci-dessus, elle peut procéder à une telle nomination sans que le bénéficiaire ne puisse, de ce fait, accéder à une fonction ou obtenir un rang plus élevé que les fonctionnaires de la même carrière entrés au service de l'Etat en même temps que lui ou avant lui.

A défaut de vacance, il peut être créé un emploi hors cadre correspondant à ce traitement: cet emploi est supprimé de plein droit à la première vacance qui se produit dans une fonction appropriée du cadre normal.

2. Lorsque le président de l'ORK est issu du secteur privé, il touche une rémunération calculée par référence à la réglementation fixant le régime des indemnités des employés occupés dans les administrations et services de l'Etat qui est applicable en la matière, sur base d'une décision individuelle prise en vertu de l'article 23 du règlement grand-ducal du 28 juillet 2000 fixant le régime des indemnités des employés occupés dans les administrations et services de l'Etat.

Il reste affilié au régime de sécurité sociale auquel il était soumis pendant l'exercice de sa dernière occupation.

En cas de cessation du mandat, il touche pendant une durée maximale d'un an une indemnité d'attente mensuelle correspondant au salaire ou traitement mensuel moyen du dernier revenu professionnel cotisable annuel mis en compte au titre de sa carrière d'assurance en cours avant le début de sa fonction de président.

Cette indemnité d'attente est réduite dans la mesure où l'intéressé touche un revenu professionnel ou bénéficie d'une pension personnelle.

3. Le président et les autres membres de l'ORK bénéficient d'une indemnité spéciale tenant compte de l'engagement requis par les fonctions, à fixer par le Gouvernement en conseil.

**Art. 9.** Le secrétariat de l'ORK est assuré par des fonctionnaires et employés de l'Etat. Ils ne peuvent être membres de l'ORK. Ces personnes peuvent être détachées de l'administration gouvernementale.

**Art. 10.** Les frais de fonctionnement de l'ORK sont à charge du budget de l'Etat.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*La Ministre de la Famille, de la Solidarité  
sociale et de la Jeunesse,  
Marie-Josée Jacobs*

Cabasson, le 25 juillet 2002.  
**Henri**

Doc. parl. 4137; sess. ord. 1996-1997, 1997-1998, 1998-1999, 1999-2000, 2000-2001, 2001-2002.

### **Règlement grand-ducal du 25 juillet 2002 portant application de la directive 2000/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2000 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère;

Vu la directive 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Vu l'avis de la Chambre des Métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

#### **Art. 1<sup>er</sup>. - Champ d'application et objectifs**

Le présent règlement a pour objectifs :

- a) d'établir des valeurs limites pour les concentrations de benzène et de monoxyde de carbone dans l'air ambiant;
- b) d'évaluer les concentrations desdits polluants dans l'air ambiant sur base de méthodes et de critères communs;
- c) d'acquérir des informations appropriées sur les concentrations desdits polluants dans l'air ambiant et d'assurer que les informations sont communiquées au public;
- d) de préserver la qualité de l'air ambiant, là où elle est bonne, et de l'améliorer dans les autres cas eu égard à la présence desdits polluants.

#### **Art. 2. - Définitions**

Au sens du présent règlement, on entend par :

1. "air ambiant" : l'air extérieur de la troposphère, à l'exclusion des lieux de travail;
2. "polluant" : toute substance introduite directement ou indirectement par l'homme dans l'air ambiant et susceptible d'avoir des effets sur la santé humaine et/ou l'environnement;