



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6310

Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;  
2) de la loi modifiée 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

Date de dépôt : 05-08-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 21-03-2012

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
21-05-2012	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
05-08-2011	Déposé	6310/00	<u>5</u>
10-11-2011	Avis de la Chambre de Commerce (10.10.2011)	6310/01	<u>22</u>
19-12-2011	Avis du Conseil d'Etat (16.12.2011)	6310/02	<u>25</u>
09-02-2012	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6310/03	<u>33</u>
21-03-2012	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (20.3.2012)	6310/04	<u>50</u>
18-04-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6310/05	<u>53</u>
24-04-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°24 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6310	<u>81</u>
10-05-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (10-05-2012) Evacué par dispense du second vote (10-05-2012)	6310/06	<u>84</u>
18-04-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 39 ) de la reunion du 18 avril 2012	39	<u>87</u>
08-02-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 25 ) de la reunion du 8 février 2012	25	<u>99</u>
18-01-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 21 ) de la reunion du 18 janvier 2012	21	<u>136</u>
21-09-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 49 ) de la reunion du 21 septembre 2011	49	<u>165</u>
30-05-2012	Publié au Mémorial A n°107 en page 1426	6310	<u>189</u>

# Résumé

## **6310 : RESUME**

Le projet de loi vise à transposer la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires. Les redevances aéroportuaires sont perçues par les assistants en escale pour la rétribution de services d'assistance en escale et des redevances prélevées pour le financement de l'assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite.

L'objectif de la directive 2009/12/CE est d'harmoniser les principes de perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires et, partant, d'éviter des abus de situations de monopole.

La directive consacre ainsi les principes de non-discrimination et de transparence des redevances aéroportuaires avec une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par les entités gestionnaires d'aéroports. Elle prévoit en outre la mise en place d'une autorité de supervision indépendante en vue d'assurer l'impartialité des décisions ainsi que son application correcte et effective.

Cette directive a cependant posé problème au Luxembourg, qui y a vu une concurrence déloyale susceptible d'être exercée par les aéroports de la Grande Région ne tombant pas sous le champ d'application de la directive et qui a donc introduit un recours en annulation devant la Cour de Justice de l'Union européenne le 15 mai 2009.

En date du 12 mai 2011, la Cour de Justice de l'Union européenne a débouté le Luxembourg en arguant qu'il n'y avait pas de violation des principes de droit européen et en estimant que l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers par an « *doit être considéré comme le point d'entrée de l'Etat membre ce qui lui confère une position privilégiée par rapport aux usagers d'aéroport* ».

6310/00

## N° 6310

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

\* \* \*

*(Dépôt: le 5.8.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (24.7.2011).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	7
4) Commentaire des articles.....	10
5) Fiche financière.....	13

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Paris, le 24 juillet 2011

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1.** 1. La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.

2. La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg.

3. La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) No 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) No 1107/2006.

**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) „aéroport“: tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manoeuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;
- 2) „entité gestionnaire d'aéroport“: l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police, l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, pour ce qui est des redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que les infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que les redevances de vol de nuit et les infrastructures et services y associés;
- 3) „usager d'aéroport“: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- 4) „redevance aéroportuaire“: un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;
- 5) „réseau aéroportuaire“: un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;
- 6) „projet d'infrastructure“: tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;
- 7) „autorité de supervision indépendante“: l'autorité visée à l'article 11 de cette loi;
- 8) „comité des usagers de l'aéroport“: le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg;
- 9) „ministre“: le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

### **Art. 3. Non-discrimination et publicité**

1. Les redevances aéroportuaires ne doivent pas discriminer entre les usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

2. Le régime des redevances aéroportuaires applicable doit être publié par l'entité gestionnaire d'aéroport de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

### **Art. 4. Réseau aéroportuaire**

Le ministre peut autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

### **Art. 5. *Systèmes communs de redevances***

Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, le ministre peut autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.

### **Art. 6. *Consultation et recours***

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, a lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander son intervention. Elle examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

5. Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

6. Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 10.

7. L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

8. L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes

et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

9. Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

11. Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

12. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

13. La décision de l'autorité de supervision indépendante est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

14. Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 7. *Transparence***

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 6, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 6, paragraphe 1, et en principe via le comité des usagers de l'aéroport, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

3. Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

#### **Art. 8. Nouvelles infrastructures**

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tel que définis à l'article 2, point 6.

#### **Art. 9. Normes de qualité**

1. Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 6, paragraphe 1.

2. Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

#### **Art. 10. Différenciation des services**

1. L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

2. Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

#### **Art. 11. Autorité de supervision indépendante**

1. La Direction de l'aviation civile est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

2. L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en oeuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en oeuvre se fasse conformément aux mêmes normes.

3. L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:
- de superviser la mise en oeuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 6, 7 et 8;

- d’approuver les critères déterminant l’accès à des services ou terminaux dédiés visés à l’article 10;
- d’appliquer l’ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l’entité gestionnaire d’aéroport et les usagers d’aéroport visés à l’article 6;
- de publier un rapport annuel de ses activités;
- d’assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

**Art. 12. *Fonctionnement et financement de l’autorité de supervision indépendante***

1. L’autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d’une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l’organisation interne nécessaires pour l’exercice des tâches lui confiées.

2. Sans préjudice de l’article 6, paragraphe 14, l’autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d’aéroports et de l’entité gestionnaire d’aéroport.

3. Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d’analyse de marché, de supervision du respect des normes, d’élaboration et de coordination des procédures, d’expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l’élaboration et l’application de décisions administratives, à l’exception des frais d’instruction d’un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l’exercice des tâches incombant à l’autorité de supervision indépendante.

4. Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l’autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d’un an par l’autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

5. Ces redevances sont réparties entre les usagers d’aéroports et l’entité gestionnaire d’aéroport d’une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l’autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l’entité gestionnaire d’aéroport.

6. L’autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

**Art. 13. *Disposition modificative***

L’article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:

„Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l’Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l’Administration de l’Enregistrement et des Domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l’ALSA.“

**Art. 14. *Disposition finale***

1. Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l’autorité de supervision indépendante visée à l’article 11, à l’engagement de renforcement à titre permanent d’un agent de la carrière de l’attaché de gouvernement et, au profit de l’Administration de la navigation aérienne, à l’engagement de renforcement à titre permanent d’un employé de la carrière S.

2. Les engagements définitifs au service de l’Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l’effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforce-

ments déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### 1. OBJECTIF ET DISPOSITIONS ESSENTIELLES DU TEXTE

Le présent texte vise à transposer la directive 2009/12/CE qui entend harmoniser les principes de perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires.

Elle vise les seules redevances aéroportuaires à l'exclusion des redevances de navigation aérienne, collectées pour la prestation des services de navigation aérienne, des redevances perçues par les assistants en escale pour la rétribution de services d'assistance en escale et des redevances prélevées pour le financement de l'assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite. Ces redevances font chacune l'objet de réglementations à part (directive 1794/2006, directive 1996/67 et règlement 1107/2006) prévoyant des principes particuliers pour la fixation, voire la perception de ces redevances.

Le présent texte ne vise pas non plus les redevances de sûreté aéroportuaire qui font l'objet d'une proposition de directive en cours de discussion auprès des instances communautaires.

La directive 2009/12/CE part du constat que les aéroports proposent diverses installations et services en rapport avec l'exploitation des aéronefs et la prise en charge des passagers et du fret dont ils recourent généralement le coût au moyen des redevances aéroportuaires.

L'objectif de la directive 2009/12/CE est de faire en sorte que les entités gestionnaires d'aéroport qui fournissent des installations et des services pour lesquels des redevances aéroportuaires sont perçues fonctionnent d'une manière efficace en termes de coûts et n'abusent pas de leur situation de monopole naturel.

A ce titre la directive met en place un cadre harmonisé visant à réguler les composantes essentielles des redevances aéroportuaires et leur mode de fixation sans exclure la possibilité, pour un Etat membre, de déterminer si et dans quelle mesure les revenus provenant de ses activités commerciales peuvent être pris en compte pour fixer les redevances aéroportuaires.

La directive s'inspire largement des politiques relatives aux redevances aéroportuaires adoptées par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2004 et notamment du Document No 9082/7.

Elle consacre ainsi les principes de non-discrimination et de transparence des redevances aéroportuaires avec une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par les entités gestionnaires d'aéroports. En plus chaque partie a la possibilité de faire appel à une autorité de supervision indépendante chaque fois qu'une décision sur les redevances aéroportuaires ou la modification du système des redevances aéroportuaires est contestée par les usagers d'aéroport.

A cette fin, une autorité de supervision indépendante devra être mise en place afin d'assurer l'impartialité des décisions ainsi que l'application correcte et effective de la directive. Cette autorité, qui devra disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour l'exercice de ses tâches, devrait être juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens.

Ces dispositions principales sont encadrées par des dispositions accessoires tel:

- l'échange d'information formalisé entre entité gestionnaire et usagers notamment lors de la finalisation de plans relatifs à de nouvelles infrastructures;
- la possibilité de conclusion d'accords de service entre entité gestionnaire et usagers de l'aéroport;
- la possibilité de différencier certains services ou infrastructures aéroportuaires, p. ex. au cas où un terminal est dédié à un usage particulier.

Alors que certaines dispositions optionnelles ne sont pas d'actualité ou envisagées au Luxembourg, elles ont été reprises à l'identique dans le texte de transposition afin de ne pas fermer une option future éventuelle et respecter le principe de transposition de „toute la directive et rien que la directive“.

\*

## 2. RECOURS EN ANNULATION DE LA DIRECTIVE AUPRES DE LA CJUE

Le Luxembourg avait introduit un recours en annulation devant la Cour de Justice de l'Union européenne le 15 mai 2009 contestant le champ d'application de la directive, à savoir le bout de phrase inséré à la fin de l'article 1er, paragraphe 2, qui dispose que „*La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque Etat membre.*“

Le Luxembourg avait dans son recours en annulation invoqué deux moyens en faveur de l'annulation du bout de phrase souligné.

Le premier moyen invoqué était une violation du principe de non-discrimination en ce que l'aéroport de Luxembourg-Findel, du fait de l'extension du champ d'application de la directive 2009/12/CE aux aéroports „*enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque Etat membre*“, se trouve soumis à des obligations administratives et financières auxquelles échappent d'autres aéroports se trouvant dans une situation comparable, sans que pareille différence de traitement soit objectivement justifiée. A cet égard, le Luxembourg avait évoqué la situation des aéroports de la Grande Région comme d'autres aéroports européens (tels Turin et Salzburg) avec plus de passagers et se trouvant dans des situations comparables mais qui ne sont pas soumis aux mêmes obligations.

Le deuxième moyen était que le champ d'application ainsi étendu serait contraire aux principes de subsidiarité et de proportionnalité aboutissant à des procédures et des coûts supplémentaires injustifiés pour un aéroport tel que celui du Findel qui se trouve dans un contexte concurrentiel important dans la Grande Région.

La Cour de Justice de l'Union européenne a débouté le 12 mai 2011 le Luxembourg en arguant qu'il n'y avait pas d'erreur manifeste d'appréciation dans la fixation du critère afférent par les instances compétentes et partant pas de violation des principes de droit européen invoqués. La Cour de Justice de l'Union européenne, ayant largement suivi l'argumentaire établi par l'avocat général, estimait ainsi que l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers par an „*doit être considéré comme le point d'entrée de l'Etat membre ce qui lui confère une position privilégiée par rapport aux usagers d'aéroport.*“

Ce jugement ayant acquis autorité de chose jugée et le délai de transposition ayant expiré le 15 mars 2011, ladite directive devra être transposée dans les meilleurs délais.

Le choix d'une transposition a minima a été retenu afin de minimiser l'impact financier à l'égard des opérateurs et de l'entité gestionnaire de l'aéroport.

\*

## 3. SITUATION LUXEMBOURGEOISE

La loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée 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) la 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 dispose d'ores et déjà que „*le montant des redevances (aéroportuaires) est fixé par l'entité prestataire de ces services après consultation du comité des usagers*“.

Le comité des usagers a été constitué par règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg.

Ayant égard au régime des redevances applicable à l'Aéroport de Luxembourg (publié sur le site internet de l'aéroport [www.aeroport.lu](http://www.aeroport.lu)), la directive concerne les redevances d'atterrissage, dont l'Administration de la navigation aérienne est le bénéficiaire, et les redevances passagers et de stationnement des aéronefs, dont lux-Airport est le bénéficiaire. L'entité gestionnaire visée par le texte de la directive est donc double, l'Administration de la navigation aérienne exerçant outre les prestations de service de navigation aérienne, certaines missions d'aérodrome dont notamment l'entretien des pistes, et lux-

Airport, chargé de la gestion du terminal passagers et de la gestion des aires de stationnement des aéronefs.

La directive n'impose pas de relation entre redevances aéroportuaires et coûts tenant ainsi compte des différents modèles économiques appliqués dans les Etats membres en ce qui concerne le financement, voire le préfinancement des investissements aéroportuaires.

L'aéroport de Luxembourg reste ainsi en mesure de gérer son activité selon le principe de la „caisse unique“ consistant dans une mise en commun des recettes aéroportuaires avec les recettes issues d'autres activités (les „*non-aviation revenues*“ issues p. ex. du parking ou des activités immobilières) afin de couvrir l'ensemble des coûts supportés.

Le texte de transposition de la directive tient compte de cette dualité d'exploitant, du comité des usagers existant et de la structure du régime des redevances applicable.

\*

#### 4. AUTORITE COMPETENTE

L'autorité de supervision indépendante doit être „*juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens*“ et „*les Etats membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens, ou le contrôle d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens doivent veiller à ce que les fonctions liées à cette propriété ou à ce contrôle ne soient pas confiées à l'autorité de supervision indépendante*“.

Vu la taille du secteur aéroportuaire dans le pays et sa spécificité par rapport notamment à un secteur ferroviaire où l'ILR assume les fonctions de régulateur économique, la DAC a été désignée en tant qu'autorité de supervision indépendante.

En effet, elle assume déjà les missions du régulateur en matière de sécurité et sûreté aérienne et aéroportuaire envers les prestataires aéroportuaires et les opérateurs aériens, de sorte qu'une extension de ses missions à la réglementation économique n'est qu'une conséquence logique aussi dans un esprit de simplification administrative et de logique de „guichet unique“.

Les mesures prises pour garantir l'exercice de ses compétences d'une manière impartiale et transparente vis-à-vis des entités gestionnaires de l'aéroport et des opérateurs aériens seront communiquées à la Commission européenne, sachant que la DAC n'exerce pas de missions liées au contrôle et à la propriété des prestataires de service aéroportuaires et opérateurs aériens.

A ces fins une unité de „régulation économique“ devra voir le jour au sein de la Direction de l'aviation civile à l'instar de ce qui existe auprès d'autres directions de l'aviation civile tel qu'en Angleterre. Cette unité devra être composée d'agents dûment formés.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad Article 1*

Cet article reprend les dispositions de l'article 1 de la directive avec la précision que les paragraphes 2 et 3 sont dûment transposés en indiquant que le présent texte s'applique à l'aéroport de Luxembourg suite à l'arrêt de la Cour de Justice du 12 mai 2011 ayant débouté le Grand-Duché de Luxembourg de son recours en annulation contre la directive 2009/12/CE.

Le paragraphe 5 de la directive n'a pas été transposé étant donné que le Luxembourg n'entend pas appliquer des mesures de régulation supplémentaires à celles fixées par la directive ayant opté pour une transposition „a minima“ de ladite directive. En effet, l'Aéroport de Luxembourg évoluant dans un contexte concurrentiel marqué avec des aéroports dans la Grande Région, connaît une situation concurrentielle importante exauçant de facto une pression sur les redevances aéroportuaires. Partant, le recours à des mesures de régulation économique supplémentaires à celles prévues par la directive n'a pas été jugé nécessaire.

### *Ad Article 2*

Cet article reprend les définitions de l'article 2 de la directive. Il est précisé pour l'entité gestionnaire sous 2) qu'il s'agit soit de lux-Airport soit de l'Administration de la navigation aérienne qui assument conjointement les missions d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport conformément à la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne et la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare. Il résulte de ces textes que lux-Airport est compétent pour „la gestion des aires de stationnement des aéronefs à l'aéroport“ et pour assurer „l'exploitation technique et commerciale de l'aéroport sans préjudice des missions dévolues à l'Administration de la navigation aérienne“. L'Administration de la navigation aérienne est compétente pour le „fonctionnement opérationnel de l'aéroport“ et notamment pour l'entretien et la gestion de l'aire de manoeuvre comprenant les taxiways et la piste.

En outre est ajouté sous le point 6) une définition pour „projet d'infrastructure“ par référence aux dispositions figurant au considérant No 14 de la directive. Puis sont ajoutées les définitions d'„autorité de supervision indépendante“ sous le point 7), de „comité des usagers de l'aéroport“ sous le point 8) et de „ministre“ sous le point 9).

### *Ad Article 3*

Cet article reprend le principe général de non-discrimination des redevances aéroportuaires. A noter que les redevances peuvent être modulées notamment pour des motifs d'intérêt général, dûment motivés, tel que la gestion du bruit, ce qui est le cas au Luxembourg qui connaît le principe de la modulation des redevances aéroportuaires en fonction des plages horaires.

Un deuxième paragraphe a été ajouté afin d'instaurer le principe complémentaire de la publicité du régime des redevances aéroportuaires, corollaire du principe de non-discrimination, sachant que le régime des redevances aéroportuaires applicables à l'Aéroport de Luxembourg fait d'ores et déjà l'objet d'une publication.

### *Ad Article 4*

Cet article reprend les dispositions de l'article 4 de la directive, même s'il n'est pas prévu actuellement de faire usage de cette option vu l'existence d'un seul aéroport à vocation commerciale au Grand-Duché.

### *Ad Article 5*

Cet article reprend les dispositions de l'article 5 de la directive avec la même réserve d'application que pour l'article 4.

### *Ad Article 6*

L'article 6 reprend les dispositions de l'article 6 de la directive en précisant que l'autorité de supervision indépendante est en charge de veiller à la consultation régulière par l'entité gestionnaire de

l'aéroport des usagers et que la consultation se fait en principe conjointement par lux-Airport et l'Administration de la navigation aérienne.

La référence aux „usagers“ y est remplacée par la référence au „comité des usagers“ qui a été instauré par règlement grand-ducal du 1er août 2007 là où une coordination de la position des usagers au niveau du comité des usagers est considérée appropriée.

De la sorte, le dialogue et la communication entre usagers et entités concernées par la directive en question est censé se dérouler de manière structurée.

Etant donné que le Luxembourg ne connaît et n'envisage pas de régime obligatoire d'approbation des redevances ou de leur niveau maximal, ni de procédure d'examen régulière de la situation concurrentielle de son aéroport, le paragraphe 5 de l'article 6 de la directive, sans objet, n'a pas été transposé.

Les dispositions figurant au paragraphe 5 et suivants de cet article transposent l'article 11, paragraphes 6 et 7 de la directive 2009/12/CE et s'inspirent largement des dispositions similaires figurant à l'article 5 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire. Elles fixent les conditions, procédures et critères à respecter en cas de désaccord.

Le recours susceptible d'être adressé à l'autorité compétente donne lieu à une décision provisoire qui doit être suivi dans les meilleurs délais d'une décision définitive vu le besoin de la sécurité juridique et financière des opérateurs et entités gestionnaires concernées.

#### *Ad Article 7*

Cet article reprend les dispositions de l'article 7 de la directive en précisant au paragraphe premier que l'interlocuteur de l'entité gestionnaire, tel que défini à l'article 2, est le comité des usagers de l'aéroport et en chargeant l'autorité de supervision indépendante afin de veiller à ce que l'échange de données entre usagers et entité gestionnaire de l'aéroport ait lieu.

Il convient de rappeler que la transparence formalisée par cet article permet aux transporteurs aériens de s'informer sur les coûts supportés par l'entité gestionnaire d'aéroport (en l'occurrence soit par lux-Airport, soit par l'Administration de la navigation aérienne) et du rapport qualité/prix de ces investissements à l'aéroport. A l'inverse il entend permettre à ces entités d'évaluer correctement les besoins auxquels devront répondre leurs futurs investissements qu'ils envisagent de réaliser en obtenant des informations de prévision de trafic et de projets de développement des opérateurs afin de faire correspondre au plus près l'offre des services et infrastructures avec la demande et les besoins des opérateurs.

#### *Ad Article 8*

Cet article reprend les dispositions de l'article 8 de la directive en désignant l'autorité de supervision indépendante pour veiller à ce que l'échange de données entre comité des usagers et entité gestionnaire de l'aéroport relatif aux nouveaux projets d'infrastructure a lieu.

Les projets visés sont les grands projets d'infrastructure qui ont une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires. L'objectif de la transmission de ces informations devrait permettre, en tant que corollaire du principe de transparence visée à l'article précédent, le suivi des coûts d'infrastructure à supporter *in fine* par les opérateurs.

#### *Ad Article 9*

Cet article transpose l'article 9 de la directive en disposant que l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service („service level agreement“) concernant la qualité du service fourni à l'aéroport et ce pour l'ensemble des usagers de l'aéroport.

#### *Ad Article 10*

Cet article transpose les dispositions de l'article 10 de la directive en disposant dans quelles conditions la différenciation des services et/ou la réservation à certains usagers d'infrastructures dédiées est possible.

Au paragraphe 2 de cet article il est opté pour l'approbation par l'autorité de supervision indépendante des critères objectifs et non discriminatoires à fixer par l'entité gestionnaire d'aéroport au cas où la demande d'accès à un de ces services personnalisés et/ou terminal dédié excéderait l'offre.

Cet article est également à lire ensemble avec les mesures conservatoires que pourrait être amenée à prendre l'autorité de supervision indépendante, prévues à l'article 6.

