



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5385

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

Date de dépôt : 11-10-2004

Date de l'avis du Conseil d'État : 12-10-2004

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
11-10-2004	Déposé	5385/00	<u>3</u>
12-10-2004	Avis du Conseil d'Etat (12.10.2004)	5385/01	<u>19</u>
25-11-2004	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) : Monsieur Marc Angel	5385/02	<u>22</u>
17-12-2004	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-12-2004) Evacué par dispense du second vote (17-12-2004)	5385/03	<u>27</u>
31-12-2004	Publié au Mémorial A n°214 en page 3911	5342,5345,5385	<u>30</u>

5385/00

N° 5385

CHAMBRE DES DEPUTES

2^{ème} Session extraordinaire 2004**PROJET DE LOI**

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

* * *

(Dépôt: le 11.10.2004)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (10.9.2004)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire des articles	5
5) Annexes	5
6) Fiche financière	13

*

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

Palais de Luxembourg, le 10 septembre 2004

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le radar actuellement en service à l’Aéroport de Luxembourg, mis en fonction en 1992 arrive à fin de potentiel. Un remplacement pur et simple n’est pas possible, parce que les équipements et logiciels associés ne répondront plus aux nouvelles normes techniques définies par Eurocontrol à partir de la deuxième moitié de l’année 2005. Se pose en outre la question du site, car un simple remplacement de l’équipement actuel sur le site actuel empêcherait la disponibilité du radar pendant une période prolongée, perspective à éviter pour des raisons évidentes de sécurité de la circulation aérienne. En effet, la densité du trafic aérien, non seulement au départ et à l’atterrissage à Luxembourg, mais également au niveau des transits dans notre espace aérien, ne permet pas de priver les contrôleurs de la circulation aérienne de cet outil de travail essentiel.

*

LES SERVICES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE

Avec l’agrandissement substantiel, en 2000, de l’espace aérien géré par le service du contrôle de la circulation aérienne qui relève de l’Administration de l’Aéroport, les obligations du Grand-Duché de Luxembourg en matière de prestations de service vis-à-vis de ses partenaires étrangers ont pris une dimension internationale. En effet, suite à une étude commandée auprès d’Eurocontrol dans le but d’analyser les structures de fonctionnement de l’espace aérien géré par l’Administration de l’Aéroport à la lumière du trafic aérien toujours croissant, il a été établi que ces structures, ayant fait leurs preuves pendant des décennies, n’étaient plus adaptées à un écoulement rapide et efficace du trafic aérien, surtout lorsqu’il s’agit de tenir compte des performances supérieures des avions modernes.

La structure d’organisation de base s’est trouvée confirmée. Cette structure a été retenue au plan régional Europe de l’OACI où l’espace aérien luxembourgeois fait partie de la région d’information de vol de Bruxelles et où le service du contrôle de la circulation aérienne en route est assuré par:

- Eurocontrol, à travers son centre de contrôle en route à Maastricht, pour l’espace aérien supérieur au-dessus du niveau de vol 245,
- Belgocontrol pour l’espace aérien en dessous du niveau de vol 245 jusqu’à la limite supérieure de la région de contrôle terminale de l’aéroport de Luxembourg, limite en dessous de laquelle les services du contrôle de la circulation aérienne luxembourgeois assurent la gestion du trafic aérien.

Il a été montré dans cette étude que l’interface entre Belgocontrol et les services luxembourgeois devait être adaptée aux exigences du trafic aérien moderne, dans le sens que le niveau de vol séparant les

attributions de ces deux entités, anciennement fixé au niveau de vol 75, devait être rehaussé au niveau de vol 135 pour atteindre le but recherché.

C'est ainsi que depuis 2000, où ces modifications ont été mises en oeuvre, les services luxembourgeois ont pris en charge la nouvelle mission de contrôle en route pour les avions qui transitent notre espace aérien en dessous du niveau de vol 135. Une adaptation technique de nos équipements allait de pair avec cette nouvelle mission. Les nouvelles structures ont entre-temps fait leurs preuves.

Accentué par l'accroissement des responsabilités internationales du Grand-Duché de Luxembourg depuis cette date, il est évident que le service national du contrôle de la circulation aérienne n'opère plus en vase clos sur le seul territoire du Grand-Duché. Il en est de même pour les outils de travail mis à la disposition de ce service qui répondent à toutes les dispositions en matière de normalisation et de standardisation des équipements au niveau européen.

Toutes ces mesures de standardisation et d'harmonisation techniques seront renforcées par les mesures visant la gestion opérationnelle future du trafic aérien, ainsi que la certification future des prestataires de services, telles que prévues dans le dossier „Ciel Unique“, en voie d'élaboration dans les enceintes communautaires.

*

CONCEPTION D'IMPLANTATION

Mis à part le contexte international précité, il est devenu clair qu'il n'y a pas seulement lieu de répondre strictement à des besoins opérationnels liés aux missions de prestataire de services de l'Administration de l'Aéroport, mais qu'il s'agit également de tenir compte des surfaces et volumes associés à des constructions d'infrastructures au bénéfice des opérateurs industriels établis dans l'enceinte aéroportuaire. En effet, un choix répondant strictement aux besoins du prestataire de services pourrait rendre impossible un projet de construction nécessaire à l'activité d'un de ces opérateurs.

En fait, les contraintes liées à tout projet de construction dans l'enceinte de l'aéroport sont tributaires du respect des servitudes liées au fonctionnement des équipements de radionavigation, des servitudes liées au fonctionnement des communications aéronautiques et des servitudes liées aux surfaces de limitation d'obstacles. La conclusion principale en est que tout projet de construction touche de près ou de loin aux trois servitudes énumérées ci-avant et qu'il n'est plus possible d'évaluer ou d'analyser de manière sommaire et isolée les implications qu'un quelconque projet pourrait avoir sur le fonctionnement garanti et sans faille des installations opérationnelles aéroportuaires.

Il découle d'une étude spécifique à ce sujet, remise en février 2002 et intitulée – Repositioning of Luxembourg Radar – commandée auprès du bureau NAVCOM, que le choix du site retenu pour la construction du nouveau radar est optimal et ne pénalisera aucun futur projet de construction, sous réserve du respect des trois servitudes précitées. En fait, le site retenu correspond exactement au site de l'ancien radar qui avait été exploité jusqu'à la mise en service du radar actuel.

*

CONCEPTION FONCTIONNELLE

Il s'agit d'une construction à vocation unique d'un local technique abritant les équipements techniques spécifiques des radars primaire et secondaire, ainsi que le stockage de pièces et d'équipements. Aucune fonction administrative n'est associée à cette construction et son accès sécurisé ne sera possible qu'au personnel dûment autorisé.

*

CONCEPTION ARCHITECTURALE ET CONSTRUCTIVE

L'ouvrage projeté peut sommairement se décomposer en 3 parties:

a) Partie inférieure: niveau 0,00 à + 4,50

Ce volume ($\pm 1.450 \text{ m}^3$) comprend l'entrée du bâtiment et l'accès à la cage d'escalier et à l'ascenseur, deux locaux pour transformateurs avec accès extérieurs directs, un local technique et des

surfaces de stockage sur un niveau. Une porte de 3 m de large donne un accès direct du chemin extérieur vers l'intérieur du stockage. En cas de besoin, la hauteur du stockage (4 m) permet d'envisager l'ajout d'un niveau de stockage supplémentaire.

Le radier de fondation d'un mètre d'épaisseur maximale reposera directement sur la roche, grès de Luxembourg altéré, de bonne portance.

b) Partie intermédiaire: niveau + 4,50 à + 37,50

Cette partie est constituée de voiles de 60 cm d'épaisseur en béton vu qui constituent les supports de la tête de la tour.

Ces voiles renferment également la cage d'ascenseur et la cage d'escalier, cette dernière étant éclairée sur toute la hauteur par un bandeau vitré positionné au-dessus de la porte d'entrée.

c) Partie supérieure: niveau + 37,50 à + 42,00

A la tête de l'ouvrage est aménagé un étage technique (15 x 15 m) en plan, situé directement sous l'assise du radar où seront installés les équipements radar. Cet étage sera pourvu d'un plancher technique.

Outre les accès possibles par les cages d'escalier et d'ascenseur, un balcon extérieur au niveau + 37,80 permettra, en cas de besoin exceptionnel, l'amenée ou l'enlèvement de pièces de grandes dimensions pour le radar.

Depuis cet étage technique il est prévu d'aménager un accès vers l'intérieur du radôme. Depuis cet endroit, une porte aménagée dans la paroi du radôme permettra l'accès à la plate-forme extérieure qui se trouve au pied de celui-ci.

L'ensemble de l'ouvrage sera réalisé en béton vu architectonique, ce qui, sous réserve d'une exécution très soignée durant la phase chantier, ne demande quasiment pas d'entretien ultérieur.

A l'extérieur du bâtiment, il est projeté de réaliser une plate-forme horizontale au niveau $\pm 367,00$ soit en léger déblai côté nord et en léger remblai côté sud par rapport au terrain existant actuellement.

Une adaptation du chemin d'accès à ce niveau est prévue à proximité de l'ouvrage avec réalisation d'une surface carrossable devant l'entrée de celui-ci.

Une zone de sécurité (38 x 35 m) autour du nouveau bâtiment sera aménagée et dotée d'une clôture. L'accès au site sera entièrement sécurisé par des portes à accès réglementé, une surveillance caméra à enregistrement et une illumination de nuit du site.