#### *Ad Article 11*

Cet article transpose les dispositions de l'article 11, paragraphes 1 à 3 de la directive en désignant l'autorité de supervision indépendante (cf. exposé des motifs).

Le paragraphe 2 de la directive a été transposé avec l'ajout du besoin de l'accord du ministre pour une éventuelle subdélégation des tâches de l'autorité de supervision à une autres autorités, sachant toutefois qu'une subdélégation ne donne a priori que du sens pour des pays disposant d'autorités régionales compétentes pour les aéroports. Un exemple de subdélégation possible pourrait être la subdélégation de la médiation à une autre entité.

Le paragraphe 3 énumère précisément les missions qui reviennent à l'autorité de supervision indépendante au titre de la présente loi, dont la supervision de l'application de l'échange d'informations entre entité gestionnaire et usagers ou comité des usagers (articles 6, 7 et 8 de la directive), l'approbation des critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés au cas où la demande excède l'offre (article 10 de la directive), l'application des procédures, conditions et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire et les usagers de l'aéroport (article 11, paragraphe 6 de la directive) et la prise de décisions en cas de désaccord sur une modification du niveau ou du système de redevances (article 11, paragraphe 7 de la directive) et la représentation au niveau national et international.

#### *Ad Article 12*

Cet article transpose les dispositions de l'article 11, paragraphes 3, 5 et 8 de la directive en déterminant les modalités de fonctionnement et de financement de l'autorité de supervision indépendante.

Les paragraphes 2 à 7 s'inspirent de l'article 61 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité avec le recouvrement des coûts de fonctionnement de l'autorité de supervision indépendante auprès des entités concernées, tel que la directive le permet et tel qu'il fut argumenté par le Luxembourg lors du recours en annulation.

#### *Ad Article 13*

Dans son avis du 29 juin 2010 le Conseil d'Etat a attiré l'attention des auteurs du projet de règlement grand-ducal instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs, sur l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 2 mars 2007 rappelant qu'en matière fiscale la loi „*doit fixer les règles essentielles concernant l'assiette, le taux et le recouvrement de l'impôt*“.

Après réexamen de l'article 7, paragraphe 3 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne il échet de constater qu'alors que ladite loi fixe dans son 1er alinéa les règles essentielles de l'assiette des taxes et redevances en énumérant les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation pour lesquelles des taxes ou redevances peuvent être perçues et dans son deuxième alinéa le montant maximum unitaire du taux de la taxe ou de la redevance, ladite loi ne fixe pas les règles essentielles en matière de perception des taxes et redevances, déléguant au règlement grand-ducal le soin d'en déterminer les modalités.

La présente disposition vise à insérer au niveau de la base légale habilitante les éléments essentiels de recouvrement des taxes et redevances en évitant ainsi la sanction prévue à l'article 95 de la Constitution (non-application de la loi ou du règlement grand-ducal par les cours et tribunaux).

#### *Ad Article 14*

Cet article prévoit l'engagement de deux agents, dont un agent auprès de la Direction de l'aviation civile et un agent auprès de l'Administration de la navigation aérienne pour assurer la transposition et l'application de la directive.

A noter que la directive impose aussi bien à l'autorité de supervision le rôle de veiller à la mise en oeuvre des mécanismes de consultation y prévus ainsi qu'aux prestataires de services lux-Airport et

Administration de la navigation aérienne d'établir les données financières et les autres informations requises pour l'échange d'information qui doit avoir lieu régulièrement.

Les deux agents à engager devraient avoir une formation économique et comptable.

\*

## FICHE FINANCIERE

Suite au rejet du recours en annulation introduit par le Luxembourg devant la Cour de Justice des Communautés européennes en date du 12 mai 2011, la directive 2009/12/CE sur les aéroportuaires est d'application immédiate à l'Aéroport de Luxembourg malgré le fait que l'aéroport de Luxembourg ne compte que quelque 1,6 million de passagers par an.

La désignation de la Direction de l'aviation civile (DAC) comme autorité compétente au titre de la directive en question impose à cette dernière de superviser le respect de la consultation obligatoire des usagers de l'aéroport et de traiter des différends chaque fois qu'une décision sur les redevances aéroportuaires ou la modification du système de redevances le rend nécessaire.

L'impact financier de la transposition de la directive au Luxembourg concernera ainsi le coût de la mise en place et du fonctionnement de cet aspect de la régulation économique au sein de la DAC avec la nécessité de la doter des moyens en ressources humaines et moyens pour l'exercice des tâches afférentes et au niveau de l'ANA pour assurer le respect des obligations de transparence et d'échange d'informations.

\*

### 1. DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

La nouvelle compétence de la DAC engendrera un surplus de travail qui, eu égard à la cadence espacée des activités, pourra être assumée par l'équivalent d'un fonctionnaire supplémentaire à temps plein de la carrière supérieure administrative.

L'agent devra:

- superviser la mise en oeuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport;
- approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés;
- établir et appliquer l'ensemble des procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport;
- publier un rapport annuel d'activités;
- assurer la coordination au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique.

Outre les connaissances administratives usuelles de sa fonction, l'agent en question devra disposer de connaissances économiques spécifiques en matière d'allocation de coûts et de détermination de redevances dans le marché aéroportuaire.

Par conséquent, il y a lieu de procéder à une augmentation du budget alloué à la DAC en augmentant les crédits des articles budgétaires repris ci-après:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits supplémentaires (2011/2012)</i>
11.000	11.00	12.40	Traitement des fonctionnaires	68.441,00 €

Détail:

Traitement de base (340/indice 719,84) x (16,7747914): 68.441,00 €

A côté du traitement de l'agent en question, il faut prévoir des frais d'experts dans le cadre de l'évaluation d'une modification annuelle des redevances et des frais juridiques ou d'étude de marché afférents:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits supplémentaires (2011/2012)</i>
12.120	12.30	12.40	Frais d'experts et d'études	+ 20.000 €

A cela s'ajoute les frais de formation et de recyclage des agents en question:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits supplémentaires (2011/2012)</i>
12.190	12.30	12.40	Cours de formation et de recyclage	+ 6.000 €

L'impact financier total peut ainsi être chiffré à 94.441 euros pour la DAC.

\*

## 2. ADMINISTRATION DE LA NAVIGATION AERIENNE

Pour l'ANA il faut disposer également d'un agent supplémentaire (employé de la carrière supérieure) avec des connaissances économiques.

Par conséquent, il y a lieu de procéder à une augmentation du budget alloué à l'ANA en augmentant les crédits de l'article budgétaire afférent:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits supplémentaires (2011/2012)</i>
11.011	41.12	12.44	Indemnités des employés occupés à titre permanent Air Navigation Service provider	+ 64.807 €

Détail:

*Traitement de base (340/indice 719,84) x (15,8841094): 64.807 €*

A cela s'ajoute différents frais notamment de formation et de recyclage de l'agent en question et des frais d'experts et d'études augmentant la dotation dans l'intérêt du fonctionnement de l'Administration de la navigation aérienne:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits supplémentaires (2011/2012)</i>
41.050	41.12	12.44	Dotation dans l'intérêt du fonctionnement de l'Administration de la navigation aérienne	+ 10.000 €

L'impact financier total peut ainsi être chiffré à 74.807 euros pour l'ANA.

Le coût total de la transposition de la directive s'établit ainsi à:

DAC: 94.441 euros

ANA: 74.807 euros

Total: 169.248 euros

Il convient de noter que les frais de personnel et de fonctionnement pourront faire l'objet d'un remboursement par le biais de redevances collectées au profit de l'Etat auprès des opérateurs et de l'entité gestionnaire de l'aéroport à fixer par l'autorité (cf. article 12 de la loi).

Pour terminer, il convient de noter que la présente fiche financière ne tient pas compte des coûts supplémentaires incombant aux autres acteurs de la plateforme aéroportuaire, et principalement lux-Airport qui pourra être amenée à répercuter ceux-ci aux usagers.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6310/01

N° 6310<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(10.10.2011)

L'objet du présent projet de loi est pour l'essentiel de transposer en droit national la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (ci-après la Directive). Ce projet vise à mettre en conformité le Luxembourg avec les exigences communautaires en la matière, suite en particulier au rejet, en date du 12 mai 2011, du recours en annulation introduit par le Luxembourg devant la Cour de Justice de l'Union européenne et vu l'expiration du délai de transposition le 15 mars 2011. Ce recours en annulation luxembourgeois était initialement fondé sur la contestation du champ d'application de la Directive tel que défini à son article premier, selon lequel la Directive „s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque Etat membre“.

Partant du constat que les aéroports mettent à disposition et offrent des installations et des services en lien avec l'exploitation des aéronefs et la prise en charge des passagers et du fret en contrepartie de redevances aéroportuaires qui leur donnent les moyens de leur action, la Directive vise à rendre possible cette mécanique „prestations-financement“ de la manière la plus efficace du point de vue des coûts, de même qu'elle a vocation à limiter l'abus, par les entités gestionnaires d'aéroport, de leur situation de monopole naturel. Comme indiqué dans l'exposé des motifs du présent projet de loi sous rubrique, elle „met en place un cadre harmonisé visant à réguler les composantes essentielles des redevances aéroportuaires et leur mode de fixation sans exclure la possibilité, pour un Etat membre, de déterminer si et dans quelle mesure les revenus provenant de ses activités commerciales peuvent être pris en compte pour fixer les redevances aéroportuaires“. A cette fin, la Directive consacre le principe de non-discrimination (cf. considérants 11 et 12 et article 3 de la Directive) et de transparence (considérants 13 et 14 et article 7) des redevances en question, ce qui inclut une procédure obligatoire de consultation des usagers d'aéroport par les entités gestionnaires d'aéroport, et donne la possibilité de faire appel à une autorité de supervision indépendante en charge de traiter toute contestation de la part des usagers.

Comme l'indique l'exposé des motifs, le Grand-Duché, qui a été débouté de son recours en annulation précité, avait invoqué deux moyens, principalement, dans le cadre dudit recours. Le premier consistait à invoquer une violation du principe de non-discrimination, prétextant que l'aéroport de Luxembourg-Findel, seul aéroport du pays, était soumis à des obligations administratives et financières qui ne s'imposaient pas aux autres aéroports comparables, en particulier à l'échelle de la Grande Région, périmètre de concurrence aéroportuaire par définition. Le second consistait à invoquer le non-respect, compte tenu de l'extension du champ d'application du projet de loi sous avis, des principes cardinaux du droit communautaire que sont la subsidiarité et la proportionnalité, ce non-respect générant des surcoûts pour l'aéroport luxembourgeois, y compris procéduraux, et là encore au regard du

paysage aéroportuaire de la Grande Région. Ces deux types d'argument n'ont, au final, pas convaincu la Cour de Justice de l'Union européenne.

Le projet de loi sous avis s'appuie sur:

- la loi du 5 juin 2009 sur la navigation aérienne<sup>1</sup> qui dispose que le montant des redevances aéroportuaires est fixé par l'entité prestataire des services aéroportuaires après consultation du comité des usagers;
- le règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg régissant effectivement le fonctionnement d'un tel comité;
- le fait que sont concernées par la Directive à la fois les redevances d'atterrissage (qui bénéficient à l'Administration de la navigation aérienne) et les redevances passagers et de stationnement des aéronefs (qui bénéficient à Lux-Airport).

En conséquence du point précédent sont visées en tant qu'„entité gestionnaire“ et au sens de la Directive à la fois l'Administration précitée, en charge des prestations de service de navigation aérienne et de certaines missions d'aérodrome telles que l'entretien des pistes, et Lux-Airport qui est responsable de la gestion du terminal passagers et de la gestion des aires de stationnement des aéronefs. Au total, la Chambre de Commerce note que le projet de loi sous revue prend en compte la dualité d'exploitation ainsi décrite, mais aussi le fait qu'existe un comité des usagers et que soit déjà mise en oeuvre une structure du régime des redevances applicables.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire particulier à formuler vis-à-vis de ce projet de loi qui n'a d'autre visée que de mettre le Grand-Duché en conformité avec les exigences communautaires parfaitement légitimes en termes d'optimisation du fonctionnement d'entités gestionnaires d'aéroport au niveau national et transpose de manière convenable les dispositions de la Directive.

Comme souligné dans l'exposé des motifs, „*ce jugement ayant acquis autorité de chose jugée et le délai de transposition ayant expiré le 15 mars 2011, ladite directive devra être transposée dans les meilleurs délais*“. C'est la raison pour laquelle la Chambre s'en tient prioritairement, dans ce projet de loi sous avis, à s'assurer que la Directive soit transposée.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de loi sous avis.

---

<sup>1</sup> Loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée 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) la 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.

6310/02

**N° 6310<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(16.12.2011)

Par dépêche du 30 juin 2011, le Conseil d'Etat a été saisi du projet de loi sous rubrique. Le texte, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles et d'une fiche d'impact.

La fiche financière jointe au projet sous avis renseigne sur les modifications budgétaires dues principalement à l'augmentation de personnel. L'impact financier est chiffré à un total de 94.441 euros pour le budget des dépenses au titre de la Direction de l'aviation civile, estimations pour le budget 2011/2012, et à 74.807 euros au titre de l'Administration de la navigation aérienne, soit au total à 169.248 euros pour le budget de 2012.

Il y a lieu de constater qu'un tableau de concordance entre les dispositions de la directive et les mesures de transposition n'était pas joint, contrairement aux instructions en la matière rappelées encore dans la circulaire de la ministre aux Relations avec le Parlement du 9 août 2011 (cf. point 2. Procédure de saisine du Conseil d'Etat et transposition des directives européennes).

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet sous avis vise à transposer la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires qui entend harmoniser les principes de perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires.

La directive s'inspire des politiques relatives aux redevances aéroportuaires adoptées par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2004<sup>1</sup>.

Les principes de non-discrimination et de transparence étant de rigueur dans l'espace aérien européen, cette directive a cependant posé problème au Luxembourg, qui y a vu une concurrence déloyale susceptible d'être exercée par les aéroports de la Grande Région qui ne tombent pas sous le champ d'application de la directive. La Cour de Justice de l'Union européenne ayant débouté le recours en annulation introduit par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg le 12 mai 2011, et le délai de transposition ayant expiré le 15 mars 2011, la transposition est pendante et doit se faire dans les meilleurs délais.

Les redevances aéroportuaires sont perçues par les assistants en escale pour la rétribution de services d'assistance en escale et des redevances prélevées pour le financement de l'assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite.

<sup>1</sup> Document 9082/7 „Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne“, 8e édition, 2009.

L'objectif de la directive 2009/12/CE est d'éviter des abus de situations de monopole, et de mettre en place un cadre harmonisé visant à réglementer les composantes essentielles des redevances aéroportuaires.

Elle consacre ainsi les principes de non-discrimination et de transparence des redevances aéroportuaires avec une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par les entités gestionnaires d'aéroports.

Une autorité de supervision indépendante devra être mise en place en vue d'assurer l'impartialité des décisions ainsi que l'application correcte et effective de la directive. Le Conseil d'Etat reviendra sur cette question lors de l'examen de l'article 12 du projet de loi.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Observation préliminaire*

Quant à la forme, le Conseil d'Etat propose de subdiviser les articles en paragraphes en mettant les chiffres arabes entre parenthèses au lieu de les faire suivre par un point. Cette observation vaut pour tous les articles du projet de loi sous examen, sauf pour le relevé de l'article 2 relatif aux définitions qui y sont énumérées.

Il attire également l'attention sur la nécessité de revoir les renvois contenus dans les différents articles du projet de loi sous examen dans la mesure où les propositions du Conseil d'Etat trouveraient accord.

### *Article 1er*

Cet article reprend les dispositions de l'article 1er de la directive 2009/12/CE précitée, à l'exception des paragraphes 3 et 5. Le paragraphe 3 règle la situation des Etats membres qui ont plusieurs aéroports sur leur territoire. Le paragraphe 5 n'a pas été transposé étant donné que le Luxembourg n'entend pas appliquer des mesures de régulation supplémentaires. Le Conseil d'Etat propose de compléter par la définition reprise au point 1 de l'article 2 le point 2 (paragraphe 2) de l'article 1er qui se lira comme suit:

„**Art. 1er.** (...)

(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.

(...)“

### *Article 2*

Dans la suite de la dernière observation à l'endroit de l'article 1er, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de la définition figurant au point 1 de l'article 2, dans la mesure où sa proposition trouverait accord.

Les points 1, 3, 4 et 5 de l'article sous examen sont repris textuellement de l'article 2 de la directive 2009/12/CE précitée.

Le point 2 renvoie pour la définition de l'entité gestionnaire d'aéroport à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 dont l'intitulé exact est le suivant: „sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare“. Il résulte de ces textes que la société d'exploitation aéroportuaire lux-Airport est compétente pour la gestion des aires de stationnement des aéronefs à l'aéroport et pour l'exploitation technique et commerciale. L'Administration de la navigation aérienne est compétente pour le fonctionnement opérationnel de l'aéroport et pour l'entretien et la gestion de l'aire de manœuvre comprenant des taxiways et la piste.

Quant à la définition reprise à l'endroit du point 7, le Conseil d'Etat propose d'écrire qu'il s'agit de la Direction de l'aviation civile plutôt que de renvoyer à l'article 11 de la loi en projet.

Au point 8, il y a lieu sous peine d'opposition formelle face au non-respect de la hiérarchie des normes de remplacer la référence au règlement grand-ducal du 1er août 2007 qui détermine la compo-

sition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers par la loi de base qui a instauré ledit comité, à savoir la loi modifiée 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 point 6 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Le point 9 est à supprimer, et il y aura lieu de désigner le ministre compétent à l'endroit de l'article 11 (8 selon le Conseil d'Etat) de la façon suivante: „(...) le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions (...)“.

#### *Articles 3 et 4 (3 selon le Conseil d'Etat)*

Le Conseil d'Etat propose de modifier la première phrase de l'article 3 comme suit: „Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport.“ La référence au droit de l'Union européenne est superflète.

L'article 4 de la directive 2009/12/CE précitée permet aux Etats membres de charger l'entité gestionnaire d'aéroport de mettre en place un système de redevances commun, couvrant le réseau aéroportuaire.

Le considérant 4 de ladite directive limite l'application de la directive aux aéroports d'une certaine taille (voir également l'article 2 de la directive), ou à l'aéroport de l'Etat membre enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers.

Par conséquent, le Luxembourg n'est pas tenu de mettre en place un système de redevances couvrant un hypothétique réseau aéroportuaire. Le Conseil d'Etat propose de reformuler le point 2 (paragraphe 2 selon le Conseil d'Etat) comme suit:

„(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.“

L'article 4 est à supprimer, car devenu superflète.

#### *Article 5*

L'article 5 de la directive 2009/12/CE permet la mise en place d'un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine. Le Conseil d'Etat estime que la reprise de cette disposition dans la législation nationale est superflète, alors que le Luxembourg ne dispose que d'un seul aéroport. L'article 5 du projet sous avis est dès lors à supprimer.

#### *Article 6 (9 selon le Conseil d'Etat)*

Dans la mesure où l'autorité de supervision indépendante nationale visée à l'endroit de l'article 11 (8 selon le Conseil d'Etat) du projet de loi est censée s'occuper des tâches figurant à l'endroit de l'article 6 sous revue, le Conseil d'Etat propose de faire figurer cet article à la suite de l'article 11 initial qui définit l'autorité de supervision indépendante nationale.

D'après l'article 11 de la directive 2009/12/CE précitée, l'autorité de supervision indépendante nationale est chargée „d'assumer, au minimum, les tâches assignées au titre de l'article 6“.

A l'alinéa 2 du paragraphe 1er, le Conseil d'Etat propose de se référer à l'„entité gestionnaire d'aéroport“, alors que, d'une part, le terme est défini à l'endroit de l'article 2, et que d'autre part, ce terme est utilisé dans la suite de l'article sous examen.

Le paragraphe 2 ne donne pas lieu à observation.

Le paragraphe 3 est à reformuler, alors que le point 3 de l'article 6 de la directive 2009/12/CE impose l'obligation aux Etats membres de veiller à ce que chaque partie impliquée dans la procédure obligatoire de consultation régulière puisse demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante nationale en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires. Le paragraphe 3 de l'article sous revue est dès lors à reformuler comme suit:

„(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité de gestion d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui

examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.“

Les paragraphes 4 et 6 peuvent être regroupés sous un paragraphe 4 nouveau, alors que ces paragraphes traitent des délais impartis à l'autorité de supervision indépendante nationale pour statuer sur un différend qui lui est soumis. Le paragraphe 4 nouveau se lira dès lors comme suit:

„(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.“

Quant à la faculté accordée à l'autorité de supervision indépendante nationale d'assortir ses décisions d'astreintes (paragraphes 11 et 12), le Conseil d'Etat se doit de constater que le montant de l'astreinte journalière n'est pas autrement défini. Le texte sous avis doit dès lors être complété par l'ajout d'un paragraphe dont le libellé doit se lire comme suit: „L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre xxx euros et xxx euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.“ Le Conseil d'Etat estime en effet qu'un écart trop important entre le minimum et le maximum de l'astreinte doit être évité.

Finally, il convient de relever que les décisions de l'autorité de supervision indépendante nationale ne font l'objet que d'un recours en annulation, alors même qu'elles peuvent être assorties d'astreintes. Au regard de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme, un examen quant au fond par le juge administratif s'impose toutefois en la matière (arrêt du 4 mars 2004, 47650/99, *Silvester's Horeca Service c/Belgique*). Dès lors, le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, de reformuler le paragraphe 13 de l'article 6 (9 selon le Conseil d'Etat) comme suit:

„(13) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante nationale dans le cadre du présent article.“

Les paragraphes 5, 7, 8, 9 et 14 n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

#### *Article 7 (4 selon le Conseil d'Etat)*

Cet article concerne les règles de transparence. Le texte est largement repris du texte de l'article 7 de la directive 2009/12/CE précitée.