*

COUT ET DELAI DE REALISATION

Pour le détail du coût, il est renvoyé à la fiche financière jointe en annexe.

Compte tenu de la nécessité de procéder prochainement au remplacement de l'équipement radar en place, la réalisation du projet devra être entamée dès que l'approbation du législateur sera disponible. Il est prévu d'étaler sur 3 ans la construction des infrastructures et l'installation des équipements techniques.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

L'article 1er arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi.

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2003 (valeur 579,98). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article 3 précise que, même s'il est prévu de réaliser le projet au cours des premiers mois suivant l'entrée en vigueur de la loi projetée, il semble prudent de prévoir une dérogation à l'article 12b) de la loi sur les marchés publics pour éviter que des retards dans les délais de construction ou de fourniture de l'équipement radar n'empêchent l'exécution du projet faute de respecter les délais prévus par la législation en question.

L'article 4 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits au budget des dépenses en capital du Ministère des Transports, ce dernier faisant fonction de maître de l'ouvrage, la mission du maître d'œuvre étant confiée à l'administration de l'aéroport.

*

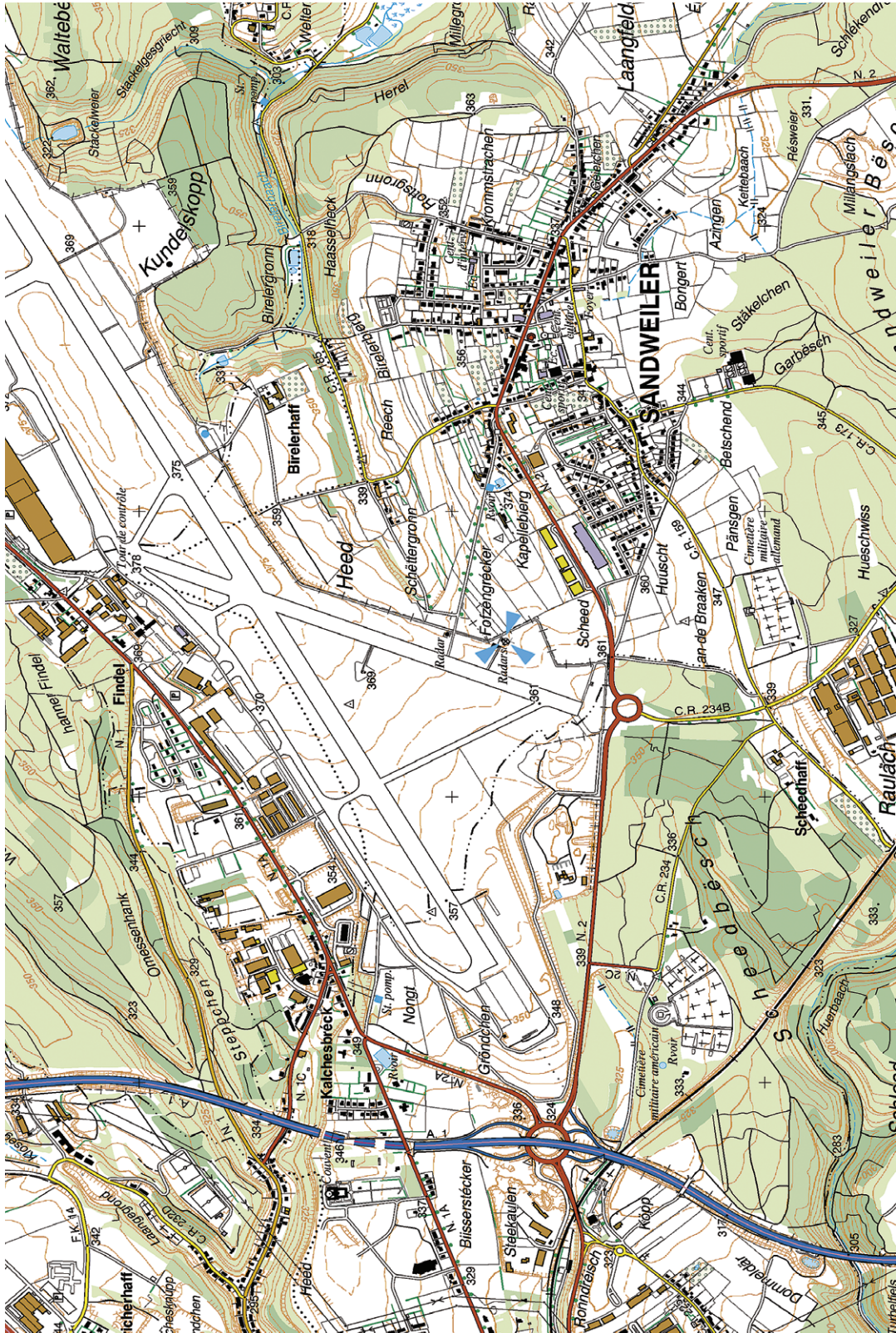
ANNEXES

1. Implantation du projet
2. Façade nord-ouest
3. Façade nord-est
4. Coupe verticale
5. Rez-de-chaussée
6. Coupe type
7. Etage technique