Le point 1 (paragraphe 1er selon le Conseil d'Etat) n'appelle pas d'observation, sauf à remplacer la référence à l'autorité de supervision indépendante par celle à la Direction de l'aviation civile.

Les auteurs du projet sous avis font transiter les informations dont question par le comité des usagers. Vu qu'il s'agit de données économiquement sensibles, le Conseil d'Etat se demande pourquoi les données transitent „en principe“ par le comité, ce qui est non seulement contraire au point 3 (paragraphe 3 selon le Conseil d'Etat) du présent article, mais également à l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes. Il y a lieu de supprimer cette mention. Pour des raisons de lisibilité du texte, le Conseil d'Etat propose de reformuler le paragraphe 2 de l'article 7 (5 selon le Conseil d'Etat) comme suit:

„**Art. 5.** L'autorité de supervision indépendante veille à ce que le comité des usagers de l'aéroport fournisse à l'entité gestionnaire d'aéroport avant chaque consultation prévue à l'article 10, paragraphe 1, des informations concernant: (...).“

Le point 3 (paragraphe 3 selon le Conseil d'Etat) ne donne pas lieu à observation.

#### *Articles 8 à 10 (5 à 7 selon le Conseil d'Etat)*

Sans observation.

*Articles 11 et 12 (8 et 10 selon le Conseil d'Etat)*

Ces articles déterminent l'autorité de supervision indépendante et règlent son fonctionnement. La transposition de la directive ne reprend que partiellement le texte de l'article 11 et s'écarte en plusieurs points fondamentalement de celle-ci.

L'article 1er du projet sous avis prévoit que la Direction de l'aviation civile est l'autorité de supervision indépendante, qui par voie de conséquence se trouve chargée de toutes les tâches prévues à l'article 11 de la directive.

L'article 3 de la directive dispose que „Les Etats membres garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens“.

Le Conseil d'Etat se demande si la Direction de l'aviation civile répond à ces critères. En effet, aux termes de l'article 17, paragraphe 1er de la prédite loi du 19 mai 1999, cette direction est créée au sein du ministère des Transports (actuellement le ministère du Développement durable et des Infrastructures). Le paragraphe 2 de cet article précise que „la direction est placée sous l'autorité du ministre“.

Le Conseil renvoie à cet égard à son avis du 22 juin 2010 concernant le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant: 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat (doc. parl. *No 6123*<sup>2</sup>) et à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 9 mars 2010 (affaire C-518/07) applicable *mutatis mutandis* à la situation sous examen, et plus particulièrement au point 36 de cet arrêt, qui est libellé comme suit: „En outre, il convient de souligner que le seul risque que les autorités de tutelle puissent exercer une influence politique sur les décisions des autorités de contrôle suffit pour entraver l'exercice indépendant des missions de celles-ci. D'une part, comme l'a relevé la Commission, il pourrait y avoir une „obéissance anticipée“ de ces autorités eu égard à la pratique décisionnelle de l'autorité de tutelle.“.

S'y ajoute que l'indépendance juridiquement distincte et fonctionnelle de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens, exigée par la directive à transposer, n'est pas donnée dans le chef de la Direction de l'aviation civile, alors que l'Etat, entité juridique dont fait partie cette Direction, possède d'importantes participations dans deux sociétés de transporteurs aériens, ainsi que dans la société gestionnaire de l'aéroport. De surcroît, ces participations ouvrent au bénéfice de l'Etat le droit de nommer ses représentants dans les organes de gestion de ces sociétés.

Aussi le Conseil d'Etat estime-t-il que si la Direction de l'aviation civile était désignée comme autorité de supervision indépendante en la matière le projet de loi sous avis ne transposerait pas correctement la directive. Il doit dès lors s'opposer formellement à lui voir attribuer les compétences telles que prévues à l'article 11 de la directive.

Devant l'impossibilité de donner à la Direction de l'aviation civile les pouvoirs que le projet de loi envisage de lui conférer, le Conseil d'Etat vient à se demander s'il ne serait pas plus opportun de charger l'Institut luxembourgeois de régulation (ILR) de cette mission de supervision, et ce dans un souci de respecter les obligations ci-avant énoncées, imposées par la directive? En effet, l'ILR n'est pas soumis, en tant qu'établissement public, aux règles budgétaires qui régissent les administrations étatiques. De même, il serait possible d'élargir le pouvoir réglementaire de l'ILR pour les besoins d'application de la présente loi.

Pour ce qui est des redevances, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement, en vertu de l'article 104 de la Constitution et du principe de l'universalité budgétaire, à ce que celles-ci soient collectées par l'autorité de supervision indépendante en contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement.

Aussi le Conseil d'Etat ne peut-il se déclarer d'accord avec la faculté donnée à l'autorité de supervision indépendante de fixer les redevances. Cette disposition est en effet contraire à l'article 36 de la Constitution en vertu duquel le pouvoir réglementaire d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc. Le Conseil d'Etat se verrait dès lors dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel à cette disposition.

*Article 13 (11 selon le Conseil d'Etat)*

Sans observation.

*Article 14 (12 selon le Conseil d'Etat)*

Cet article prévoit les engagements nécessaires en vue de disposer respectivement au sein de la Direction de l'aviation civile et au sein de l'Administration de la navigation aérienne d'un agent supplémentaire „pour assurer la transposition et l'application de la directive“ selon le commentaire des articles.

Dans la mesure où les engagements prévus d'un attaché de gouvernement et d'un employé de la carrière S au-delà des engagements autorisés dans le cadre du *numerus clausus* de la loi budgétaire constituent une question d'appréciation politique, le Conseil d'Etat se rapporte à la Chambre des députés quant au suivi à réserver à la disposition en question, tout en faisant remarquer que le transfert à l'ILR des compétences d'autorité indépendante au sens de la loi en projet ne justifie plus le renforcement prévu de l'effectif de la Direction de l'aviation civile.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 16 décembre 2011.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6310/03

N° 6310<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,**
- 2) de la loi modifiée 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**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

*page**Amendements adoptés par la Commission du Développement durable*

- |  |   |
|--|---|
| 1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (9.2.2012)..... | 1 |
| 2) Texte coordonné.....  | 7 |

\*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(9.2.2012)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 8 février 2012.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés.

\*

*Remarques préliminaires*

La Commission du Développement durable a fait siennes la grande majorité des observations émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 16 décembre 2011.

En ce qui concerne les cinq oppositions formelles émises par la Haute Corporation, il convient de noter qu'il a été fait droit à celle concernant l'article 2 (respect de la hiérarchie des normes), ainsi qu'à celle concernant l'article 6 (recours en réformation), qui cependant fait l'objet d'un amendement.

Concernant les articles 11 et 12 (nouveaux articles 8 et 10) (désignation d'une autorité de supervision compétente, collecte et fixation par cette autorité des redevances constituant la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement), le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la désignation de la Direction de l'Aviation Civile en tant qu'autorité de supervision indépendante alors que celle-ci, en raison du fait d'être placée sous l'autorité du ministre, fait partie de la même entité juridique, à savoir l'Etat, et que de surcroît l'Etat détient des participations importantes dans deux sociétés de transport aérien tout comme dans l'entité gestionnaire de l'aéroport.

En effet, la directive requiert la mise en place d'une autorité de supervision juridiquement et fonctionnellement indépendante des entités gestionnaires de l'aéroport et de tous les transporteurs aériens. Pour les Etats membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens ou leur contrôle (ce qui est le cas pour le Luxembourg), une séparation fonctionnelle entre les fonctions liées à cette propriété ou ce contrôle et celles confiées à l'autorité de supervision indépendante est également requise par la directive.

Afin d'éviter aux autorités luxembourgeoises tout éventuel reproche futur de non-indépendance fonctionnelle ou structurelle de l'autorité de supervision et afin d'éviter tout conflit d'intérêt potentiel entre maximisation des participations de l'Etat auprès des transporteurs aériens voire maximisation de la participation auprès de l'entité gestionnaire de l'aéroport, il a été retenu de désigner une autorité de supervision indépendante externe au secteur de l'aviation, en l'occurrence l'Institut Luxembourgeois de Régulation, rendant caduques les trois oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat concernant les articles 11 et 12 du texte initial.

Pour les besoins d'application de la loi, le Conseil d'Etat propose d'élargir le pouvoir réglementaire de l'Institut Luxembourgeois de Régulation. En effet, la directive prévoit la possibilité de mettre en place un mécanisme de financement de l'autorité de supervision indépendante, qui peut comprendre la perception d'une redevance auprès des usagers d'aéroports et des entités gestionnaires d'aéroports.

L'article 4 de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat dispose que „L'Institut récupère la contrepartie de ses frais du personnel en service et de ses frais de fonctionnement conformément aux dispositions des lois et règlements qui déterminent les secteurs économiques sous sa régulation.“

Ainsi, la loi de base de l'Institut Luxembourgeois de Régulation l'habilite de manière générale à percevoir des redevances auprès des opérateurs sous sa surveillance. La présente loi sectorielle précise les coûts qui peuvent être pris en compte dans l'article 12, point 3 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) et confère à l'autorité de supervision indépendante dans l'article 12, point 4 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) la compétence pour la fixation de ces redevances, s'inspirant de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, permettant ainsi de faire droit à la proposition du Conseil d'Etat.

\*

*Amendement 1 portant sur l'article 2, point 7 (nouveau point 6)*

Le nouveau point 6 (point 7 initial) de l'article 2 se lit comme suit:

6) „*autorité de supervision indépendante*“: ~~*l'autorité visée à l'article 11 de cette loi*~~ ***L'Institut Luxembourgeois de Régulation;***

*Commentaire de l'amendement 1*

Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat de définir l'autorité de supervision indépendante de manière précise dans cette définition, plutôt que de renvoyer à l'article la désignant. En raison de la désignation de l'ILR au lieu de la Direction de l'Aviation Civile il s'agit en l'occurrence d'un amendement technique.

*Amendement 2 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (1)*

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit:

(1) ***L'Institut Luxembourgeois de Régulation*** *veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations*

sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuares perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

(...)

*Commentaire de l'amendement 2*

De la même manière que pour l'amendement 1, il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat de désigner dans cette phrase nommément l'autorité de supervision indépendante. Vu le remplacement de la Direction de l'Aviation Civile par l'Institut Luxembourgeois de Régulation en tant qu'autorité de supervision indépendante cet amendement technique s'impose.

*Amendement 3 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (2)*

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit:

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, et en principe via le comité des usagers de l'aéroport, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

(...)

*Commentaire de l'amendement 3*

Il est, dans la mesure du possible, fait droit à l'observation du Conseil d'Etat en supprimant la mention que les données transitent en principe par le comité des usagers afin de respecter le principe du respect de la confidentialité des données des opérateurs et ce en l'absence de personnalité juridique propre dudit comité qui constitue un comité composé des usagers ayant eux une personnalité juridique propre.

En effet, les informations à fournir par les usagers d'aéroport sont des données économiquement sensibles et ne peuvent dès lors pas transiter par le comité des usagers de l'aéroport au risque d'anéantir l'objectif de cet article qui est que l'entité gestionnaire d'aéroport dispose d'informations concrètes sur les perspectives de développement des opérateurs aériens sur l'aéroport.

Concernant une éventuelle violation de l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes, il est estimé que cet article vise à régir la communication de pièces aux administrés par l'administration, et n'est donc pas applicable en l'espèce. En effet, la disposition avisée concerne le cas inverse, à savoir la communication d'informations à l'entité gestionnaire d'aéroport (qui sont l'Administration de la navigation aérienne et la société lux-Airport) par les usagers de l'aéroport.

*Amendement 4 portant sur l'article 11 initial (article 8 nouveau), paragraphe (2)*

Le paragraphe sous rubrique est supprimé.

*Commentaire de l'amendement 4*

L'article 11, paragraphe 2 de la directive prévoit la possibilité pour l'autorité de supervision indépendante de subdéléguer à d'autres autorités les tâches qui lui sont confiées.

Dans la mesure où cette disposition n'est pas obligatoire et qu'elle ne fait de sens que pour les Etats membres disposant d'autorités régionales compétentes pour les aéroports, ainsi que suite à la désignation de l'ILR en tant qu'autorité de supervision compétente, il est jugé opportun de supprimer cette disposition.

*Amendement 5 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphes (10) et (11)*

Les deux paragraphes sous rubrique se liront comme suit:

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, traçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

*(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 10 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, ~~le cas échéant sous astreinte~~, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.*

*L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.*

#### *Commentaire de l'amendement 5*

A l'article 6, aux points 11 et 12, les renvois à la possibilité offerte à l'autorité de supervision indépendante d'assortir ses décisions d'une astreinte, sont supprimés alors qu'ils sont devenus superfétatoires.

En effet, le nouveau paragraphe 11 de l'article 9 se voit complété, suite à l'observation afférente du Conseil d'Etat, par un deuxième alinéa accordant à l'autorité de supervision indépendante nationale la faculté d'assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant minimum et maximum est fixé en évitant un écart trop important entre les deux.

Le montant de l'astreinte (200 à 2.000 euros) est inspiré du montant similaire prévu par l'ILR dans d'autres domaines de compétences (réseaux et services de communications électroniques, électricité et gaz).

#### *Amendement 6 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphe (12)*

Le nouveau paragraphe 12 (paragraphe 13 initial) se lira comme suit:

**(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.**

**Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.**

#### *Commentaire de l'amendement 6*

Le Conseil d'Etat exprime son opposition formelle à l'introduction d'un seul recours en annulation contre les décisions de l'autorité de supervision indépendante. En effet, la Convention européenne des droits de l'homme prévoit dans son article 6 relatif à un droit à un procès équitable, le droit pour toute personne à ce que „sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle“.

De même l'arrêt invoqué par le Conseil d'Etat dans son avis (*Silvester's Horeca Service c/Belgique*) rappelle le besoin d'un recours de pleine juridiction à l'égard des décisions emportant une sanction administrative, tel que c'est le cas lorsqu'une décision est prise sous astreinte.

Cet amendement vise à distinguer parmi les décisions de l'autorité de supervision indépendante celles pour lesquelles un recours en réformation est nécessaire de celles où un recours en annulation est suffisant. Ceci est particulièrement important vu qu'en présence de la spécificité du secteur, une substitution au fond de l'affaire de la décision de l'autorité de supervision indépendante par le juge administratif risquerait d'aboutir à des résultats peu satisfaisants pour l'exploitation aéroportuaire.

Ainsi, les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante et assorties d'une peine d'astreinte peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, tandis que les décisions non assorties d'une astreinte restent soumises au seul recours en annulation.

#### *Amendement 7 portant sur l'article 13 initial (article 11 nouveau)*

L'article se lira comme suit:

##### ***Art. 11. Dispositions modificatives***

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit:**

„Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée 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.“

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:

„Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.“

(3) Est inséré un article 43bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit:

„Art. 43bis. (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.»

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée 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 est remplacé par une disposition libellée comme suit:

„Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration et précise les différentes missions de la Direction.“

Commentaire de l'amendement 7

Cet amendement vise trois finalités, à savoir premièrement à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, deuxièmement à introduire dans le droit luxembourgeois un régime de sanctions afin d'assurer la mise en œuvre en bonne et due forme des dispositions du chapitre IV du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et troisièmement à créer le cadre pour déterminer l'organisation de la Direction de l'Aviation Civile.

Concernant la modification du régime de fixation des redevances, le texte continue à prévoir que les redevances seront arrêtées après consultation du comité des usagers, mais il prévoit qu'elles seront arrêtées par le ministre compétent sur proposition des deux prestataires de services. Cela donnera la flexibilité requise et permettra au ministre compétent de déterminer de manière cohérente et coordonnée la politique à suivre en matière de redevances aéroportuaires en tant qu'élément de gestion important de la compétitivité du site aéroportuaire.

Concernant la mise en conformité par rapport au règlement (CE) n° 1008/2008 précité, il convient de noter que ce règlement prévoit la transparence sur les tarifs publiés ou proposés pour le client aussi bien pour ce qui concerne les éléments de prix inévitables et prévisibles que pour les éléments de prix optionnels. L'article 24 de ce règlement prévoit que les Etats membres veillent au respect des règles énoncées dans le cadre du chapitre IV en fixant des sanctions en cas d'infractions. La Commission a attiré récemment l'attention du Luxembourg sur le fait qu'il ne s'était pas encore doté d'un tel régime de sanctions. Afin de se mettre en conformité avec les exigences de ce règlement européen, il est proposé de reprendre le contenu de l'article 23 tout en s'inspirant des dispositions analogues introduites par la loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée 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) la 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, en ce qui concerne les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Cet article élargit ainsi les compétences attribuées à la Communauté des Transports sur l'aspect spécifique du respect par les transporteurs aériens et les agences de la transparence de tarification des billets d'avions. A noter que la Communauté des Transports est également prévu de devenir l'autorité compétente en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PL 6368) et dispose d'ores et déjà d'une compétence en matière de tarification des transports publics. Il s'agit de maintenir en la matière un certain parallélisme des formes.

Concernant le dernier paragraphe, le libellé proposé complète l'alinéa existant en prévoyant qu'un règlement grand-ducal, outre le fait qu'il précise les missions de la Direction, règle également l'organisation interne de celle-ci. A noter que l'ajout de ce paragraphe nécessite également une modification du libellé de l'intitulé de la loi en projet, qui se lira dorénavant comme suit:

Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) de la loi modifiée 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

*Amendement 8 portant sur l'article 14 initial (article 12 nouveau)*

L'article sous rubrique sera libellé comme suit:

**Art. 12. Disposition finale**

(1) *Le Gouvernement est autorisé à procéder, **au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et, au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.***

(2) ***L'engagement définitif** au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se **fait** par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice **2012** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

*Commentaire de l'amendement 8*

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique prévoit l'engagement de deux agents, dont un agent auprès de la Direction de l'Aviation Civile et un agent auprès de l'Administration de la navigation aérienne pour assurer la transposition et l'application de la directive.

Dans la mesure où ces engagements constituent une question d'appréciation politique, le Conseil d'Etat se rapporte à la Chambre des Députés pour ce qui est du suivi à réserver à la disposition en question, tout en faisant remarquer que le transfert à l'ILR des compétences d'autorité indépendante ne justifie plus le renforcement prévu de l'effectif de la Direction de l'Aviation Civile. La Commission donne suite à cette remarque.

\*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais. Il convient à cet égard de rappeler que le Luxembourg est en retard de transposition de la directive 2009/12/CE transposée par la présente loi et fait l'objet d'une procédure contentieuse afférente de la part de la Commission européenne. Il risque par conséquent les sanctions financières prévues par le traité de Lisbonne en cas de non-transposition dans les plus brefs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR

\*

## TEXTE COORDONNE

*(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).*

### PROJET DE LOI

#### portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) de la loi modifiée 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

*Art. 1. (1) La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.*

*(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.*

*(3) La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le*

financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006.

**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) „aéroport“: tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;
- 1) „entité gestionnaire d'aéroport“: l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée 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, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;
- 2) „usager d'aéroport“: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- 3) „redevance aéroportuaire“: un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;
- 4) „réseau aéroportuaire“: un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;
- 5) „projet d'infrastructure“: tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;
- 6) „autorité de supervision indépendante“: l'autorité visée à l'article 11 de cette loi l'Institut Luxembourgeois de Régulation;
- 7) „comité des usagers de l'aéroport“: le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg l'article 4 de la loi modifiée 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.
- 9) „ministre“: le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

**Art. 3. Non-discrimination et publicité**

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

**Art. 4. Réseau aéroportuaire**

Le ministre peut autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

**Art. 5. Systèmes communs de redevances**

Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, le ministre peut autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.

### Art. 6. Consultation et recours

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, a lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander son intervention. Elle examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

5. Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

6. Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 10.

7. L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

8. L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut intenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

9. Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

11. Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

12. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

13. La décision de l'autorité de supervision indépendante est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

14. Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 4. Transparence**

(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, **et en principe via le comité des usagers de l'aéroport**, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;

- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et  
 d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

#### **Art. 5. Nouvelles infrastructures**

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tel que définis à l'article 2, point 5.

#### **Art. 6. Normes de qualité**

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1.

(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

#### **Art. 7. Différenciation des services**

(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

#### **Art. 8. Autorité de supervision indépendante**

(1) ~~L'Institut Luxembourgeois de Régulation Direction de l'Aviation Civile~~ est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

**2. L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.**

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9;

- de publier un rapport annuel de ses activités;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

#### **Art. 9. Consultation et recours**

(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, ~~qui peut être assortie d'astreintes~~, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article ~~10~~ 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, ~~le cas échéant sous astreinte~~, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.

Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.

(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante**

(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.

(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.

(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.

(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

#### **Art. 11. Dispositions modificatives**

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit:**

**„Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée 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.“**

**(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:**

**„Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.“**

**(3) Est inséré un article 43bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit:**

**„Art. 43bis. (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.**

**(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.**

**(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.**

**(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils**

sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée 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 est remplacé par une disposition libellée comme suit:

„Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction.“

**Art. 12. Disposition finale**

(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et, au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.

(2) L'engagement définitif au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se fait par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6310/04

**N° 6310<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) de la loi modifiée 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, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(20.3.2012)

Par dépêche du 9 février 2012, le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat d'une série de huit amendements au projet de loi sous rubrique, arrêtés par la commission du Développement durable.

Au texte des amendements en question étaient joints un commentaire et un texte coordonné tenant compte tant des modifications proposées par le Conseil d'Etat dans son avis du 16 décembre 2011 que la commission parlementaire a fait siennes, que des amendements précités du 9 février 2012.

*Amendement 1*

L'amendement sous examen concerne l'article 2 point 7 (nouveau point 6) et tient compte de la proposition du Conseil d'Etat de définir l'autorité de supervision indépendante de manière précise. La commission parlementaire a retenu la proposition du Conseil d'Etat de charger l'Institut luxembourgeois de régulation de cette mission de supervision.

*Amendement 2*

Cet amendement remplace la Direction de l'aviation civile par l'Institut luxembourgeois de régulation et tient compte des observations du Conseil d'Etat.

*Amendement 3*

La reformulation de l'article 7 (4 nouveau), paragraphe 2, répond aux observations du Conseil d'Etat dans son avis initial du 16 décembre 2011.

*Amendement 4*

Cet amendement trouve l'accord du Conseil d'Etat qui est en mesure de lever son opposition formelle.

*Amendement 5*

Cet amendement tient compte des observations du Conseil d'Etat et fixe les montants de l'astreinte dans le texte de la loi. Ce texte n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'Etat.

*Amendement 6*

L'amendement 6 portant sur l'article 6 initial du projet de loi tient compte des observations du Conseil d'Etat, qui avait à cet égard exprimé une opposition formelle. La commission parlementaire introduit par son texte la possibilité d'un recours en réformation dans l'hypothèse où une astreinte est prononcée. Ce texte trouve l'accord du Conseil d'Etat. Il y a cependant lieu de supprimer la première phrase du nouveau paragraphe 12, alors que le recours en annulation est de droit commun et qu'il est dès lors superfétatoire de le rappeler dans un texte particulier.

*Amendement 7*

L'amendement sous revue vise à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, ainsi que d'introduire un régime de sanctions afin d'assurer la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté. Finalement, cet amendement entend créer le cadre pour déterminer l'organisation de la Direction de l'aviation civile.

L'amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne le pouvoir accordé au ministre de fixer le montant des redevances aéroportuaires. Le Conseil d'Etat doit en effet s'opposer formellement au libellé du paragraphe 1er de l'article 11 nouveau (13 initial), alors que la fixation du montant des redevances est un acte réglementaire qui relève, aux termes de l'article 36 de la Constitution, de la compétence du Grand-Duc. Ce montant devrait dès lors être fixé par règlement grand-ducal.

*Amendement 8*

La commission parlementaire suit l'approche du Conseil d'Etat quant à l'engagement d'un agent supplémentaire. Cet amendement n'appelle pas d'observation particulière de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 20 mars 2012.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER

6310/05

N° 6310<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) de la loi modifiée 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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(18.4.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Georges ENGEL, Mme Marie-Josée FRANK, M. Paul HELMINGER, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Serge URBANY, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 5 août 2011 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 16 décembre 2011.

L'avis de la Chambre de Commerce date du 10 octobre 2011.

En date du 21 septembre 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet.

Au cours de la réunion du 18 janvier 2012, la Commission du Développement durable a analysé l'avis du Conseil d'Etat. Lors de la réunion du 8 février 2012, elle a adopté une série d'amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 20 mars 2012.

Le 18 avril 2012, la commission parlementaire a analysé l'avis complémentaire de la Haute Corporation et adopté le présent rapport.

\*

## II. CONSIDERATION GENERALES

### 1. La directive

Le projet de loi sous revue transpose la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuares.

La directive met en place un cadre harmonisé visant à réguler le mode de fixation des redevances aéroportuares en Europe, c'est-à-dire les redevances d'atterrissage, dont l'Administration de la navigation aérienne est le bénéficiaire, et les redevances passagers et de stationnement des aéronefs, dont Lux-Airport est le bénéficiaire. La directive ne concerne pas le montant des redevances aéroportuares mais crée un cadre juridique à respecter au niveau de la fixation de ces redevances. Elle s'applique à tout aéroport de l'Union européenne ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque Etat membre.

La directive consacre les principes de non-discrimination et de transparence des redevances aéroportuares avec une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par les entités gestionnaires d'aéroports. En plus chaque partie doit mettre en place une autorité de supervision indépendante afin d'assurer l'impartialité des décisions. Cette autorité doit être juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens.

### 2. L'autorité compétente

Ayant pour objet de transposer en droit national ladite directive, le projet de loi désigne la Direction de l'aviation civile, qui assume déjà aujourd'hui les missions de régulateur en matière de sécurité et sûreté aérienne et aéroportuaire envers les prestataires aéroportuares et les opérateurs aériens, en tant qu'autorité de supervision indépendante. Le projet de loi précise que l'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport ait lieu, en l'occurrence au moins une fois par an.

Les mesures prises pour garantir l'exercice de ses compétences d'une manière impartiale et transparente vis-à-vis des entités gestionnaires de l'aéroport et des opérateurs aériens seront communiquées à la Commission européenne, sachant que la DAC n'exerce pas de missions liées au contrôle et à la propriété des prestataires de service aéroportuares et opérateurs aériens.

A ces fins une unité de „régulation économique“ devra voir le jour au sein de la Direction de l'aviation civile à l'instar de ce qui existe auprès d'autres directions de l'aviation civile tel qu'en Angleterre. Cette unité devra être composée d'agents dûment formés.

A noter que suite à une observation du Conseil d'Etat, il a été finalement retenu que ce sera l'Institut Luxembourgeois de Régulation qui figurera comme autorité de supervision indépendante au lieu de la Direction de l'Aviation Civile.

### 3. Recours en annulation de la directive

Ce projet vise donc à mettre en conformité le Luxembourg avec les exigences communautaires en la matière, suite en particulier au rejet, en date du 12 mai 2011, du recours en annulation introduit par le Luxembourg devant la Cour de Justice de l'Union européenne et vu l'expiration du délai de transposition le 15 mars 2011. Ce recours en annulation luxembourgeois était initialement fondé sur la contestation du champ d'application de la Directive tel que défini à son article premier, selon lequel la Directive „s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque Etat membre“.

Le Grand-Duché, qui a été débouté de son recours en annulation précité, avait invoqué deux moyens, principalement, dans le cadre dudit recours. Le premier consistait à invoquer une violation du principe de non-discrimination, prétextant que l'aéroport de Luxembourg-Findel, seul aéroport du pays, était soumis à des obligations administratives et financières qui ne s'imposaient pas aux autres aéroports comparables, en particulier à l'échelle de la Grande Région, périmètre de concurrence aéroportuaire par définition. Le second consistait à invoquer le non-respect, compte tenu de l'extension du champ

d'application du projet de loi sous avis, des principes cardinaux du droit communautaire que sont la subsidiarité et la proportionnalité, ce non-respect générant des surcoûts pour l'aéroport luxembourgeois, y compris procéduraux, et là encore au regard du paysage aéroportuaire de la Grande Région. Ces deux types d'argument n'ont, au final, pas convaincu la Cour de Justice de l'Union européenne.

\*

### III. LES AVIS

#### 1. La Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire particulier à formuler vis-à-vis de ce projet de loi qui n'a d'autre visée que de mettre le Grand-Duché en conformité avec les exigences communautaires parfaitement légitimes en termes d'optimisation du fonctionnement d'entités gestionnaires d'aéroport au niveau national et transpose de manière convenable les dispositions de la Directive. La Chambre professionnelle est par conséquent en mesure de marquer son accord au projet de loi sous avis.

#### 2. Le Conseil d'Etat

A plusieurs reprises la Haute Corporation a exprimé son désaccord avec le texte initial, notamment en ce qui concerne la hiérarchie des normes (article 2), les voies de recours (article 6) ou encore la transposition correcte de la directive (articles 11 et 12).

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

### IV. EXAMEN DES ARTICLES

#### *Remarques préliminaires*

La Commission du Développement durable a fait siennes la grande majorité des observations émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 16 décembre 2011.

En ce qui concerne les cinq oppositions formelles émises par la Haute Corporation, il convient de noter qu'il a été fait droit à celle concernant l'article 2 (respect de la hiérarchie des normes), ainsi qu'à celle concernant l'article 6 (recours en réformation), qui cependant fait l'objet d'un amendement.

Concernant les articles 11 et 12 (nouveaux articles 8 et 10) (désignation d'une autorité de supervision compétente, collecte et fixation par cette autorité des redevances constituant la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement), le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la désignation de la Direction de l'Aviation Civile en tant qu'autorité de supervision indépendante alors que celle-ci, en raison du fait d'être placée sous l'autorité du ministre, fait partie de la même entité juridique, à savoir l'Etat, et que de surcroît l'Etat détient des participations importantes dans deux sociétés de transport aérien tout comme dans l'entité gestionnaire de l'aéroport.

En effet, la directive requiert la mise en place d'une autorité de supervision juridiquement et fonctionnellement indépendante des entités gestionnaires de l'aéroport et de tous les transporteurs aériens. Pour les Etats membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens ou leur contrôle (ce qui est le cas pour le Luxembourg), une séparation fonctionnelle entre les fonctions liées à cette propriété ou ce contrôle et celles confiées à l'autorité de supervision indépendante est également requise par la directive.

Afin d'éviter aux autorités luxembourgeoises tout éventuel reproche futur de non-indépendance fonctionnelle ou structurelle de l'autorité de supervision et afin d'éviter tout conflit d'intérêt potentiel entre maximisation des participations de l'Etat auprès des transporteurs aériens voire maximisation de la participation auprès de l'entité gestionnaire de l'aéroport, il a été retenu de désigner une autorité de supervision indépendante externe au secteur de l'aviation, en l'occurrence l'Institut Luxembourgeois de Régulation, rendant caduques les trois oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat concernant les articles 11 et 12 du texte initial.

Pour les besoins d'application de la loi, le Conseil d'Etat propose d'élargir le pouvoir réglementaire de l'Institut Luxembourgeois de Régulation. En effet, la directive prévoit la possibilité de mettre en

place un mécanisme de financement de l'autorité de supervision indépendante, qui peut comprendre la perception d'une redevance auprès des usagers d'aéroports et des entités gestionnaires d'aéroports.

L'article 4 de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat dispose que „L'Institut récupère la contrepartie de ses frais du personnel en service et de ses frais de fonctionnement conformément aux dispositions des lois et règlements qui déterminent les secteurs économiques sous sa régulation.“

Ainsi, la loi de base de l'Institut Luxembourgeois de Régulation l'habilite de manière générale à percevoir des redevances auprès des opérateurs sous sa surveillance. La présente loi sectorielle précise les coûts qui peuvent être pris en compte dans l'article 12, point 3 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) et confère à l'autorité de supervision indépendante dans l'article 12, point 4 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) la compétence pour la fixation de ces redevances, s'inspirant de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, permettant ainsi de faire droit à la proposition du Conseil d'Etat.

#### *Article 1er*

Cet article reprend les dispositions de l'article 1er de la directive 2009/12/CE, à l'exception des paragraphes 3 et 5. Le paragraphe 3 règle la situation des Etats membres qui ont plusieurs aéroports sur leur territoire. Le paragraphe 5 n'a pas été transposé étant donné que le Luxembourg n'entend pas appliquer des mesures de régulation supplémentaires à celles fixées par la directive. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

**Art. 1.** 1. *La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.*

2. *La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg.*

3. *La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006.*

Le Conseil d'Etat propose de compléter le paragraphe 2 de l'article 1er par la définition reprise au point 1 de l'article 2 et de rédiger comme suit ledit paragraphe:

*(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.*

La Commission du Développement durable donne suite à la proposition du Conseil d'Etat. L'article 1er se lira donc comme suit:

**Art. 1.** (1) *La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.*

*(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.*

*(3) La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006.*

## Article 2

Cet article reprend les définitions de l'article 2 de la directive, tout en y ajoutant les définitions de „projet d'infrastructure“, d'„autorité de supervision indépendante“, de „comité des usagers de l'aéroport“ et de „ministre“. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**Art. 2.** *Aux fins de la présente loi, on entend par:*

- 1) „aéroport“: *tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;*
- 2) „entité gestionnaire d'aéroport“: *l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police, l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, pour ce qui est des redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que les infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que les redevances de vol de nuit et les infrastructures et services y associés;*
- 3) „usager d'aéroport“: *toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;*
- 4) „redevance aéroportuaire“: *un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;*
- 5) „réseau aéroportuaire“: *un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;*
- 6) „projet d'infrastructure“: *tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;*
- 7) „autorité de supervision indépendante“: *l'autorité visée à l'article 11 de cette loi;*
- 8) „comité des usagers de l'aéroport“: *le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg;*
- 9) „ministre“: *le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.*

Etant donné qu'à la suite de la proposition du Conseil d'Etat, le paragraphe 2 de l'article 1er a été complété par la définition reprise au point 1 de l'article 2, la Commission fait abstraction de cette définition à l'endroit de l'article 2.

Quant au point 2 (nouveau point 1), il est précisé que, par entité gestionnaire, il faut entendre soit la société d'exploitation aéroportuaire lux-Airport soit l'Administration de la navigation aérienne qui assument conjointement les missions d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport: la société lux-Airport est compétente pour la gestion des aires de stationnement des aéronefs à l'aéroport et pour l'exploitation technique et commerciale; l'Administration de la navigation aérienne est compétente pour le fonctionnement opérationnel de l'aéroport et pour l'entretien et la gestion de l'aire de manœuvre comprenant des taxiways et la piste. Le Conseil d'Etat relève que l'intitulé exact de la loi modifiée du 26 juillet 2002 est: „sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare“.

Quant à la définition reprise à l'endroit du point 7 (nouveau point 6), le Conseil d'Etat propose d'écrire de quelle entité il s'agit plutôt que de renvoyer à l'article 11 (initial) de la loi en projet. Au regard de la décision de la Commission du Développement durable de retenir que l'ILR sera l'autorité de supervision indépendante, il convient donc d'apporter un amendement parlementaire à l'endroit du nouveau point 6 de l'article 2. Cet amendement est une simple conséquence des amendements apportés à l'endroit de l'article 11 initial (voir ci-dessous).

Au point 8 (nouveau point 7), et sous peine d'opposition formelle face au non-respect de la hiérarchie des normes, le Conseil d'Etat demande de remplacer la référence au règlement grand-ducal du 1er août 2007 par la loi de base qui a instauré ledit comité, à savoir la loi modifiée 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 commission parlementaire donne suite à cette remarque.

Le point 9 (nouveau point 8) est, de l'avis du Conseil d'Etat, à supprimer. Ce dernier propose de désigner le ministre compétent directement à l'endroit de l'article 11 (initial). La commission parlementaire suit cette suggestion. Cette définition devient de toute façon superfétatoire car, à la suite de la désignation de l'ILR comme autorité de supervision indépendante, les dispositions faisant référence au ministre dans le texte de la loi ont été supprimées.

Au regard de ce qui précède, l'article 2 se lira comme suit:

**Art. 2.** *Aux fins de la présente loi, on entend par:*

- 1) „aéroport“: tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;
- 1) „entité gestionnaire d'aéroport“: l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée 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, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;
- 2) „usager d'aéroport“: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- 3) „redevance aéroportuaire“: un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;
- 4) „réseau aéroportuaire“: un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;
- 5) „projet d'infrastructure“: tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;
- 6) „autorité de supervision indépendante“: ***l'autorité visée à l'article 11 de cette loi l'Institut Luxembourgeois de Régulation;***
- 7) „comité des usagers de l'aéroport“: le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg l'article 4 de la loi modifiée 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.
- 9) „ministre“: le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

### Article 3

Cet article reprend le principe général de non-discrimination des redevances aéroportuaires. A noter que les redevances peuvent être modulées notamment pour des motifs d'intérêt général, tels que la gestion du bruit, ce qui est le cas au Luxembourg qui connaît le principe de la modulation des redevances aéroportuaires en fonction des plages horaires. Le deuxième paragraphe instaure le principe complémentaire de la publicité du régime des redevances aéroportuaires, corollaire du principe de non-discrimination, sachant que le régime des redevances aéroportuaires applicables à l'Aéroport de Luxembourg fait d'ores et déjà l'objet d'une publication. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit:

**Art. 3. Non-discrimination et publicité**

1. Les redevances aéroportuaires ne doivent pas discriminer entre les usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

2. Le régime des redevances aéroportuaires applicable doit être publié par l'entité gestionnaire d'aéroport de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

Etant donné que, d'une part, la référence au droit de l'Union européenne est superflète et que, d'autre part, le Luxembourg n'est pas tenu de mettre en place un système de redevances couvrant un hypothétique réseau aéroportuaire, le Conseil d'Etat propose de modifier le libellé de l'article 3 comme suit:

**Art. 3. Non-discrimination et publicité**

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

La Commission du Développement durable adopte le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

*Article 4*

Cet article reprend les dispositions de l'article 4 de la directive et se lit comme suit:

**Art. 4. Réseau aéroportuaire**

Le ministre peut autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

Le Conseil d'Etat estime que cet article est superflète, étant donné l'existence d'un seul aéroport à vocation commerciale au Grand-Duché et, partant, l'absence de réseau aéroportuaire dans le pays. La commission parlementaire suit la remarque de la Haute Corporation et supprime l'article 4.

*Article 5*

Cet article reprend les dispositions de l'article 5 de la directive 2009/12/CE, qui permet la mise en place d'un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine. Il se lit comme suit:

**Art. 5. Systèmes communs de redevances**

Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, le ministre peut autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.

De la même manière que pour l'article 4, le Conseil d'Etat estime que la reprise de cette disposition dans la législation nationale est superflète, alors que le Luxembourg ne dispose que d'un seul aéroport. La commission parlementaire suit la remarque de la Haute Corporation et supprime l'article 5.

*Article 6 initial*

Cet article reprend les dispositions de l'article 6 de la directive.

Dans la mesure où l'autorité de supervision indépendante nationale visée à l'endroit de l'article 11 (initial) du projet de loi est censée s'occuper des tâches figurant à l'endroit de l'article 6, le Conseil d'Etat propose de faire figurer cet article à la suite de l'article 11 (initial) qui définit l'autorité de supervision indépendante nationale. La commission parlementaire fait sienne cette proposition du Conseil d'Etat. L'article 6 est donc déplacé et devient l'article 9.

Il est prié de se reporter aux commentaires relatifs au nouvel article 9.

*Article 7 initial (Article 4 nouveau)*

Cet article concerne les règles de transparence. Le texte est largement repris du texte de l'article 7 de la directive 2009/12/CE. La transparence formalisée par cet article permet aux transporteurs aériens de s'informer sur les coûts supportés par l'entité gestionnaire d'aéroport et du rapport qualité/prix de ces investissements à l'aéroport. A l'inverse, il entend permettre à ces entités d'évaluer correctement les besoins auxquels devront répondre les futurs investissements qu'ils envisagent de réaliser en obtenant des informations de prévision de trafic et de projets de développement des opérateurs afin de faire correspondre au plus près l'offre des services et infrastructures avec la demande et les besoins des opérateurs. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

**Art. 7. Transparence**

*1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 6, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:*

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;*
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;*
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;*
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;*
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;*
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;*
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et*
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.*

*2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 6, paragraphe 1, et en principe via le comité des usagers de l'aéroport, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:*

- a) les prévisions de trafic;*
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;*
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et*
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.*

*3. Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.*

Le paragraphe 1er n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat, sauf à remplacer la référence à l'autorité de supervision indépendante par celle à la DAC. La commission parlementaire donne suite à l'observation du Conseil d'Etat, tout en remplaçant le renvoi à la DAC par celui à l'ILR. En effet, suite à la décision de la Commission du Développement durable de retenir que l'ILR sera l'autorité de supervision indépendante, il convient d'apporter un amendement parlementaire à l'endroit de ce paragraphe. Cet amendement est une simple conséquence des amendements apportés à l'endroit de l'article 11 initial (voir ci-dessous).

Quant au paragraphe 2, il prévoit que les informations mentionnées au paragraphe 1er transitent par le comité des usagers. Vu qu'il s'agit de données économiquement sensibles, le Conseil d'Etat se demande pourquoi les données transitent „en principe“ par le comité, ce qui est non seulement contraire au paragraphe 3 de l'article, mais également à l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes. De l'avis du Conseil d'Etat, il y a donc lieu de supprimer cette mention et, pour des raisons de lisibilité, de reformuler le paragraphe 2 comme suit: „L'autorité de supervision indépendante veille à ce que le comité

des usagers de l'aéroport fournisse à l'entité gestionnaire d'aéroport avant chaque consultation prévue à l'article 10, paragraphe 1, des informations concernant: (...).". La Commission du Développement durable décide de maintenir le texte initial proposé par le Gouvernement, sauf à biffer l'expression „*et en principe via le comité des usagers de l'aéroport*“, afin de tenir compte, d'un côté, du respect du principe de la confidentialité des données à transmettre par les transporteurs aériens au gestionnaire d'aéroport et, d'un autre côté, de l'absence de personnalité juridique propre au comité des usagers. Il s'agira donc d'un amendement parlementaire.