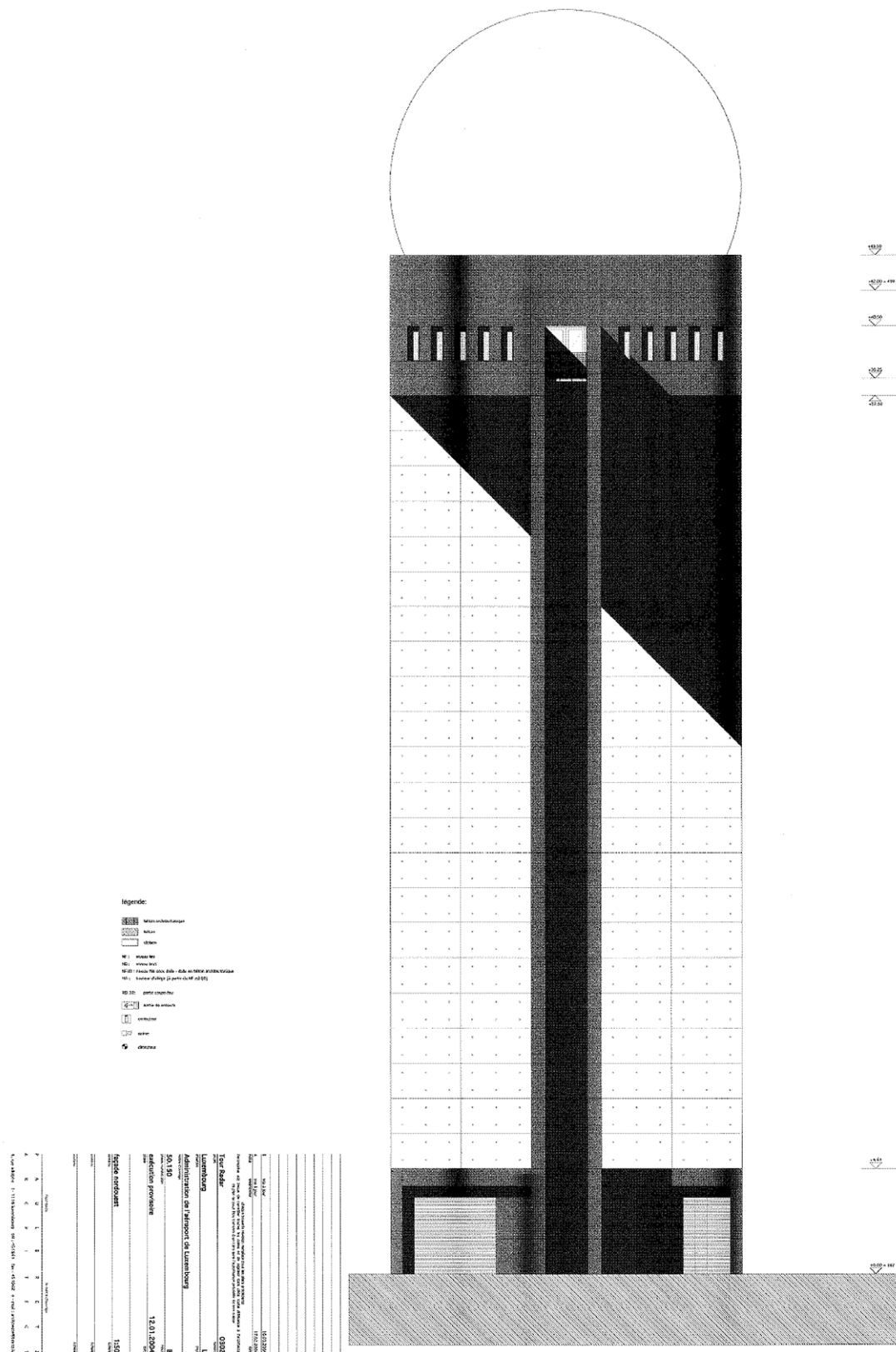
*

ANNEXES

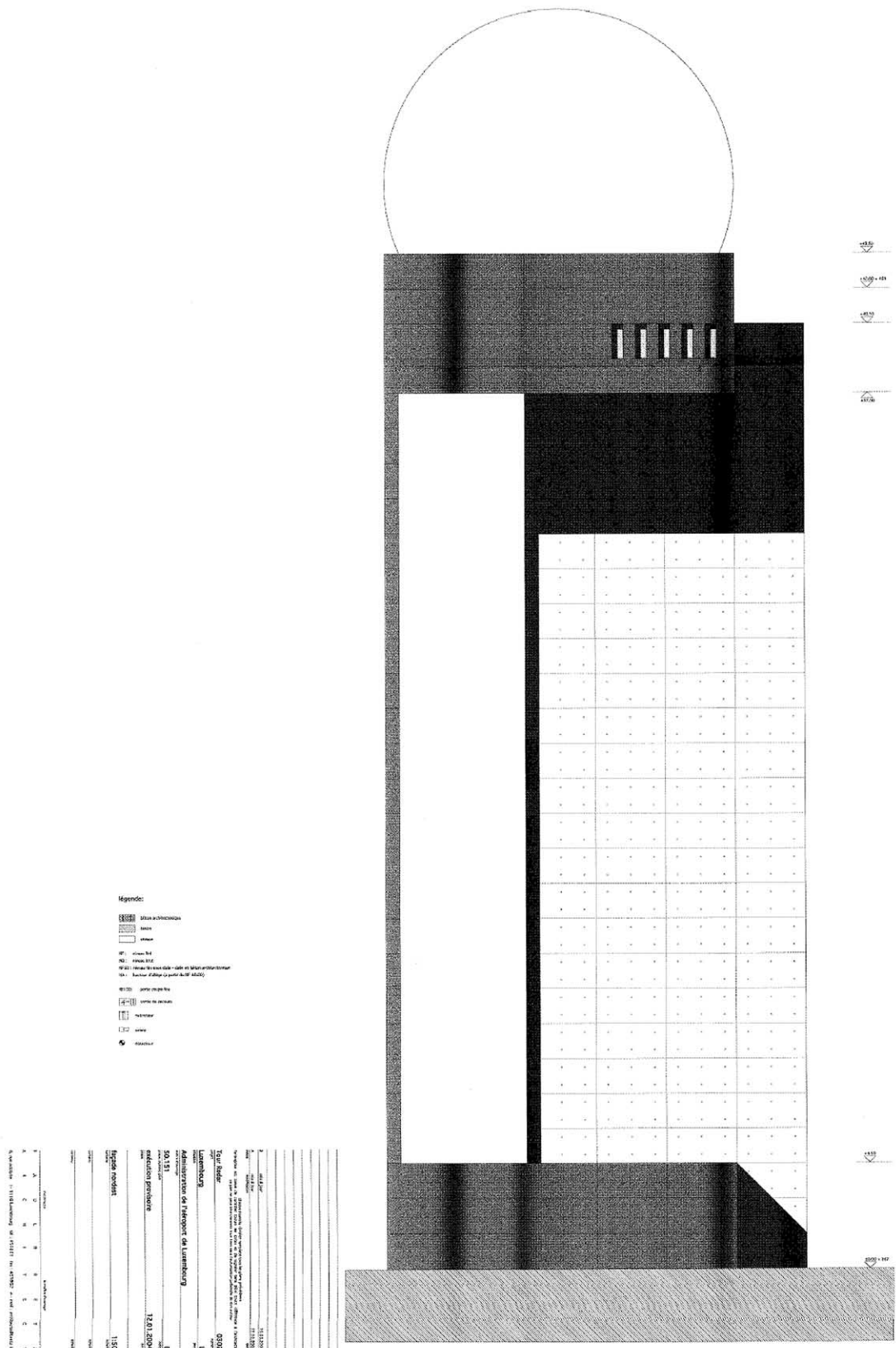
1. Implantation du projet

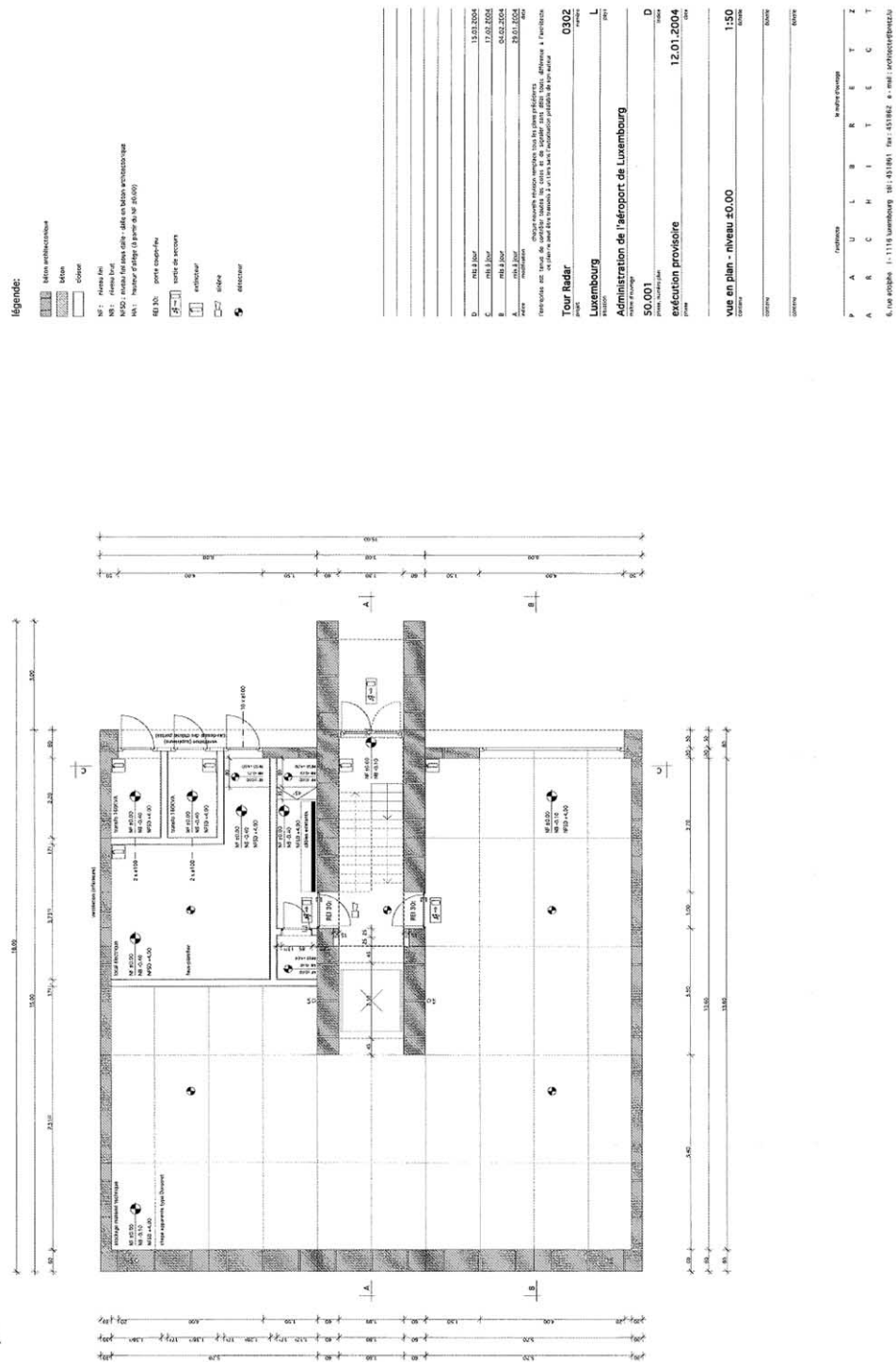


2. Façade nord-ouest

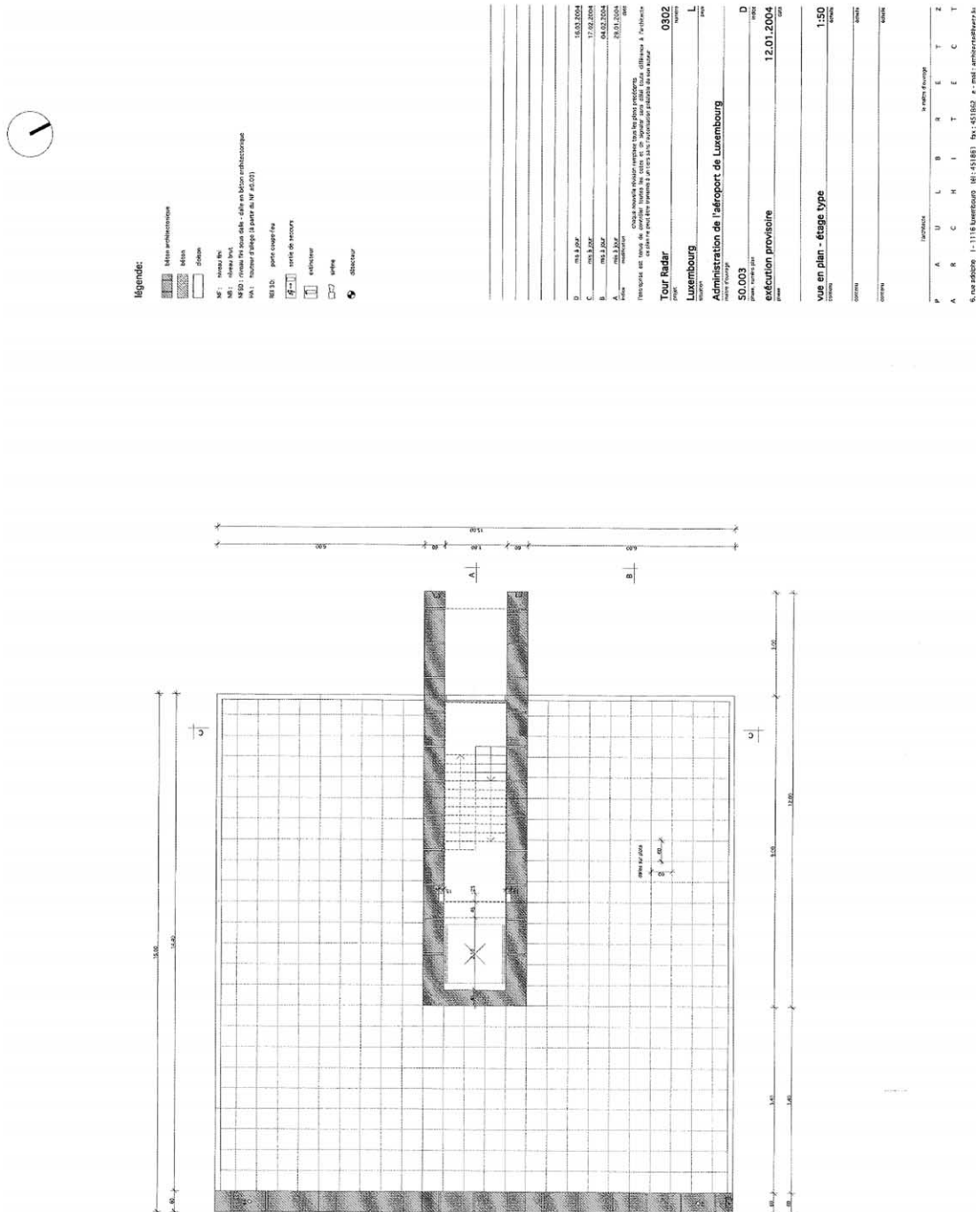


3. Façade nord-est

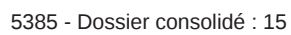




6. Coupe type



*



FICHE FINANCIERE

1. DEVIS ESTIMATIF

1	Sondages	3.500,00
2	Gros oeuvre	1.022.000,00
3	Maçonnerie	10.000,00
4	Charpente métallique escalier intérieur	141.000,00
5	Menuiserie métallique extérieure et vitrage	69.000,00
6	Equipements mécaniques et électriques	93.000,00
7	Travaux d'aménagements extérieurs	61.000,00
8	Sécurisation du site	30.000,00
9	Divers/travaux en régie	177.000,00
10	Project management/Surveillance des travaux/Honoraires	226.000,00
	Total des travaux (hors T.V.A.)	1.832.500,00