Le paragraphe 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

#### **Art. 4. *Transparence***

(1) ***L'Institut Luxembourgeois de Régulation*** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, ~~et en principe via le comité des usagers de l'aéroport~~, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

#### *Article 8 initial (Article 5 nouveau)*

Cet article reprend les dispositions de l'article 8 de la directive en désignant l'autorité de supervision indépendante pour veiller à ce que l'échange de données entre le comité des usagers et l'entité gestionnaire de l'aéroport relatif aux nouveaux projets d'infrastructure ait lieu. Les projets visés sont les grands projets d'infrastructure qui ont une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires. L'objectif de la transmission de ces informations devrait permettre, en tant que corollaire du principe de transparence visée à l'article précédent, le suivi des coûts d'infrastructure à supporter *in fine* par les opérateurs. L'article sous rubrique n'engendre aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

**Art. 5. Nouvelles infrastructures**

*L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tel que définis à l'article 2, point 5.*

*Article 9 initial (Article 6 nouveau)*

Cet article transpose l'article 9 de la directive en disposant que l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service concernant la qualité du service fourni à l'aéroport et ce pour l'ensemble des usagers de l'aéroport. L'article sous rubrique n'engendre aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

**Art. 6. Normes de qualité**

*(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1.*

*(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.*

*Article 10 initial (Article 7 nouveau)*

Cet article transpose les dispositions de l'article 10 de la directive et prévoit dans quelles conditions la différenciation des services et/ou la réservation à certains usagers d'infrastructures dédiées est possible. Au paragraphe 2, il est opté pour l'approbation par l'autorité de supervision indépendante des critères objectifs et non discriminatoires à fixer par l'entité gestionnaire d'aéroport au cas où la demande d'accès à un de ces services personnalisés et/ou terminal dédié excéderait l'offre. Cet article est également à lire ensemble avec les mesures conservatoires que pourrait être amenée à prendre l'autorité de supervision indépendante. Il n'engendre aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

**Art. 7. Différenciation des services**

*(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.*

*(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.*

*Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.*

*Article 11 initial (Article 8 nouveau)*

Cet article transpose les dispositions de l'article 11, paragraphes 1 à 3 de la directive en désignant l'autorité de supervision indépendante. Le paragraphe 2 de la directive a été transposé avec l'ajout du besoin de l'accord du ministre pour une éventuelle subdélégation des tâches de l'autorité de supervision à une autre autorité. Le paragraphe 3 énumère précisément les missions qui reviennent à l'autorité de supervision indépendante au titre de la présente loi. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

**Art. 11. Autorité de supervision indépendante**

(1) *La Direction de l'Aviation Civile est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.*

(2) *L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.*

(3) *L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:*

- *de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 6, 7 et 8;*
- *d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 10;*
- *d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 6;*
- *de publier un rapport annuel de ses activités;*
- *d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.*

Le Conseil d'Etat note que l'article 1er du projet de loi prévoit que la DAC est l'autorité de supervision indépendante, qui par voie de conséquence se trouve chargée de toutes les tâches prévues à l'article 11 de la directive. Il constate, par ailleurs, que l'article 3 de la directive dispose que „*Les Etats membres garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens*“. Le Conseil d'Etat se demande si la DAC répond à ces critères. En effet, aux termes de l'article 17 de la loi précitée du 19 mai 1999, la DAC est créée au sein du Ministère des Transports et est placée sous l'autorité du ministre. En outre, le Conseil d'Etat estime que l'indépendance juridiquement distincte et fonctionnelle de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens, exigée par la directive à transposer, n'est pas donnée dans le chef de la DAC, alors que l'Etat, entité juridique dont fait partie cette Direction, possède d'importantes participations dans deux sociétés de transporteurs aériens, ainsi que dans la société gestionnaire de l'aéroport. De surcroît, ces participations ouvrent au bénéfice de l'Etat le droit de nommer ses représentants dans les organes de gestion de ces sociétés.

Au regard de ce qui précède, le Conseil d'Etat estime que si la DAC était désignée comme autorité de supervision indépendante en la matière, le projet de loi 6310 ne transposerait pas correctement la directive. Il s'oppose donc formellement à lui voir attribuer les compétences prévues à l'article 11 de la directive. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat se demande s'il ne serait pas plus opportun de charger l'ILR de cette mission de supervision.

Après avoir examiné les arguments du Conseil d'Etat, la Commission du Développement durable estime que, sur base d'un reproche éventuel futur aux autorités luxembourgeoises d'avoir un conflit d'intérêt sous-jacent entre maximisation des participations de l'Etat auprès de lux-Airport et des opérateurs aériens Luxair et indirectement Cargolux, une désignation d'une autorité de supervision indépendante externe au secteur de l'aviation, en l'occurrence l'ILR serait la voie à retenir.

Ainsi, au paragraphe 1er, l'expression „*La Direction de l'Aviation Civile*“ est remplacée par l'expression „*L'Institut Luxembourgeois de Régulation*“. Par ailleurs, le paragraphe 2 est supprimé: cet amendement est une simple conséquence de la désignation de l'ILR comme autorité de supervision indépendante.

L'article sous rubrique se lira donc:

**Art. 8. Autorité de supervision indépendante**

(1) *L'Institut Luxembourgeois de Régulation ~~Direction de l'Aviation Civile~~ est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.*

~~2. L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.~~

- (2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:
- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9;
  - d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7;
  - d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9;
  - de publier un rapport annuel de ses activités;
  - d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

*Article 6 initial (Article 9 nouveau)*

Cet article précise que l'autorité de supervision indépendante est chargée de veiller à la consultation régulière par l'entité gestionnaire de l'aéroport des usagers et que la consultation se fait en principe conjointement par lux-Airport et l'Administration de la navigation aérienne.

Etant donné que le Luxembourg ne connaît et n'envisage pas de régime obligatoire d'approbation des redevances ou de leur niveau maximal, ni de procédure d'examen régulière de la situation concurrentielle de son aéroport, le paragraphe 5 de l'article 6 de la directive, sans objet, n'a pas été transposé.

Les dispositions figurant au paragraphe 5 et suivants de cet article transposent l'article 11, paragraphes 6 et 7 de la directive 2009/12/CE et s'inspirent largement des dispositions similaires figurant à l'article 5 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire. Elles fixent les conditions, procédures et critères à respecter en cas de désaccord.

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

**Art. 6. Consultation et recours**

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, a lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander son intervention. Elle examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

5. Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

6. Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 10.

7. L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

8. L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

9. Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

11. Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

12. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

13. La décision de l'autorité de supervision indépendante est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

14. Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

Au paragraphe 1er, alinéa 2, le Conseil d'Etat propose de se référer à l'„entité gestionnaire d'aéroport“, alors que, d'une part, l'expression est définie à l'article 2, et que d'autre part, elle est utilisée dans la suite de l'article. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Etant donné que le point 3 de l'article 6 de la directive 2009/12/CE impose l'obligation aux Etats membres de veiller à ce que chaque partie impliquée dans la procédure obligatoire de consultation régulière puisse demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante nationale en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires, le Conseil d'Etat suggère de reformuler le paragraphe 3 de l'article sous rubrique comme suit: „(3) *En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité de gestion d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires*“. Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 3.

De l'avis du Conseil d'Etat, les paragraphes 4 et 10 peuvent être regroupés sous un paragraphe 4 nouveau, car ils traitent des délais impartis à l'autorité de supervision indépendante nationale pour statuer sur un différend qui lui est soumis. Le paragraphe 4 nouveau se lira dès lors comme suit:

*„(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.*

*L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.*“

Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat concernant le regroupement des paragraphes 4 et 10.

Quant aux paragraphes 11 et 12 et à la faculté accordée à l'autorité de supervision indépendante nationale d'assortir ses décisions d'astreintes, le Conseil d'Etat constate que le montant de l'astreinte journalière n'est pas défini. Il est d'avis qu'un écart trop important entre le minimum et le maximum de l'astreinte doit être évité et que le texte doit dès lors être complété par l'ajout d'un paragraphe dont le libellé se lira comme suit: „*L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre xxx euros et xxx euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté*“. La Commission du Développement durable donne suite aux observations du Conseil d'Etat concernant l'ajout d'un paragraphe sur l'astreinte. Pour ce qui est du montant de l'astreinte, elle décide de s'inspirer du montant prévu par l'ILR pour d'autres domaines de compétence (réseaux et services de communications électroniques, électricité et gaz), à savoir entre 200 et 2.000 euros.

La commission parlementaire constate que, pour des raisons de cohérence, deux amendements supplémentaires deviennent nécessaires; il s'agit de supprimer le renvoi à l'astreinte à deux endroits de l'article sous rubrique:

- au second alinéa du point 11 initial (nouveau paragraphe 10), qui est remplacé par une disposition libellée comme suit:

*„La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financière de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.*“

- au point 12 initial (nouveau paragraphe 11), qui est remplacé par une disposition libellée comme suit:

*„En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.*“

En effet, dans les deux cas, le renvoi à l'astreinte est devenu superfétatoire suite à l'ajout d'un paragraphe à part sur la possibilité pour l'autorité de supervision d'assortir ses décisions d'une astreinte.

Finalement, le Conseil d'Etat relève que les décisions de l'autorité de supervision indépendante nationale ne font l'objet que d'un recours en annulation, alors même qu'elles peuvent être assorties d'astreintes. Au regard de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme (arrêt du 4 mars 2004, *Silvester's Horeca Service c/Belgique*), un examen quant au fond par le juge administratif s'impose toutefois en la matière. Dès lors, le Conseil d'Etat exprime son opposition formelle à l'introduction d'un seul recours d'annulation contre les décisions de l'autorité de supervision indépendante et suggère de reformuler comme suit le paragraphe 13 de l'article:

*„(13) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante nationale dans le cadre du présent article.“*

La Commission du Développement durable décide d'apporter un amendement à cet endroit et de libeller comme suit le nouveau paragraphe 12:

*„Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.*

*Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.“*

L'amendement vise à distinguer les décisions pour lesquelles un recours en réformation est nécessaire de celles où un recours en annulation est suffisant. Ceci est particulièrement important étant donné qu'au regard de la spécificité du secteur, une substitution au fond de l'affaire de l'autorité de supervision indépendante par le juge administratif risque d'aboutir à des résultats non satisfaisants pour l'exploitation aéroportuaire.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

#### **Art. 9. Consultation et recours**

*(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.*

*Cette consultation est organisée, ~~en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2)~~ par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.*

*(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.*

*(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.*

*(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante,*

qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, **qui peut être assortie d'astreintes**, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financière de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiés ou à son utilisation visés à l'article ~~10~~ 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, **le cas échéant sous astreinte**, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.

**Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.**

*(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.*

Dans son avis complémentaire du 20 mars 2012, le Conseil d'Etat demande la suppression de la première phrase du nouveau paragraphe 12, alors que le recours en annulation est de droit commun et qu'il est dès lors superfétatoire de le rappeler dans un texte particulier.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat et de biffer cette phrase.

*Article 12 initial (Article 10 nouveau)*

Cet article transpose les dispositions de l'article 11, paragraphes 3, 5 et 8 de la directive en déterminant les modalités de fonctionnement et de financement de l'autorité de supervision indépendante. Les paragraphes 2 à 7 s'inspirent de l'article 61 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité avec le recouvrement des coûts de fonctionnement de l'autorité de supervision indépendante auprès des entités concernées.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement, en vertu de l'article 104 de la Constitution et du principe de l'universalité budgétaire, à ce que les redevances soient collectées par l'autorité de supervision indépendante en contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement.

En outre, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la faculté donnée à l'autorité de supervision indépendante de fixer les redevances. Cette disposition est en effet contraire à l'article 36 de la Constitution en vertu duquel le pouvoir réglementaire d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc.

La Commission constate qu'elle a indirectement fait droit aux oppositions formelles du Conseil d'Etat, suite à la désignation de l'ILR comme autorité de supervision indépendante. En effet, en tant qu'établissement public, l'ILR n'est pas soumis aux règles budgétaires qui régissent les administrations étatiques.

L'article sous rubrique se lit comme suit:

**Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante**

*(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.*

*(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.*

*(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.*

*(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.*

*(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.*

*(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont*

*effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.*

*Article 13 initial (Article 11 nouveau)*

Cet article a pour objet de modifier l'article 7, paragraphe (3) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne afin d'y insérer les éléments essentiels de recouvrement des taxes et redevances en évitant ainsi la sanction prévue à l'article 95 de la Constitution (non-application de la loi ou du règlement grand-ducal par les cours et tribunaux). En effet, l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 2 mars 2007 a rappelé qu'en matière fiscale la loi doit fixer les règles essentielles concernant l'assiette, le taux et le recouvrement de l'impôt. Après réexamen de l'article 7, paragraphe 3 de la loi précitée du 31 janvier 1948, il a été constaté qu'alors que ladite loi fixe dans son 1er alinéa les règles essentielles de l'assiette des taxes et redevances en énumérant les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation pour lesquels des taxes ou redevances peuvent être perçues et dans son deuxième alinéa le montant maximum unitaire du taux de la taxe ou de la redevance, ladite loi ne fixe pas les règles essentielles en matière de perception des taxes et redevances, déléguant au règlement grand-ducal le soin d'en déterminer les modalités. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique n'appelle pas de commentaire de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

**Art. 13. Disposition modificative**

*L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:*

*„Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.*

*Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.“*

La commission parlementaire décide d'apporter un amendement à cet article et de le libeller comme suit:

**Art. 11. Dispositions modificatives**

*(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit:*

*„Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée 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.“*

*(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:*

*„Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.*

*Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.“*

*(3) Est inséré un article 43bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit:*

*„Art. 43bis. (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.*

*(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au*

départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.“

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée 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 est remplacé par une disposition libellée comme suit:

„Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration et précise les différentes missions de la Direction.“

Cet amendement vise trois finalités, à savoir premièrement à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, deuxièmement à introduire dans le droit luxembourgeois un régime de sanctions afin d'assurer la mise en œuvre en bonne et due forme des dispositions du chapitre IV du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et troisièmement à créer le cadre pour déterminer l'organisation de la Direction de l'Aviation Civile.

Concernant la modification du régime de fixation des redevances, le texte continue à prévoir que les redevances seront arrêtées après consultation du comité des usagers, mais il prévoit qu'elles seront arrêtées par le ministre compétent sur proposition des deux prestataires de services. Cela donnera la flexibilité requise et permettra au ministre compétent de déterminer de manière cohérente et coordonnée la politique à suivre en matière de redevances aéroportuaires en tant qu'élément de gestion important de la compétitivité du site aéroportuaire.

Concernant la mise en conformité par rapport au règlement (CE) n° 1008/2008 précité, il convient de noter que ce règlement prévoit la transparence sur les tarifs publiés ou proposés pour le client aussi bien pour ce qui concerne les éléments de prix inévitables et prévisibles que pour les éléments de prix optionnels. L'article 24 de ce règlement prévoit que les Etats membres veillent au respect des règles énoncées dans le cadre du chapitre IV en fixant des sanctions en cas d'infractions. La Commission a attiré récemment l'attention du Luxembourg sur le fait qu'il ne s'était pas encore doté d'un tel régime de sanctions. Afin de se mettre en conformité avec les exigences de ce règlement européen, il est proposé de reprendre le contenu de l'article 23 tout en s'inspirant des dispositions analogues introduites par la loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée 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) la 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, en ce qui concerne les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Cet article élargit ainsi les compétences attribuées à la Communauté des Transports sur l'aspect spécifique du respect par les transporteurs aériens et les agences de la transparence de tarification des billets d'avions. A noter que la Communauté des Transports est également prévue de devenir l'autorité

compétente en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PL 6368) et dispose d'ores et déjà d'une compétence en matière de tarification des transports publics. Il s'agit de maintenir en la matière un certain parallélisme des formes.

Concernant le dernier paragraphe, le libellé proposé complète l'alinéa existant en prévoyant qu'un règlement grand-ducal, outre le fait qu'il précise les missions de la Direction, règle également l'organisation interne de celle-ci. A noter que l'ajout de ce paragraphe nécessite également une modification du libellé de l'intitulé de la loi en projet, qui se lira dorénavant comme suit:

### PROJET DE LOI

#### **portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) de la loi modifiée 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**

Dans son avis complémentaire du 20 mars 2012, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé du paragraphe 1er de l'article 11 nouveau, alors que la fixation du montant des redevances est un acte réglementaire qui relève, aux termes de l'article 36 de la Constitution, de la compétence du Grand-Duc. Ce montant devrait dès lors être fixé par règlement grand-ducal. La Commission décide de donner suite à cette opposition formelle et de remplacer l'expression „le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions“ par le terme „règlement grand-ducal“.

#### *Article 14 initial (Article 12 nouveau)*

Cet article prévoit l'engagement de deux agents, dont un agent auprès de la DAC et un agent auprès de l'Administration de la navigation aérienne pour assurer la transposition et l'application de la directive. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

##### **Art. 14. Disposition finale**

*1. Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et, au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.*

*2. Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

Dans la mesure où ces engagements constituent une question d'appréciation politique, le Conseil d'Etat se rapporte à la Chambre des Députés pour ce qui est du suivi à réserver à la disposition en question, tout en faisant remarquer que le transfert à l'ILR des compétences d'autorité indépendante ne justifie plus le renforcement prévu de l'effectif de la DAC.

La Commission donne suite à cette remarque et adapte, par le biais d'un amendement parlementaire, l'article sous rubrique. Ce dernier sera libellé comme suit:

##### **Art. 12. Disposition finale**

*(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et, au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.*

*(2) L'engagement définitif au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se fait par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de*

*renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

### PROJET DE LOI

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) de la loi modifiée 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**

**Art. 1.** (1) La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.

(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.

(3) La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006.

**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) „entité gestionnaire d'aéroport“: l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée 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, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;
- 2) „usager d'aéroport“: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- 3) „redevance aéroportuaire“: un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;
- 4) „réseau aéroportuaire“: un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;

- 5) „projet d’infrastructure“: tout projet d’infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;
- 6) „autorité de supervision indépendante“: l’Institut Luxembourgeois de Régulation;
- 7) „comité des usagers de l’aéroport“: le comité instauré par l’article 4 de la loi modifiée 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.

### **Art. 3. *Non-discrimination et publicité***

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d’aéroport. Cela n’empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d’intérêt public et d’intérêt général, y compris d’ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l’entité gestionnaire d’aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

### **Art. 4. *Transparence***

(1) L’Institut Luxembourgeois de Régulation veille à ce que l’entité gestionnaire d’aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l’article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l’aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d’ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l’aéroport en matière de redevances, l’évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l’utilisation réelle de l’infrastructure et de l’équipement aéroportuaires au cours d’une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L’autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d’aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l’article 9, paragraphe 1, à l’entité gestionnaire d’aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l’utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l’aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l’aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

### **Art. 5. *Nouvelles infrastructures***

L’autorité de supervision indépendante veille à ce que l’entité gestionnaire d’aéroport consulte le comité des usagers de l’aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d’infrastructures, tel que définis à l’article 2, point 5.

### **Art. 6. Normes de qualité**

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1.

(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

### **Art. 7. Différenciation des services**

(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

### **Art. 8. Autorité de supervision indépendante**

(1) L'Institut Luxembourgeois de Régulation est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9;
- de publier un rapport annuel de ses activités;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

### **Art. 9. Consultation et recours**

(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.

Cette consultation est organisée par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord

entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(12) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.

(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante**

(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.

(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.

(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.

(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

#### **Art. 11. Dispositions modificatives**

(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit:

„Le montant de ces redevances est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée 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.“

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:

„Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.“

(3) Est inséré un article 43bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit:

**„Art. 43bis.** (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée 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 est remplacé par une disposition libellée comme suit:

„Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction.“

#### **Art. 12. Disposition finale**

(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.

(2) L'engagement définitif au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se fait par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Luxembourg, le 18 avril 2012

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6310

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 24/04/2012 15:18:09  
 Scrutin: 3  
 Vote: PL 6310 Directive navigation  
 aérienne  
 Description: Projet de loi 6310

Président: M. Mosar Laurent  
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	1	48
Procuration:	<del>10</del> 11	0	0	<del>11</del> 11
Total:	58	0	1	59

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>déi gréng</b>					
M. Adam Claude	Oui	(M. Kox Henri)	M. Bausch François	Oui	
M. Braz Félix	Oui	(Mme Loschetter Vivia)	M. Gira Camille	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui				

<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Boden Fernand	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Kaes Ali	Oui		M. Lies Marc	Oui	
Mme Mergen Martine	Oui	(M. Wilmes Serge)	M. Meyers Paul-Henri	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Oberweis Marcel	Oui	
M. Roth Gilles	Oui		M. Schaaf Jean-Paul	Oui	
Mme Scholtes Tessy	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Weber Robert	Oui		M. Weiler Lucien	Oui	
M. Weydert Raymond	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	
M. Wolter Michel	Oui		M. Haupt Noel	Oui	(M. Eischen Félix)

<b>LSAP</b>					
M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	(Mme Dall'Agnol Claud)
M. Klein Jean-Pierre	Oui		M. Lux Lucien	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui	(M. Angel Marc)	M. Negri Roger	Oui	
M. Scheuer Ben	Oui		Mme Spautz Vera	Oui	(M. Negri Roger)

<b>DP</b>					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	(M. Etgen Fernand)
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Bettel Xavier)
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helming Paul	Oui	
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	
M. Wagner Carlo	Oui				

<b>ADR</b>					
M. Colombero Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	(M. Henckes Jacques-Y)
M. Henckes Jacques-Yve	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	

<b>déi Lénk</b>					
M. Urbany Serge	Non				

Le Président:



Le Secrétaire général:



Date: 24/04/2012 15:18:09  
 Scrutin: 3  
 Vote: PL 6310 Directive navigation  
 aérienne  
 Description: Projet de loi 6310

Président: M. Mosar Laurent  
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	1	48
Procuration:	<del>10</del> M	0	0	<del>11</del> 10
Total:	57	0	1	58

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

CSV

M. Hauptert Norbert

LSAP

M. Haagen Claude

Le Président:

Le Secrétaire général:




6310/06

**N° 6310<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) de la loi modifiée 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**

\* \* \*

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

(8.5.2012)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 30 juin 2011 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) de la loi modifiée 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**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 24 avril 2012 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 16 décembre 2011 et 20 mars 2012;

*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 8 mai 2012.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*La Vice-Présidente,*  
Viviane ECKER



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 18 avril 2012

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 13, 14, 15, 20 et 28 mars 2012
2. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification
  - 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
  - 2) de la loi modifiée 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
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
3. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4.
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Présentation du projet de loi, examen de l'avis du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
4. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
  - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
  - Présentation du projet de loi, examen de l'avis du Conseil d'Etat et adoption d'un projet de rapport
5. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich (remplaçant M. Georges Engel), M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helming, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Max Nilles, M. Paul Rasqué, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. René Biwer, M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 13, 14, 15, 20 et 28 mars 2012**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

**1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;**

**2) de la loi modifiée 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 membres de la Commission procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 20 mars 2012, avis émis suite aux amendements parlementaires du 9 février 2012.

Pour ce qui est des amendements 1, 2, 3, 4 et 5 et 8, ceux-ci trouvent l'accord du Conseil d'Etat.

L'amendement 6 trouve également l'accord du Conseil d'Etat, qui estime cependant qu'il y a lieu de supprimer la première phrase du nouveau paragraphe 12 du nouvel article 9, alors

que le recours en annulation est de droit commun et qu'il est dès lors superfétatoire de le rappeler dans un texte particulier. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

L'amendement 7, qui vise notamment à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne le pouvoir accordé au ministre de fixer le montant de ces redevances. Le Conseil d'Etat s'oppose en effet formellement au libellé du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 11 nouveau, alors que la fixation du montant des redevances est un acte réglementaire qui relève, aux termes de l'article 36 de la Constitution, de la compétence du Grand-Duc. Ce montant devrait dès lors être fixé par règlement grand-ducal. La Commission décide de donner droit à cette opposition formelle et de remplacer l'expression « le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions » par le terme « règlement grand-ducal ».

\*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté à l'unanimité des membres présents.

### **3. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet la réalisation de la section courante entre la route N31 et l'autoroute A4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange, le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, ainsi que la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange et d'un ouvrage au-dessus de la route N31. S'y ajoute le traitement des terres polluées, leur mise en dépôt et leur évacuation vers une décharge appropriée. Ces travaux comportent des investissements maximaux de 138.000.000 euros, à la valeur 658,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2010. Etant donné que ce montant dépasse le seuil de 40.000.000 euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juillet 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, le projet requiert l'approbation du législateur en vertu de l'article 99 de la Constitution.

L'autorisation prévue dans le cadre du projet de loi constitue la troisième phase de la réalisation de la liaison Micheville, c'est-à-dire la création d'une nouvelle liaison routière appelée à connecter, d'une part, la région limitrophe française et, d'autre part, le site de Belval-Ouest au réseau autoroutier luxembourgeois. En effet, le Gouvernement a déjà été autorisé par :

- la loi du 3 août 2005 relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville à réaliser la première phase d'une artère routière traversant le site de Belval selon un axe nord-sud partiellement en souterrain, à savoir la construction de la structure portante du tunnel faisant la jonction entre l'accès sud et donnant sur le « Square-Mile » aménagé au centre du site, un raccordement provisoire sur le chemin repris 168 et le déplacement des réseaux aériens et souterrains d'infrastructures ainsi que les études afférentes. L'enveloppe budgétaire de cette première phase était limitée à 76.000.000

euros (à la valeur 600,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2004) ;

- la loi du 29 juillet 2008 relative à la construction de la liaison Micheville entre la route N31 et le projet routier afférent sur le territoire français à réaliser la deuxième phase du raccordement routier, notamment à achever le gros œuvre du tunnel de Micheville au sud et au nord, à parachever le tunnel avec des travaux de voirie et des équipements techniques, à construire un passage souterrain au sud des voies ferrées avec raccordement de la route N31, à réaménager celle-ci et à la raccorder au rond-point Raemerich, ainsi qu'à traiter des terres polluées et les mettre en dépôt. Les dépenses occasionnées par cette loi ne pouvaient dépasser le montant de 115.500.000 euros (à la valeur 646,07 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1<sup>er</sup> avril 2007).

\*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, Le Conseil d'Etat constate que les investissements projetés sont la conséquence logique des investissements autorisés par les lois de 2005 et 2008 et marque donc son accord avec le projet de loi sous rubrique.

La Haute Corporation réitère cependant ses critiques quant au saucissonnage procédural du projet d'ensemble qui, selon elle, va à l'encontre des principes de transparence et de bonne gouvernance et qui risque de compromettre la liberté décisionnelle de la Chambre des Députés, qui n'a pratiquement pas d'autre choix que d'approuver toute tranche de réalisation successive du moment qu'elle a acquiescé à la première tranche.

Pour ce qui est du commentaire des articles, le Conseil d'Etat souligne qu'il y a lieu de maintenir les formes retenues par d'autres textes législatifs pour désigner les routes nationales, les autoroutes et les ouvrages d'art en parlant de « route N 31 » ou « RN 31 » au lieu de « R.N. 31 », de l' « autoroute A 4 » au lieu de l' « Autoroute A.4 » et de l'« OA 01 » respectivement de l'« OA 03 » au lieu de l'« O.A. 01 » et de l' « O.A. 03 ».

### Intitulé

De l'avis du Conseil d'Etat, l'intitulé du projet de loi s'énoncera comme suit :

*Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N 31 et l'autoroute A 4*

La commission parlementaire fait sienne cette nouvelle formulation.

### Article 1<sup>er</sup>

Cet article ne donne pas lieu à observation, abstraction faite de l'observation ci-dessus concernant la désignation des routes nationales, autoroutes et ouvrages d'art. De la même manière que ci-dessus, la Commission décide de suivre les remarques du Conseil d'Etat. L'article 1<sup>er</sup> se lira comme suit :

**Art. 1.** *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux de construction en rapport avec la liaison Micheville comprenant la réalisation de la section courante entre la route N 31 et l'autoroute A 4 au nord de la cité Raemerich, la construction d'un échangeur et d'un giratoire au droit du crassier d'Ehlerange ainsi que le raccordement de celui-ci au rond-point Raemerich, la construction d'un ouvrage au-dessus du giratoire d'Ehlerange (OA 01) et d'un ouvrage au-dessus de la RN 31 (OA 03), ainsi que le traitement des terres polluées avec*

leur mise en dépôt consécutive, respectivement leur évacuation vers une décharge appropriée.

## Article 2

La Haute Corporation est d'avis qu'il y a lieu de rédiger correctement l'indication de la devise selon laquelle est exprimé le coût du projet, en écrivant « euros » au lieu du terme « Euros » *in fine* de la première phrase. La commission parlementaire décide de suivre cette remarque du Conseil d'Etat. L'article 2 se lira comme suit :

**Art. 2.** *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 138.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685.44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, le montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.*

## Article 3

Le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire :

« **Art. 3.** *Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.* »

La commission parlementaire fait sienne cette recommandation.

\*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- il est précisé que, dans le respect du principe du pollueur-payeur, un contrat a été signé en 2001 avec l'ancien propriétaire, dans lequel ce dernier s'engageait à prendre en charge, jusqu'à un certain plafond, les frais d'assainissement des terres contaminées. Ces frais se sont cependant révélés plus élevés que prévu. A noter également que les terres contaminées sont évacuées vers une décharge appropriée située en Allemagne ;
- la Commission prend note du courrier envoyé par différentes associations à la Chambre des Députés. Ce courrier aborde les questions des procédures environnementales faites par les autorités françaises en vue de la construction de la continuation de la liaison Micheville du côté français. La Commission estime qu'il importe que les travaux avancent du côté français le plus rapidement possible, étant donné que la mise en service de ces deux tronçons devrait pouvoir se faire dans un délai à peu près similaire. Il est évident que les procédures de planification et d'autorisation doivent être réalisées dans le cadre de la réglementation communautaire en vigueur. Après un bref échange de vues, il est demandé à Monsieur le Rapporteur d'insérer un paragraphe sur ce point dans son rapport.

\*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté avec l'abstention du groupe *déi gréng*.

## **4. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'adapter les dépenses inscrites dans la loi du 27 juillet 1997 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck, dépenses qui s'élevaient à l'époque à la somme de 366.882.417 euros (à l'indice semestriel des prix de la construction d'une valeur de 492,65) ainsi que celles inscrites dans la loi du 3 août 2005, à savoir 229.000.000 euros (à l'indice semestriel des prix de la construction d'une valeur de 588,92). Ces adaptations qui se chiffrent à 58.100.000 euros sont notamment dues à l'évolution du chantier et à des dépenses supplémentaires non couvertes par l'enveloppe financière autorisée par les lois de 1997 et 2005.

\*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi sous rubrique mais souligne de manière générale qu'une gestion financière transparente dans le respect de l'intérêt légitime du contribuable va de pair avec une planification détaillée et un suivi financier exact d'un tel projet d'envergure. Il s'agit d'éviter en premier lieu des dépassements financiers tout court et, en conséquence, le vote continu de plusieurs lois pour réaliser un seul projet.

Pour ce qui est du commentaire des articles, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre à l'endroit des articles 1<sup>er</sup> et 2, qui se liront comme suit :

**Art. 1.** *Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant les lois du 27 juillet 1997 et du 3 août 2005 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck.*

**Art. 2.** *Les dépenses résultant de l'adaptation des projets de loi précités ne peuvent pas dépasser la somme de 58.100.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 685,44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. 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.*

En ce qui concerne l'article 3, le Conseil d'Etat recommande d'utiliser la forme de l'indicatif présent et d'écrire :

**Art. 3.** *Les dépenses sont imputées à charge du Fonds des Routes.*

La Commission du Développement durable décide de donner suite à cette remarque.

\*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la manière de calculer le coût réel de ce projet prête à discussion. En effet, dans son avis précité, le Conseil d'Etat évalue ce coût à quelque 850 millions d'euros, en le ramenant à l'indice de construction actuel. Il estime ainsi que le projet connaît un dépassement de l'ordre de 63% par rapport au coût initialement arrêté. Cette manière de calculer de la Haute Corporation est remise en question par Monsieur le Ministre qui, tout en

reconnaissant que le budget initial a été largement dépassé du fait qu'il est extrêmement difficile de prévoir les coûts avec exactitude pour un projet d'une telle envergure, est quant à lui d'avis que la Route du Nord devrait finalement coûter quelque 580 millions d'euros ;

- en ce qui concerne les mesures de sécurité dans les tunnels, leur mise en place a été prévue conformément à la législation européenne, à savoir la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Les décisions définitives quant à leur installation ont également tenu compte, à la fois de leur coût et de leur utilité en cas d'accident ;
- pour ce qui est des mesures compensatoires, un budget total de 21 millions d'euros est prévu. Pour l'instant, 10,2 millions d'euros sont engagés et 5,3 millions d'euros ont d'ores et déjà été dépensés. Les mesures comportent notamment des plantations écologiques, l'agrandissement du domaine forestier Grünwald, la renaturation de la Mamer, l'aménagement de zones humides,... A la demande de la Commission, un tableau récapitulatif des différentes mesures compensatoires déjà réalisées sera élaboré par les responsables du Ministère et transmis à la Chambre des Députés.

\*

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, lequel est adopté avec l'abstention du groupe *déi gréng*.

## **5. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit**

Monsieur le Rapporteur, ainsi que les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour but de modifier la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit. L'objectif de la modification est de fournir une base légale à un futur règlement grand-ducal instituant un régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg, et ce dans le cadre des plans d'action à établir en application de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Pour atteindre l'objectif du projet de loi, il est prévu de compléter l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 21 juin 1976 par un nouveau point 10 formulé comme suit :

*« 10. créer des régimes d'aides financières destinés à soutenir des mesures d'évaluation, de prévention, de réduction ou de suppression du bruit. »*

D'après l'exposé des motifs, la formulation générale du texte proposé permettra au pouvoir réglementaire d'établir des régimes d'aides même en dehors du cadre de la directive 2002/49/CE précitée. En effet, alors que les textes actuellement en vigueur ne prévoient qu'indirectement l'hypothèse de la création d'un régime d'aides pour lutter contre le bruit, la question de la base légale adéquate des règlements grand-ducaux instaurant les régimes d'aide ne se posera plus suite à la modification projetée.

\*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- dans une première phase, il est prévu que le régime d'aides mis en place concerne uniquement le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg. Il n'est pas exclu que, dans une seconde phase, des mesures individuelles soient prises afin de lutter contre le bruit en provenance des autoroutes ou des lignes ferroviaires. Il s'agit cependant d'une question politique qui reste à trancher ;
- le régime d'aides prévu par le projet sous rubrique concerne 317 maisons individuelles et 38 bâtiments d'habitation en copropriété ;
- les communes concernées par ce régime d'aides financières sont Betzdorf, Flaxweiler, Hesperange, Luxembourg, Niederaanven, Sandweiler et Schuttrange. A noter que ces communes ne sont pas concernées dans leur intégralité. En effet, le projet de règlement grand-ducal retient que, dans une première phase, seuls les bâtiments en proximité directe de l'aéroport sont éligibles, c'est-à-dire les logements les plus exposés se trouvant dans la zone Lden  $\geq 70$  dB et Lnight  $\geq 60$  dB. Ces bâtiments ont été identifiés sur base de la cartographie stratégique du bruit établie conformément aux dispositions de la directive 2002/49/CE.

\*

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat datant du 30 mars 2012. Dans cet avis, le Conseil d'Etat constate que la disposition prévue est contraire à :

- l'article 99 de la Constitution, selon lequel aucune charge grevant le budget pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale. En effet, l'impact budgétaire engendré par le régime d'aides proposé s'étalera sur les exercices 2012 à 2022 ;
- l'article 103 de la Constitution, alors qu'elle entend déléguer au pouvoir exécutif le droit de créer un régime d'aides financières destiné à soutenir des mesures d'évaluation, de prévention, de réduction ou de suppression du bruit. La Constitution dispose en effet qu'*« aucune pension, aucun traitement d'attente, aucune gratification à la charge du trésor ne peuvent être accordés qu'en vertu de la loi »* ;
- l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution qui n'autorise le Grand-Duc dans les matières réservées à la loi à prendre des règlements et arrêtés qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi.

Pour que le projet de loi réponde aux exigences de la Constitution, la Haute Corporation exige que les critères et modalités d'octroi des régimes d'aides envisagés, de même que les montants maxima, soient sous peine d'opposition formelle inscrits dans la loi, le détail pouvant être relégué au sein d'un règlement grand-ducal.

Suite à cette opposition formelle et afin de lui faire droit, le Ministère propose d'amender le texte de la future loi. Cet amendement ainsi que son commentaire sont repris en annexe du présent procès-verbal. Après un bref échange de vues, la commission parlementaire charge le Ministère de rédiger un amendement gouvernemental.

## **6. Divers**

La réunion initialement prévue le 19 avril 2012 à 16h00 est reportée au 3 mai 2012 à 10h30.

Luxembourg, le 24 avril 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## Projet de loi 6367

### Prise de position du Gouvernement concernant l'avis du Conseil d'Etat du 30 mars 2012

La loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit est complétée par un article 2bis formulé comme suit :

**« 2bis. Régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg**

1. Il est créé un régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation et d'appartements construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg.
2. Le régime d'aides se limite aux investissements ayant pour but la lutte curative contre le bruit aérien sur le territoire des communes de Betzdorf, Flaxweiler, Hespérange, Luxembourg, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange pour les exercices 2012 à 2022.
3. Les investissements éligibles concernent les éléments de construction suivants :
  - les fenêtres ;
  - les caissons à rouleaux ;
  - la ventilation contrôlée ;
  - le tapissage et la plâtrerie ;
  - la toiture ;
  - la dalle de grenier.Sont également éligibles, le conseil, l'exécution et la réception des travaux en matière d'amélioration de l'isolation acoustique.
4. Les aides susvisées sont cumulatives.
5. Le montant maximal des aides pour une maison d'habitation est limité à 12.500 euros et pour un appartement à 6.250 euros.
6. Un règlement grand-ducal précise le détail du régime d'aides visé par le présent article. »

#### Commentaire

Suite à l'opposition formelle soulevée par le Conseil d'Etat dans son avis du 30 mars 2012, le Gouvernement propose de compléter la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit par un article 2bis se proposant de traiter du régime d'aide à instaurer.

Le projet initial ayant pour objet de compléter l'article 2 par un point 10 serait ainsi à abandonner.

Le texte proposé devrait tenir compte des critiques de la Haute Corporation.

Concernant l'article 99 de la Constitution (charge grevant le budget pour plus d'un exercice), les montants annuels maxima seront fixés par les futures lois budgétaires compte tenu de la situation financière de l'Etat. Le tableau ci-après reprend les estimations de la fiche financière.

<b>Exercice</b>	<b>Montant maximal</b>
2012	525.000
2013	1.873.000
2014	1.123.000
2015	823.000
2016	525.000
2017	300.000
2018	261.000
2019	149.000
2020	149.000
2021	149.000
2022	112.000

L'actuelle loi budgétaire prévoit un montant de 400.000 euros pour la « *Participation de l'Etat au financement de projets d'investissements par des particuliers dans l'intérêt de la réduction du bruit dans l'environnement* ». Il s'agit d'un crédit non limitatif et sans distinction d'exercice (v. l'article 52.010).

Concernant l'article 103 de la Constitution (création par le législateur du régime d'aides), le régime d'aides est créé par la loi elle-même.

Concernant l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution (critères et modalités à fixer par la loi), le cercle des bénéficiaires est limité par la loi, les projets d'investissements éligibles sont précisés par la loi, les montants maxima pour les projets - cumulables - sont déterminés par la loi et le détail du régime d'aides sera précisé par un règlement grand-ducal.



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/VG

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 08 février 2012 (10h30)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (après-midi), de la réunion jointe du 19 janvier 2012 et de la réunion du 1er février 2012
2. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg  
- Désignation d'un rapporteur
4. 6281 Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection  
- Examen du projet de règlement grand-ducal et de l'avis du Conseil d'Etat en vue de l'élaboration d'un avis
5. 6345 Projet de règlement grand-ducal
  - a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
  - b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points- Examen du projet de règlement grand-ducal et de l'avis du Conseil d'Etat en vue de l'élaboration d'un avis
6. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir
7. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Adoption d'une série d'amendements parlementaires

8. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich (remplaçant M. Ben Scheuer), M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Max Nilles, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Roland Bombardella, du Haut-Commissariat à la Protection nationale,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (après-midi), de la réunion jointe du 19 janvier 2012 et de la réunion du 1er février 2012**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Monsieur Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique

**3. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg**

Monsieur Fernand Boden est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique

**4. 6281 Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection**

Les membres de la Commission examinent le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le texte a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection. Cette directive constitue une première étape dans la mise en place d'un programme européen de protection des infrastructures critiques afin de renforcer leur capacité de protection et de tenir compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques, des catastrophes naturelles et de la menace terroriste. Le caractère critique d'une installation s'apprécie au regard du nombre potentiel des victimes, de l'incidence économique et de l'incidence sur la population. La directive à transposer se limite aux infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire aux infrastructures dont l'absence ou la perturbation du fonctionnement normal suite à un arrêt ou une destruction auraient un effet considérable sur au moins deux Etats membres. Aux termes de la directive, chaque Etat membre est obligé de recenser les infrastructures critiques européennes sur leur territoire et déterminer ensuite si leur arrêt ou leur destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins.

Actuellement, la directive porte uniquement sur les secteurs des transports et de l'énergie. Le champ d'application du projet de règlement grand-ducal sous rubrique se limite par conséquent à ces deux secteurs. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe à ce jour, aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs des transports et de l'énergie, la transposition effectuée par le projet de règlement grand-ducal constitue un exercice purement formel, sans aucun impact pratique.

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat note que, d'après le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, le Haut-commissariat à la protection nationale est l'autorité compétente en matière de recensement et de protection des infrastructures critiques européennes. Il est d'avis que ce dernier ne dispose pas d'une personnalité juridique qui lui permettrait d'être l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer. Dans ce contexte et d'une manière plus générale, il regrette que le Haut-commissariat à la protection nationale bénéficie de plus en plus de compétences, sans que pour autant son statut juridique ne soit précisé et que son cadre du personnel ne soit défini ; il recommande donc au Gouvernement d'accorder un haut rang de priorité à l'élaboration du projet de loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale. En attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, la Haute Corporation suggère que de confier le rôle d'autorité compétente au ministre dont relève le Haut-commissariat, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de règlement grand-ducal, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- l'objectif de la directive à transposer n'est pas d'apprécier l'impact causé par la destruction éventuelle de l'infrastructure critique européenne, mais celui engendré par la perturbation ou le non-fonctionnement de celle-ci. Il faudra ensuite que ce non-fonctionnement ait un impact considérable au-delà des frontières pour au moins un Etat membre, dans l'hypothèse où l'Etat membre, sur le territoire duquel l'infrastructure est située, est lui-même touché considérablement par la défaillance de l'ICE ;
- la responsabilité de la protection d'une infrastructure critique européenne incombe à l'Etat membre sur le territoire duquel cette infrastructure est située ;

- les centrales nucléaires ne sont pas considérées comme des ICE et relèvent de la réglementation spécifique en matière nucléaire ;
- il est regrettable que la directive n'ait pas abouti, faute de consensus, à un résultat plus ambitieux. En effet, le texte législatif européen se borne à exiger de la part des Etats membres, d'une part, la mise en place d'un plan de sécurité d'opérateur et, d'autre part, la désignation d'un correspondant pour la sécurité pour chaque ICE. En outre, son champ d'application se limite aux seuls domaines de l'énergie et des transports. Toutefois les autorités européennes envisagent une extension à d'autres domaines lors d'un réexamen de la directive qui aura lieu dans le courant de l'année 2012 ;
- il n'existe pas, à l'heure actuelle, de liste publique des ICE déclarées par les autres pays européens. Il est d'ailleurs peu probable que la visibilité s'améliore dans le futur et qu'une telle liste vienne à être publiée dans le futur. Il est cependant à noter que l'Allemagne a identifié sept centrales électriques dont le dysfonctionnement pourrait avoir un impact sur le Luxembourg.

Au terme de cet échange de vues, la commission parlementaire adopte la prise de position reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

**5. 6345 Projet de règlement grand-ducal**  
**a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et**  
**b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

Les membres de la commission se voient distribuer le document de travail repris en annexe 2 du présent procès-verbal. Il est décidé d'examiner le projet de règlement grand-ducal sous rubrique au cours d'une prochaine réunion.

**6. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir**

Monsieur le ministre présente le document repris en annexe 3 du présent procès-verbal. A l'issue de cet exposé, il s'attarde également sur la partie fret, tout en précisant que l'aéroport de Luxembourg se situe parmi les premiers aéroports cargo au niveau européen.