11	Equipements techniques radar	8.225.000,00
	Coût total du projet (hors T.V.A.)	10.057.500,00
	T.V.A. sur total des travaux –15%	274.875,00
	T.V.A. sur Project management/Surveillance des travaux/Honoraires –12%	27.120,00
	T.V.A. sur équipements techniques radar –15%	1.233.750,00
	Coût total T.T.C.	11.593.245,00
	Arrondi:	11.600.000,00

*

2. COUTS D'EXPLOITATION

Le projet sous rubrique sera exploité par l'administration de l'aéroport qui assurera, après la période de garantie, également la maintenance de ces systèmes à travers son budget des dépenses courantes. Comme il s'agit d'un remplacement d'un équipement radar en service, aucune dotation spéciale supplémentaire du budget n'est nécessaire.

*

3. DELAI DE REALISATION

Le programme de la réalisation est le suivant:

a. Construction de la tour	12 mois
b. Installation des antennes	1 mois
c. Installation du radôme	2 mois
d. Installation des équipements intérieurs	4 mois
e. Installation des équipements radars	2 mois
f. Configuration des systèmes	3 mois
g. Vérification de la stabilité de fonctionnement	3 mois
h. Vérifications en vol	<u>1 mois</u>
Durée totale:	28 mois

5385/01

N° 5385¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

P R O J E T D E L O I**autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une
tour-radar à l'aéroport de Luxembourg, y compris l'acquisition
et l'installation des équipements techniques, ainsi que les
aménagement extérieurs**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(12.10.2004)

Le projet de loi susmentionné a été transmis pour avis au Conseil d'Etat par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 10 septembre 2004.

Le projet, élaboré par le ministre des Transports, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que de la fiche financière prévue par l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

L'autorisation légale demandée est exigée en conformité avec l'article 99 de la Constitution.

*

Le présent projet a pour objet la construction d'une nouvelle tour-radar à l'Aéroport de Luxembourg rendue nécessaire par la vétusté du radar en service, d'une part, et par la densité du trafic aérien non seulement au Findel même, mais encore au niveau des transits dans l'espace aérien national, d'autre part. Aussi les structures actuelles, ayant fait leurs preuves dans le passé, doivent-elles être adaptées à la fois aux nouvelles normes techniques définies par Eurocontrol et aux obligations internationales à assumer en matière de circulation aérienne.