Les atouts du Luxembourg au niveau du fret sont les suivants :

- l'aéroport est bien équipé et le Cargo Center dispose d'une infrastructure efficace, notamment pour les biens de grande valeur ou pour les biens hors gabarit, d'équipements performants, d'une grande flexibilité, d'une excellente expertise dans la chaîne du froid ;
- la situation géographique est idéale ;
- de nombreux créneaux horaires (« slots ») sont encore disponibles ;
- il n'y a pas de pratique de préfinancement de la TVA ;

- des liaisons sont opérées avec tous les continents ;
- le service y est rapide et le *turnover-time* très réduit ;
- la flexibilité administrative y est grande.

En revanche, parmi les points faibles, il convient de citer :

- les restrictions en matière de vols de nuit (« *night curfew* »), surtout par rapport aux deux aéroports concurrents que sont Liège et Hahn ;
- les services d'importation, phytosanitaire ou vétérinaire ne sont pas présents 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, à cause d'un manque de personnel ;
- l'aéroport dispose d'un seul assistant en escale ;
- les redevances aéroportuaires y sont élevées ;
- des règles strictes en matière de sûreté, qui sont par ailleurs estimables, rendent l'attente parfois longue ;
- il n'existe pas de centre de distribution d'importance dans le pays ;
- la surface est limitée ;
- il manque un interlocuteur unique ;
- le coût du personnel est élevé.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- deux aéroports de la Grande Région, Hahn et Liège, constituent les plus gros concurrents du Findel et connaissent tous les deux une dynamique importante, qui se traduit à la fois par des hausses sur le tonnage des marchandises et sur le nombre de passagers transportés. *A contrario*, le projet d'aéroport sur l'ancienne base militaire de Bitburg ne semble pas de nature à concurrencer l'aéroport de Luxembourg ;
- l'idée avancée par un membre de la Commission d'une éventuelle collaboration au sein de la Grande Région, afin de mettre en place un partenariat et une distribution des rôles qui pourrait être bénéfique pour toutes les parties, semble impossible à mettre en œuvre dans la pratique au vu du positionnement extrêmement concurrentiel des aéroports concernés ;
- il est difficile de dire si les problèmes rencontrés actuellement par les transporteurs aériens luxembourgeois sont des problèmes conjoncturels ou structurels. Il semble cependant que le prix du pétrole ait un impact et que la concurrence du transport maritime joue, surtout pour les trafics de et vers l'Asie ;
- à ce jour, Qatar Airways n'est pas un transporteur concurrent mais plutôt complémentaire. En outre, au vu de la situation géographique du Qatar, ce pays pourrait s'avérer être une plate-forme idéale pour faciliter la présence luxembourgeoise dans la région asiatique et desservir plus de destinations. Des discussions sont d'ailleurs en cours.

Etant donné que l'exposé de Monsieur le Ministre n'a pas, pour des raisons de temps, pu être achevé, il est décidé de poursuivre la présentation ainsi que l'échange de vues subséquent au cours d'une nouvelle réunion fixée au 29 février 2012 à 09h00.

**7. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Les membres de la Commission examinent les propositions d'amendements parlementaires telles que rédigées suite aux décisions prises au cours de la réunion du 18 janvier dernier et reprises en annexe 4 du présent procès-verbal.

Ces amendements sont adoptés avec l'abstention du représentant de la sensibilité politique Déi Lénk ; ils seront envoyés pour avis au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

Luxembourg, le 13 février 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## **Annexe 1**

**N° 6281**

### **Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection**

#### **AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 3 mai 2011 à la Chambre des Députés par la Ministre aux Relations avec le Parlement, à la demande du Premier Ministre, Ministre d'Etat.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles et le texte de la directive 2008/114/CE.

Par lettre du 3 février 2012, la Ministre aux Relations avec le Parlement a fait parvenir à la Chambre l'avis du Conseil d'Etat du 31 janvier 2012, l'avis de la Chambre des Métiers du 5 janvier 2012, l'avis de la Chambre de Commerce du 10 janvier 2012 ainsi que le texte du projet de règlement grand-ducal avec son préambule adapté à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat. Etaient joints également l'exposé des motifs, le commentaire des articles et le texte de la directive à transposer.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

La base légale du présent projet de règlement grand-ducal est constituée par la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports.

Les objectifs de la directive à transposer sont, d'une part, l'instauration d'une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures qui sont certes situées dans un Etat membre mais dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins, et d'autre part, la définition d'une approche européenne commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures.

Le champ d'application du présent projet de règlement grand-ducal se limite aux secteurs de l'énergie et des transports. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs précités, la transposition effectuée par le présent projet de règlement grand-ducal constitue, selon le Conseil d'Etat, un exercice purement formel sans impact pratique.

Pour ce qui est de la recommandation du Conseil d'Etat de doter le Haut-Commissariat à la Protection nationale d'un statut légal, la Ministre aux Relations avec le Parlement annonce, dans sa lettre du 3 février 2012, l'élaboration d'un projet de loi ayant, entre autres, pour objet la création d'un soubassement légal du Haut-Commissariat à la Protection nationale.

La commission parlementaire recommande de donner droit à la remarque du Conseil d'Etat qui suggère de confier, en attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, le rôle de l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer au ministre dont relève le Haut-commissaire à la protection nationale, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment à la version proposée par le Gouvernement dans sa lettre du 3 février 2012.

## Annexe 2

### **Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route**

#### Considérations générales

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat « exige que les auteurs agissent par voie de textes séparés » et propose de scinder le projet de règlement grand-ducal en deux textes pour mieux tenir compte des différentes lois servant de base légale aux différentes dispositions.

Le Gouvernement peut se déclarer d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat, mais tient à remarquer qu'il faudra alors scinder le texte, le cas échéant, en trois règlements grand-ducaux séparés :

- un premier règlement grand-ducal avec les dispositions relatives au règlement (CE) n° 1072/2009 et abrogeant le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 (*base légale : loi modifiée du 9 août 1971*) ;
- un deuxième règlement grand-ducal avec les dispositions concernant les transports effectués au Luxembourg par des transporteurs originaires de pays tiers pour lesquels les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 ne s'appliquent pas, et abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 (*base légale : loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers*) ;
- un troisième règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés (*base légale : loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*).

Dans cet ordre d'idées, les textes qui suivent reprennent essentiellement les dispositions contenues auparavant dans un seul projet de règlement grand-ducal et qui sont maintenant réparties sur trois projets de règlement grand-ducal.

Dans la mesure du possible, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'article 8 (ancien article 10), le Gouvernement préfère ne pas supprimer simplement cet article, mais de remplacer l'immobilisation par la confiscation, tout en respectant l'argumentation du Conseil d'Etat.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se contredit dans ses observations relatives aux articles 3 et 4 en ce que pour une même procédure, mais pour deux documents différents, il se déclare à l'article 3 d'accord avec une délégation au niveau du ministre et à l'article 4 il invoque la Constitution pour dire que cette délégation n'est pas possible. Le Gouvernement opte dès lors de suivre l'observation faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4.

Enfin, il y a lieu d'insister que les dispositions reprises maintenant dans le deuxième règlement grand-ducal sont absolument nécessaires, car autrement les infractions commises par des transporteurs originaires de pays tiers resteraient impunies, alors que des infractions identiques ou similaires commises par des transporteurs communautaires sont sanctionnées. Le Conseil d'Etat semble ne pas avoir remarqué cette conséquence de sa proposition. Le Gouvernement préfère donc de ne pas simplement supprimer ces dispositions, mais de les mettre dans un règlement grand-ducal séparé.

Les deuxième et troisième règlements grand-ducaux n'ont pas besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés.

## Texte du premier projet de règlement grand-ducal

Intitulé : *L'intitulé est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.*

**Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route**

Préambule : *Le préambule est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.*

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

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports ;

Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article 1 : *Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'autorité compétente visée au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Article 2 : *Le texte est reformulé afin de tenir compte des observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 2.** Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité sont menées par le Ministre. Dans ce cadre le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement communique au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Article 3 : *Concernant le paragraphe 1, il y a lieu d'observer que le Conseil d'Etat est en principe d'accord avec le texte proposé par le Gouvernement, mais se contredit par rapport à ses observations à une même procédure prévue à l'article 4. Le Gouvernement opte de faire*

également droit à l'article 3 aux observations faites par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4. (cf. commentaire relatif à l'article 4)

Concernant le paragraphe 2, le Gouvernement n'estime pas nécessaire de vérifier à l'avance si une durée de validité de trois ans est acceptable pour la Commission européenne, alors que contrairement à l'ancien règlement (CEE) n° 881/92 qui prévoyait une durée fixe de cinq ans, l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit une durée MAXIMALE de dix ans. Cette durée peut varier de un jour à dix ans, bien qu'il soit inapproprié, de l'avis du Gouvernement, de prévoir des durées inférieure à un an, sauf cas spécial.

La durée de trois ans tant pour l'original que les copies conformes de la licence communautaire a par ailleurs été arrêtée de commun accord avec le secteur des transports routiers dans le cadre d'un groupe de travail « simplification administrative ».

A noter aussi que la durée de validité des copies conformes n'est pas réglée par le règlement communautaire. Tel n'était non plus le cas pour l'ancien règlement (CEE) n° 881/92. Sous le régime de ce règlement, le Luxembourg délivrait l'original de la licence pour cinq ans et les copies conformes à mettre sur les véhicules pour une durée d'un an. Cette situation était bien connue à la Commission européenne, ce qui n'a jamais suscité de réaction à l'égard des pays ayant procédé de cette façon.

**Art. 3.** (1) Afin de permettre au Ministre de vérifier qu'il se conforme aux dispositions législatives communautaires et nationales en vigueur, le transporteur doit fournir ensemble avec sa demande en obtention d'une licence communautaire et de copies conformes les informations nécessaires relatives à l'identité de l'entreprise, à l'autorisation d'établissement, au gérant technique, au parc de véhicules et au personnel.

Ces informations doivent également être fournies lors d'un renouvellement de la licence communautaire ou sur demande spéciale du Ministre.

Par dérogation à l'alinéa premier, le transporteur n'a pas besoin de fournir les informations auxquelles le Ministre dispose d'un accès direct. Le Ministre informe les transporteurs quelles sont ces informations.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Article 4 : Il y a tout d'abord lieu de constater que le Conseil d'Etat se contredit ici par rapport à ses observations relatives à l'article 3 où il se montre d'accord avec la même procédure que celle critiquée à l'article 4. Le Gouvernement opte dans les deux cas de suivre l'observation faite dans le cadre de l'article 4 et inscrit les modalités dans le règlement grand-ducal, à l'exclusion de la pratique administrative courante dont le Conseil d'Etat estime

*qu'elle ne doit pas être banalisée sur le plan normatif. Les règlements ministériels projetés auraient en effet contenus surtout la pratique administrative courante.*

**Art. 4.** (1) Afin de permettre au Ministre la délivrance d'une attestation de conducteur, le transporteur doit fournir copie des documents suivants du chauffeur à figurer sur l'attestation de conducteur : pièce d'identité, permis de conduire, contrat de travail, fiche d'examen médical et certificat d'affiliation à la sécurité sociale.

Notamment en ce qui concerne le contrat de travail, le Ministre demande l'avis de l'Inspection du Travail et des Mines.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans que qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

*Article 5 : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 5.** (1) La licence communautaire ou l'attestation de conducteur est retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

(3) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

*Ancien article 6 : En raison de l'observation du Conseil d'Etat, l'article 6 est supprimé.*

*Article 6 (ancien article 7) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 6.** Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

*Ancien article 8 : Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.*

*Article 7 (ancien article 9) : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 7.** Les infractions aux dispositions de l'article 3, de l'article 4 paragraphes 3 et 6, de l'article 5 paragraphe 6, de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité

ainsi qu'à l'article 6 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

*Article 8 (ancien article 10) : Le Conseil d'Etat expose dans son avis que l'immobilisation d'un véhicule est à considérer comme une peine pénale et non comme une mesure administrative. La définition de peines pénales est réservée à la loi. Or, la loi du 9 août 1971 servant de base légale ne prévoit pas l'immobilisation parmi les peines.*

*Dès lors, le Gouvernement propose de substituer l'immobilisation par la confiscation du véhicule. La confiscation est formulée comme possibilité, laissant ainsi une marge d'appréciation aux tribunaux selon la gravité des cas spécifiques.*

*Une simple peine pécuniaire n'est en effet souvent pas assez dissuasive pour une certaine catégorie de transporteurs qui calculent que seulement chaque n-ième transport sera pris dans un contrôle et qu'alors une peine pécuniaire sera bien inférieure aux gains faits par une concurrence déloyale. Le risque de voir le véhicule immobilisé voire confisqué devrait être assez dissuasif. Etant donné que la loi du 9 août 1971 ne permet pas l'immobilisation, il est recouru à la confiscation.*

**Art. 8.** Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou en infraction aux dispositions de l'article 6, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être confisqué.

*Article 9 (ancien article 11) : Il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat.*

**Art. 9.** Le Parquet général adresse une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

*Article 10 (ancien article 12) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 10.** Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) n° 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) n° 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

*Ancien article 13 : Les dispositions de l'ancien article 13 sont transférées dans un troisième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.*

*Article 11 (ancien article 14) : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 11.** Le règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est abrogé.

*Article 12 (ancien article 15) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 12.** La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant : « règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route ».

[Article 13 \(ancien article 16\) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.](#)

**Art. 13.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

## Texte du deuxième projet de règlement grand-ducal

### **Projet de règlement grand-ducal réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers**

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

Vu la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Ancien article 8 : Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.*

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

Ils ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage sauf si un accord international conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur autorise les transports de cabotage.

Au cas où un tel transporteur est autorisé à effectuer un transport de cabotage au Grand-Duché de Luxembourg, l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route est applicable.

*Ancien article 9, alinéa 2 : Cet article reprend en outre la possibilité de confisquer le véhicule utilisé pour commettre l'infraction. La base légale est ici l'article 8, alinéa 2, de la loi du 12 juin 1965 ainsi que le chapitre II-1 du Code pénal. (cf. nouvel article 8 du premier projet de règlement grand-ducal)*

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 750 euros ou d'une de ces peines seulement.

En outre, le véhicule utilisé pour effectuer le transport en infraction pourra être confisqué.

*Ancien article 14 in fine :*

**Art. 3.** Le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux est abrogé.

**Art. 4.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

## Texte du troisième projet de règlement grand-ducal

### **Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation sur toutes les voies publiques ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

#### [Ancien article 13 :](#)

**Article unique.** Le point N. de l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points est abrogé.

## Annexe 3

# Evolution du trafic à l'Aéroport de Luxembourg

Présentation à la Chambre des Députés  
Commission du Développement durable  
du 8 février 2012



1

## I. Evolution des mouvements aériens

▶ **Evolution du nombre total des mouvements (internationaux et locaux):**

2010: 80.494  
2011: 83.405 (+3,5%)

▶ **Evolution du nombre des mouvements commerciaux:**

2010: 51.636  
2011: 53.854 (+4,29%)

▶ **Evolution du nombre des mouvements de l'aviation d'affaires:**

2010: 4.451  
2011: 5.071 (+13,9%)

2

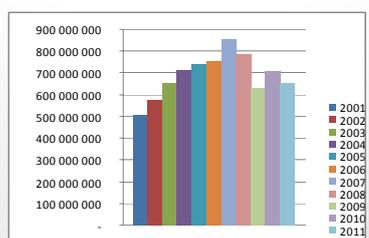
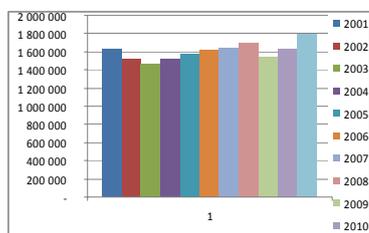
## II. Evolution du volume passager/fret

### Evolution du nombre des passagers:

2010: 1.630.027  
2011: 1.791.231 (+10%)

### Evolution du volume de fret:

2010: 705.079  
2011: 656.651 (-7%)



3

## III. Situation de certains opérateurs aériens

### Luxair

Flotte: 1 737-800, 3 737-700, 5 Q400, 6 Embraer 145/135  
Mouvements: 26.010 (+2% par rapport à 2010)  
Passagers: 1.197.995 (+5% par rapport à 2010)

### Cargolux

Flotte: 10 B747-400F, 3 747-400BCF (Boeing Converted Freighter), 2 747-8F  
Mouvements: 3.399 (+1,6% par rapport à 2010)  
Tonnage: 482.718 (-7,4% par rapport à 2010)

### Qatar Airways

Flotte : 1 B-777 desservant l'aéroport de Luxembourg  
Mouvements: 86 (depuis novembre 2011)  
Tonnage: 4492 t

Autres opérateurs: Silkway, Air Atlanta, Jade, AirBridge Cargo, Evergreen Atlas Air, Meridian

4

## IV. Situation du réseau aéroportuaire

### Volet passager

- 85 destinations 2011 (+5 par rapport à 2010)
- 18 opérateurs aériens de passagers en 2011 (+1 par rapport à 2010)

Nouvelles destinations (2011): Bilbao, Larnake, Rabil/Boa Vista Island, London Heathrow

Nouveaux opérateurs aériens (2011): Lufthansa (2012): Darwin

### Volet fret

- 495 destinations (+0 par rapport à 2010)
- 11 opérateurs aériens de fret (+1 par rapport à 2010)

Nouveaux opérateurs aériens (2011): Qatar Airways Cargo, Atlantic Airlines Ltd

5

## V. Cargocenter

- Evolution globale du fret traité :  
Volume 2010: 735.329  
Volume 2011: 676.708 (-8%)
- Part Cargolux :  
2010 : 518.363 t (70,5% du total)  
2011: 487.102 t (72, 0% du total)  
Régression nette de 31.261t (-6,3%)
- Origine/Destination: Asie  
2010 : 363.391 t (49% du total)  
2011: 292.376 t (43,2% du total)  
Régression nette de 71.015 t (-19,5%)
- Personnel: 1.060 personnes (de 2.300 pour le groupe)
- Importance du Cargocenter pour le Groupe Luxair:  
environ 72 millions EUR chiffre d'affaires d'un total de 435 millions

6

## Annexe 4

### PROJET DE LOI 6310 PROPOSITION D'AMENDEMENTS

#### Remarques préliminaires

La Commission du Développement durable a fait siennes la grande majorité des observations émises par Conseil d'Etat dans son avis du 16 décembre 2011.

En ce qui concerne les cinq oppositions formelles émises par la Haute Corporation, il convient de noter qu'il a été fait droit à celle concernant l'article 2 (respect de la hiérarchie des normes), ainsi qu'à celle concernant l'article 6 (recours en réformation), qui cependant fait l'objet d'un amendement.

Concernant les articles 11 et 12 (nouveaux articles 8 et 10) (désignation d'une autorité de supervision compétente, collecte et fixation par cette autorité des redevances constituant la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement), le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la désignation de la Direction de l'Aviation Civile en tant qu'autorité de supervision indépendante alors que celle-ci, en raison du fait d'être placée sous l'autorité du ministre, fait partie de la même entité juridique, à savoir l'Etat, et que de surcroît l'Etat détient des participations importantes dans deux sociétés de transport aérien tout comme dans l'entité gestionnaire de l'aéroport.

En effet, la directive requiert la mise en place d'une autorité de supervision juridiquement et fonctionnellement indépendante des entités gestionnaires de l'aéroport et de tous les transporteurs aériens. Pour les Etats membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens ou leur contrôle (ce qui est le cas pour le Luxembourg), une séparation fonctionnelle entre les fonctions liées à cette propriété ou ce contrôle et celles confiées à l'autorité de supervision indépendante est également requise par la directive.

Afin d'éviter aux autorités luxembourgeoises tout éventuel reproche futur de non-indépendance fonctionnelle ou structurelle de l'autorité de supervision et afin d'éviter tout conflit d'intérêt potentiel entre maximisation des participations de l'Etat auprès des transporteurs aériens voire maximisation de la participation auprès de l'entité gestionnaire de l'aéroport, il a été retenu de désigner une autorité de supervision indépendante externe au secteur de l'aviation, en l'occurrence l'Institut Luxembourgeois de Régulation, rendant caduques les trois oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat concernant les articles 11 et 12 du texte initial.

Pour les besoins d'application de la loi, le Conseil d'Etat propose d'élargir le pouvoir réglementaire de l'Institut Luxembourgeois de Régulation. En effet, la directive prévoit la possibilité de mettre en place un mécanisme de financement de l'autorité de supervision indépendante, qui peut comprendre la perception d'une redevance auprès des usagers d'aéroports et des entités gestionnaires d'aéroports.

L'article 4 de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat dispose que « L'Institut récupère la contrepartie de ses frais du personnel en service et de ses frais de fonctionnement conformément aux dispositions des lois et règlements qui déterminent les secteurs économiques sous sa régulation. »

Ainsi, la loi de base de l'Institut Luxembourgeois de Régulation l'habilite de manière générale à percevoir des redevances auprès des opérateurs sous sa surveillance. La présente loi sectorielle précise les coûts qui peuvent être pris en compte dans l'article 12, point 3 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) et confère à l'autorité de supervision indépendante dans l'article 12, point 4 (art.10, paragraphe 4, du texte coordonné) la compétence pour la fixation de ces redevances, s'inspirant de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, permettant ainsi de faire droit à la proposition du Conseil d'Etat.

\*

### **Amendement 1 portant sur l'article 2, point 7 (nouveau point 6)**

Le nouveau point 6 (point 7 initial) de l'article 2 se lit comme suit :

**6) « autorité de supervision indépendante » : ~~l'autorité visée à l'article 11 de cette loi~~ l'Institut Luxembourgeois de Régulation ;**

### **Commentaire de l'amendement 1**

Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat de définir l'autorité de supervision indépendante de manière précise dans cette définition, plutôt que de renvoyer à l'article la désignant. En raison de la désignation de l'ILR au lieu de la Direction de l'Aviation Civile il s'agit en l'occurrence d'un amendement technique.