L'implantation de la nouvelle tour aura lieu sur le site de l'ancien radar exploité avant la mise en service du radar actuel. Cette solution a plusieurs avantages dans la mesure où la disponibilité du radar actuel pendant la période de construction et d'installation des nouvelles infrastructures est garantie. De même, elle n'hypothèque pas l'implantation d'établissements dans l'enceinte aéroportuaire pour respecter les servitudes liées au fonctionnement des équipements de radionavigation, des communications aéronautiques ainsi qu'aux surfaces de limitation d'obstacles.

La nouvelle tour, comportant en somme trois parties, abritera les équipements techniques spécifiques des radars primaire et secondaire et le stockage de pièces et d'équipements à l'exclusion de toute fonction administrative. Elle sera réalisée en béton vu architectonique ne demandant quasiment pas d'entretien ultérieur. Une zone de sécurité sera aménagée autour du bâtiment dont l'accès sécurisé ne sera possible qu'au personnel dûment autorisé.

*

Quant à la dépense totale occasionnée par les travaux et autres équipements et aménagements couverts par le présent projet, il est évident qu'elle ne peut dépasser la somme de 11.600.000 euros. En effet, tout dépassement ou modification nécessitera une nouvelle autorisation du législateur.

Le Conseil d'Etat prend acte de ce que le montant du devis estimatif est rattaché à la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction (au 1er octobre 2003). Il peut à cet effet marquer d'ores et déjà son accord à une modification éventuelle du texte à intervenir en fonction de la valeur connue dudit indice au moment même du vote de la loi.

Les dépenses sont à charge des crédits du budget du ministère des Transports.

*

Compte tenu des considérations ci-dessus et du fait que l'ouvrage en question garantit à la fois la sécurité du trafic aérien et la vocation future de l'aéroport, le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi sous avis dont le texte ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 12 octobre 2004.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

5385/02

N° 5385²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(25.11.2004)

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

*

I. ANTECEDENTS

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

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

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

*

III. LA CONCEPTION DE LA NOUVELLE TOUR-RADAR

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

1. Le choix du site

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

2. La conception architecturale

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

- un volume de 1.450 m³ comprenant l'entrée du bâtiment et l'accès à la cage d'escalier et à l'ascenseur, deux locaux pour transformateurs avec accès extérieurs directs, un local technique et des surfaces de stockage;
- une partie intermédiaire constituée de voiles de 60 cm d'épaisseur en béton renfermant la cage d'ascenseur et la cage d'escalier et qui constituent les supports de la tête de la tour;
- la tête de l'ouvrage avec un étage technique (15 x 15 m) en plan, situé directement sous l'assise du radar où seront installés les équipements radar.

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

3. L'équipement technique

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

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

4. Les coûts et délais

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

La durée totale de réalisation est projetée à 28 mois.

*

IV. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

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

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

*

V. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

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

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

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

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

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

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

*

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

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

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

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

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

Luxembourg, le 25 novembre 2004

Le Rapporteur,
Marc ANGEL

Le Président,
Roland SCHREINER

5385/03

N° 5385³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI

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

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(17.12.2004)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 7 décembre 2004 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 2 décembre 2004 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 12 octobre 2004;

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 17 décembre 2004.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

5342,5345,5385

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 214

31 décembre 2004

S o m m a i r e

Lois du 21 décembre 2004 conférant la naturalisation	page 3908
Loi du 21 décembre 2004 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1999 autorisant l'Etat à participer au financement de la modernisation, de l'aménagement ou de la construction de certains établissements hospitaliers	3911
Loi du 22 décembre 2004 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une tour-radar à l'aéroport de Luxembourg, y compris l'acquisition et l'installation des équipements techniques, ainsi que les aménagements extérieurs	3911
Loi du 22 décembre 2004 sur la mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport	3912
Convention pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé, signée à La Haye, le 14 mai 1954 – Adhésion de l'Erythrée	3912
Convention supprimant l'exigence de la légalisation des actes publics étrangers, conclue à La Haye, le 5 octobre 1961 – Ratification de l'Islande – Désignation d'autorité par la Roumanie	3912
Convention européenne sur la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière de garde des enfants et le rétablissement de la garde des enfants, signée à Luxembourg, le 20 mai 1980 – Désignation d'autorité par le Danemark	3913
Convention tendant à faciliter l'accès international à la justice, faite à La Haye, le 25 octobre 1980 – Adhésion de la Roumanie – Modification d'autorité par la Suisse	3913
Amendement au Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, conclu à Copenhague, le 25 novembre 1992 – Adhésion de la Jamahiriya arabe libyenne	3914