\*

### **Amendement 2 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (1)**

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit :

*(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum :  
(...)*

### **Commentaire de l'amendement 2**

De la même manière que pour l'amendement 1, il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat de désigner dans cette phrase nommément l'autorité de supervision indépendante. Vu le remplacement de la Direction de l'Aviation Civile par l'Institut Luxembourgeois de Régulation en tant qu'autorité de supervision indépendante cet amendement technique s'impose.

\*

### **Amendement 3 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (2)**

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit :

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, **et en principe via le comité des usagers de l'aéroport**, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

(...)

### **Commentaire de l'amendement 3**

Il est, dans la mesure du possible, fait droit à l'observation du Conseil d'Etat en supprimant la mention que les données transitent en principe par le comité des usagers afin de respecter le principe du respect de la confidentialité des données des opérateurs et ce en l'absence de personnalité juridique propre dudit comité qui constitue un comité composé des usagers ayant eux une personnalité juridique propre.

En effet, les informations à fournir par les usagers d'aéroport sont des données économiquement sensibles et ne peuvent dès lors pas transiter par le comité des usagers de l'aéroport au risque d'anéantir l'objectif de cet article qui est que l'entité gestionnaire d'aéroport dispose d'informations concrètes sur les perspectives de développement des opérateurs aériens sur l'aéroport.

Concernant une éventuelle violation de l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes, il est estimé que cet article vise à régir la communication de pièces aux administrés par l'administration, et n'est donc pas applicable en l'espèce. En effet, la disposition avisée concerne le cas inverse, à savoir la communication d'informations à l'entité gestionnaire d'aéroport (qui sont l'Administration de la navigation aérienne et la société lux-Airport) par les usagers de l'aéroport.

\*

### **Amendement 4 portant sur l'article 11 initial (article 8 nouveau), paragraphe (2)**

Le paragraphe sous rubrique est supprimé.

### **Commentaire de l'amendement 4**

L'article 11, paragraphe 2 de la directive prévoit la possibilité pour l'autorité de supervision indépendante de subdéléguer à d'autres autorités les tâches qui lui sont confiées.

Dans la mesure où cette disposition n'est pas obligatoire et qu'elle ne fait de sens que pour les Etats membres disposant d'autorités régionales compétentes pour les aéroports, ainsi que suite à la désignation de l'ILR en tant qu'autorité de supervision compétente, il est jugé opportun de supprimer cette disposition.

\*

### **Amendement 5 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphes (10) et (11)**

Les deux paragraphes sous rubrique se liront comme suit :

*(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.*

*La décision, **qui peut être assortie d'astreintes**, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de*

*nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.*

*(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 40 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.*

*L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.*

### **Commentaire de l'amendement 5**

A l'article 6, aux points 11 et 12, les renvois à la possibilité offerte à l'autorité de supervision indépendante d'assortir ses décisions d'une astreinte, sont supprimés alors qu'ils sont devenus superfétatoires.

En effet, le nouveau paragraphe 11 de l'article 9 se voit complété, suite à l'observation afférente du Conseil d'Etat, par un deuxième alinéa accordant à l'autorité de supervision indépendante nationale la faculté d'assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant minimum et maximum est fixé en évitant un écart trop important entre les deux.

Le montant de l'astreinte (200 à 2.000 euros) est inspiré du montant similaire prévu par l'ILR dans d'autres domaines de compétences (réseaux et services de communications électroniques, électricité et gaz).

\*

### **Amendement 6 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphe (12)**

Le nouveau paragraphe 12 (paragraphe 13 initial) se lira comme suit :

**(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.**

**Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.**

### **Commentaire de l'amendement 6**

Le Conseil d'Etat exprime son opposition formelle à l'introduction d'un seul recours en annulation contre les décisions de l'autorité de supervision indépendante. En effet, la Convention européenne des droits de l'homme prévoit dans son article 6 relatif à un droit à un procès équitable, le droit pour toute personne à ce que « *sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle* ».

De même l'arrêt invoqué par le Conseil d'Etat dans son avis (*Silvester's Horeca Service c/Belgique*) rappelle le besoin d'un recours de pleine juridiction à l'égard des décisions emportant une sanction administrative, tel que c'est le cas lorsqu'une décision est prise sous astreinte.

Cet amendement vise à distinguer parmi les décisions de l'autorité de supervision indépendante celles pour lesquelles un recours en réformation est nécessaire de celles où un recours en annulation est suffisant. Ceci est particulièrement important vu qu'en présence de la spécificité du secteur, une substitution au fond de l'affaire de la décision de l'autorité de supervision indépendante par le juge administratif risquerait d'aboutir à des résultats peu satisfaisants pour l'exploitation aéroportuaire.

Ainsi, les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante et assorties d'une peine d'astreinte peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, tandis que les décisions non assorties d'une astreinte restent soumises au seul recours en annulation.

\*

### **Amendement 7 portant sur l'article 13 initial (article 11 nouveau)**

L'article se lira comme suit :

#### ***Art. 11. Dispositions modificatives***

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :**

**« Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée 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. »**

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit :

« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA. »

**(3) Est inséré un article 43 bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit :**

**«Art. 43bis.**

**(1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) N°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.**

**(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.**

**(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent**

**ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.**

**(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.**

**(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.»**

**(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée 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 est remplacé par une disposition libellée comme suit :**

**« Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration et précise les différentes missions de la Direction. »**

### **Commentaire de l'amendement 7**

Cet amendement vise trois finalités, à savoir premièrement à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, deuxièmement à introduire dans le droit luxembourgeois un régime de sanctions afin d'assurer la mise en œuvre en bonne et due forme des dispositions du chapitre IV du règlement (CE) N°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et troisièmement à créer le cadre pour déterminer l'organisation de la Direction de l'Aviation Civile.

Concernant la modification du régime de fixation des redevances, le texte continue à prévoir que les redevances seront arrêtées après consultation du comité des usagers, mais il prévoit qu'elles seront arrêtées par le ministre compétent sur proposition des deux prestataires de services. Cela donnera la flexibilité requise et permettra au ministre compétent de déterminer de manière cohérente et coordonnée la politique à suivre en matière de redevances aéroportuaires en tant qu'élément de gestion important de la compétitivité du site aéroportuaire.

Concernant la mise en conformité par rapport au règlement (CE) N°1008/2008 précité, il convient de noter que ce règlement prévoit la transparence sur les tarifs publiés ou proposés pour le client aussi bien pour ce qui concerne les éléments de prix inévitables et prévisibles que pour les éléments de prix optionnels. L'article 24 de ce règlement prévoit que les Etats membres veillent au respect des règles énoncées dans le cadre du chapitre IV en fixant des sanctions en cas d'infractions. La Commission a attiré récemment l'attention du Luxembourg sur le fait qu'il ne s'était pas encore doté d'un tel régime de sanctions. Afin de se mettre en conformité avec les exigences de ce règlement européen, il est proposé de reprendre le contenu de l'article 23 tout en s'inspirant des dispositions analogues introduites par la loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée 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) la 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, en ce qui concerne les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Cet article élargit ainsi les compétences attribuées à la Communauté des Transports sur l'aspect spécifique du respect par les transporteurs aériens et les agences de la transparence de tarification des billets d'avions. A noter que la Communauté des Transports est également prévu de devenir l'autorité compétente en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PL 6368) et dispose d'ores et déjà d'une compétence en matière de tarification des transports publics. Il s'agit de maintenir en la matière un certain parallélisme des formes.

Concernant le dernier paragraphe, le libellé proposé complète l'alinéa existant en prévoyant qu'un règlement grand-ducal, outre le fait qu'il précise les missions de la Direction, règle également l'organisation interne de celle-ci. A noter que l'ajout de ce paragraphe nécessite également une modification du libellé de l'intitulé de la loi en projet, qui se lira dorénavant comme suit :

Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi modifiée 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.

\*

### **Amendement 8 portant sur l'article 14 initial (article 12 nouveau)**

L'article sous rubrique sera libellé comme suit :

#### **Art. 12. Disposition finale**

(1) *Le Gouvernement est autorisé à procéder, ~~au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et,~~ au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.*

(2) **L'engagement définitif** au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se **fait** par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice **2012** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

#### **Commentaire de l'amendement 8**

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique prévoit l'engagement de deux agents, dont un agent auprès de la Direction de l'Aviation Civile et un agent auprès de l'Administration de la navigation aérienne pour assurer la transposition et l'application de la directive.

Dans la mesure où ces engagements constituent une question d'appréciation politique, le Conseil d'Etat se rapporte à la Chambre des Députés pour ce qui est du suivi à réserver à la disposition en question, tout en faisant remarquer que le transfert à l'ILR des compétences

d'autorité indépendante ne justifie plus le renforcement prévu de l'effectif de la Direction de l'Aviation Civile. La Commission donne suite à cette remarque.

## **TEXTE COORDONNE**

*(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées ; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).*

### **Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification**

- 1) **de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;**
- 2) **de la loi modifiée 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.**

**Art. 1.** (1) *La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.*

(2) *La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.*

(3) *La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) No 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) No 1107/2006.*

**Art. 2.** *Aux fins de la présente loi, on entend par :*

~~1) « aéroport » : tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien ;~~

1) « entité gestionnaire d'aéroport » : *l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée 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, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;*

2) « usager d'aéroport » : *toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;*

3) « redevance aéroportuaire » : *un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;*

- 4) « réseau aéroportuaire » : un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un État membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport ;
- 5) « projet d'infrastructure » : tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires ;
- 6) « autorité de supervision indépendante » : l'autorité visée à l'article 11 de cette loi l'Institut Luxembourgeois de Régulation ;
- 7) « comité des usagers de l'aéroport » : le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg l'article 4 de la loi modifiée 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.
- 9) « ministre » : le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

### **Art. 3. Non-discrimination et publicité**

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

### **Art. 4. Réseau aéroportuaire**

Le ministre peut autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire

### **Art. 5. Systèmes communs de redevances**

Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, le ministre peut autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.

### **Art. 6. Consultation et recours**

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, a lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des

consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander son intervention. Elle examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

5. Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

6. Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 10.

7. L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

8. L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

9. Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

11. Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, traçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

12. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiés ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

~~13. La décision de l'autorité de supervision indépendante est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.~~

~~14. Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.~~

#### **Art. 4. Transparence**

(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, ~~et en principe via le comité des usagers de l'aéroport~~, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

#### **Art. 5. Nouvelles infrastructures**

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tel que définis à l'article 2, point 5

#### **Art. 6. Normes de qualité**

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1.

(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

#### **Art. 7. Différenciation des services**

(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services

personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

### **Art. 8. Autorité de supervision indépendante**

(1) ~~L'Institut Luxembourgeois de Régulation Direction de l'Aviation Civile~~ est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

**2. L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.**

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier :

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9 ;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7 ;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9 ;
- de publier un rapport annuel de ses activités ;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

### **Art. 9. Consultation et recours**

(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.

Cette consultation est organisée, ~~en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2)~~ par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son

entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

~~10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.~~

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, ~~qui peut être assortie d'astreintes~~, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 40 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, ~~le cas échéant sous astreinte~~, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

**(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.**

**Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.**

(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante**

(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.

(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.

(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.

(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

#### **Art. 11. Dispositions modificatives**

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :**

**« Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée 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. »**

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit :

« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA. »

**(3) Est inséré un article 43 bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit :**

**«Art. 43bis.**

**(1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) N°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.**

**(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.**

**(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.**

**(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.**

**(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la**

**(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée 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 est remplacé par une disposition libellée comme suit :**

**« Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction. »**

**Art. 12. Disposition finale**

(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder, ~~au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et,~~ au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.

(2) **L'engagement définitif** au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se **fait** par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des

*engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*





## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (14H00)

##### ORDRE DU JOUR :

1. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

2. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir

3. Continuation de l'examen des documents européens suivants :

COM (2011) 824 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 14 décembre 2011 et prendra fin le 8 février 2012.*

COM (2011) 828 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai des huit semaines a débuté le 14 décembre 2011 et prendra fin le 8 février 2012.*

4. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Max Nilles, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Le projet sous rubrique vise à transposer la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires. L'objectif de la directive 2009/12/CE est d'harmoniser les principes de perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires et, partant, d'éviter des abus de situations de monopole. La directive consacre ainsi les principes de non-discrimination et de transparence des redevances aéroportuaires avec une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par les entités gestionnaires d'aéroports. Elle prévoit en outre la mise en place d'une autorité de supervision indépendante en vue d'assurer l'impartialité des décisions ainsi que son application correcte et effective.

Cette directive a cependant posé problème au Luxembourg, qui y a vu une concurrence déloyale susceptible d'être exercée par les aéroports de la Grande Région ne tombant pas sous le champ d'application de la directive et qui a donc introduit un recours en annulation devant la Cour de Justice de l'Union européenne le 15 mai 2009.

En date du 12 mai 2011, la Cour de Justice de l'Union européenne a débouté le Luxembourg en arguant qu'il n'y avait pas de violation des principes de droit européen et en estimant que l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers par an « *doit être considéré comme le point d'entrée de l'Etat membre ce qui lui confère une position privilégiée par rapport aux usagers d'aéroport* ». Ce jugement ayant acquis autorité de chose jugée et le délai de transposition de la directive 2009/12/CE ayant expiré le 15 mars 2011, le projet de loi sous rubrique devra être évacué dans les meilleurs délais.

\*

Dans son avis du 16 décembre 2001, le Conseil d'Etat émet cinq oppositions formelles, auxquelles la commission parlementaire entend donner droit. En ce qui concerne les oppositions formelles dues à la désignation de la Direction de l'Aviation Civile (ci-après « DAC ») comme autorité de supervision, entité que le Conseil d'Etat juge insuffisamment indépendante, il est décidé de suivre sa suggestion de désigner l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ci-après « ILR ») en tant qu'autorité de supervision. Les responsables du Ministère font en effet savoir aux membres de la Commission qu'après vérification auprès de l'ILR, ce dernier n'y voit aucun problème. Pour le détail des oppositions formelles et des

suites y réservées par la commission parlementaire, il est prié de consulter l'examen des articles ci-dessous.

### **Examen des articles**

Le Conseil d'Etat propose de subdiviser les articles en paragraphes en mettant les chiffres arabes entre parenthèses au lieu de les faire suivre par un point. Cette observation vaut pour tous les articles du projet de loi sous examen, sauf pour le relevé de l'article 2 relatif aux définitions qui y sont énumérées. La Commission fait sienne cette proposition.

### **Article 1<sup>er</sup>**

Cet article reprend les dispositions de l'article 1er de la directive 2009/12/CE, à l'exception des paragraphes 3 et 5. Le paragraphe 3 règle la situation des Etats membres qui ont plusieurs aéroports sur leur territoire. Le paragraphe 5 n'a pas été transposé étant donné que le Luxembourg n'entend pas appliquer des mesures de régulation supplémentaires à celles fixées par la directive. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

**Art. 1.** 1. *La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.*  
2. *La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg.*  
3. *La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) No 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) No 1107/2006.*

Le Conseil d'Etat propose de compléter le paragraphe 2 de l'article 1er par la définition reprise au point 1 de l'article 2 et de rédiger comme suit ledit paragraphe :

*(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.*

La Commission du Développement durable donne suite à la proposition du Conseil d'Etat. L'article 1er se lira donc comme suit :

**Art. 1.** (1) *La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.*  
(2) *La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.*  
(3) *La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) No 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) No 1107/2006.

## **Article 2**

Cet article reprend les définitions de l'article 2 de la directive, tout en y ajoutant les définitions de « projet d'infrastructure », d' « autorité de supervision indépendante », de « comité des usagers de l'aéroport » et de « ministre ». Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 2.** *Aux fins de la présente loi, on entend par :*

- 1) „aéroport“: *tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;*
- 2) „entité gestionnaire d'aéroport“: *l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police, l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, pour ce qui est des redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que les infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que les redevances de vol de nuit et les infrastructures et services y associés;*
- 3) „usager d'aéroport“: *toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;*
- 4) „redevance aéroportuaire“: *un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;*
- 5) „réseau aéroportuaire“: *un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;*
- 6) „projet d'infrastructure“: *tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;*
- 7) „autorité de supervision indépendante“: *l'autorité visée à l'article 11 de cette loi;*
- 8) „comité des usagers de l'aéroport“: *le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg;*
- 9) „ministre“: *le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.*

Etant donné qu'à la suite de la proposition du Conseil d'Etat, le paragraphe 2 de l'article 1er a été complété par la définition reprise au point 1 de l'article 2, la Commission fait abstraction de cette définition à l'endroit de l'article 2.

Quant au point 2 (nouveau point 1), il est précisé que, par entité gestionnaire, il faut entendre soit la société d'exploitation aéroportuaire lux-Airport soit l'Administration de la navigation aérienne qui assument conjointement les missions d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport : la société lux-Airport est compétente pour la gestion des aires de stationnement des aéronefs à l'aéroport et pour l'exploitation technique et commerciale ; l'Administration de la navigation aérienne est compétente pour le fonctionnement opérationnel de l'aéroport et pour l'entretien et la gestion de l'aire de manœuvre comprenant des taxiways et la piste. Le Conseil d'Etat relève que l'intitulé exact de la loi modifiée du 26 juillet 2002 est : « sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare ».

Quant à la définition reprise à l'endroit du point 7 (nouveau point 6), le Conseil d'Etat propose d'écrire de quelle entité il s'agit plutôt que de renvoyer à l'article 11 (initial) de la loi en projet. Au regard de la décision de la Commission du Développement durable de retenir que l'ILR sera l'autorité de supervision indépendante, il convient donc d'apporter un amendement parlementaire à l'endroit du nouveau point 6 de l'article 2. Cet amendement est une simple conséquence des amendements apportés à l'endroit de l'article 11 initial (voir ci-dessous).

Au point 8 (nouveau point 7), et sous peine d'opposition formelle face au non-respect de la hiérarchie des normes, le Conseil d'Etat demande de remplacer la référence au règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> août 2007 par la loi de base qui a instauré ledit comité, à savoir la loi modifiée 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 commission parlementaire donne suite à cette remarque.

Le point 9 (nouveau point 8) est, de l'avis du Conseil d'Etat, à supprimer. Ce dernier propose de désigner le ministre compétent directement à l'endroit de l'article 11 (initial). La commission parlementaire suit cette suggestion. Cette définition devient de toute façon superflue car, à la suite de la désignation de l'ILR comme autorité de supervision indépendante, les dispositions faisant référence au ministre dans le texte de la loi ont été supprimées.

Au regard de ce qui précède, l'article 2 se lira comme suit :

**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par :

~~1) « aéroport » : tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien ;~~

1) « entité gestionnaire d'aéroport » : l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée 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, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;

2) « usager d'aéroport » : toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;

3) « redevance aéroportuaire » : un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;

4) « réseau aéroportuaire » : un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un État membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport ;

5) « projet d'infrastructure » : tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires ;

6) « autorité de supervision indépendante » : ~~l'autorité visée à l'article 11 de cette loi~~  
**l'Institut Luxembourgeois de Régulation ;**

7) « comité des usagers de l'aéroport » : le comité instauré par ~~le règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg~~ l'article 4 de la loi modifiée 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.

9) « ministre » : le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

### **Article 3**

Cet article reprend le principe général de non-discrimination des redevances aéroportuaires. A noter que les redevances peuvent être modulées notamment pour des motifs d'intérêt général, tels que la gestion du bruit, ce qui est le cas au Luxembourg qui connaît le principe de la modulation des redevances aéroportuaires en fonction des plages horaires. Le deuxième paragraphe instaure le principe complémentaire de la publicité du régime des redevances aéroportuaires, corollaire du principe de non-discrimination, sachant que le régime des redevances aéroportuaires applicables à l'Aéroport de Luxembourg fait d'ores et déjà l'objet d'une publication. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit :

#### ***Art. 3. Non-discrimination et publicité***

*1. Les redevances aéroportuaires ne doivent pas discriminer entre les usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.*

*2. Le régime des redevances aéroportuaires applicable doit être publié par l'entité gestionnaire d'aéroport de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.*

Etant donné que, d'une part, la référence au droit de l'Union européenne est superfétatoire et que, d'autre part, le Luxembourg n'est pas tenu de mettre en place un système de redevances couvrant un hypothétique réseau aéroportuaire, le Conseil d'Etat propose de modifier le libellé de l'article 3 comme suit :

#### ***Art. 3. Non-discrimination et publicité***

*(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.*

*(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.*

La Commission du Développement durable adopte le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

### **Article 4**

Cet article reprend les dispositions de l'article 4 de la directive et se lit comme suit :

#### ***Art. 4. Réseau aéroportuaire***

*Le ministre peut autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire*

Le Conseil d'Etat estime que cet article est superfétatoire, étant donné l'existence d'un seul aéroport à vocation commerciale au Grand-Duché et, partant, l'absence de réseau aéroportuaire dans le pays. La commission parlementaire suit la remarque de la Haute Corporation et supprime l'article 4.

## **Article 5**

Cet article reprend les dispositions de l'article 5 de la directive 2009/12/CE, qui permet la mise en place d'un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine. Il se lit comme suit :

### **Art. 5. Systèmes communs de redevances**

*Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, le ministre peut autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.*

De la même manière que pour l'article 4, le Conseil d'Etat estime que la reprise de cette disposition dans la législation nationale est superfétatoire, alors que le Luxembourg ne dispose que d'un seul aéroport. La commission parlementaire suit la remarque de la Haute Corporation et supprime l'article 5.

## **Article 6 initial**

Cet article reprend les dispositions de l'article 6 de la directive.

Dans la mesure où l'autorité de supervision indépendante nationale visée à l'endroit de l'article 11 (initial) du projet de loi est censée s'occuper des tâches figurant à l'endroit de l'article 6, le Conseil d'Etat propose de faire figurer cet article à la suite de l'article 11 (initial) qui définit l'autorité de supervision indépendante nationale. La commission parlementaire fait sienne cette proposition du Conseil d'Etat. L'article 6 est donc déplacé et devient l'article 9.

Il est prié de se reporter aux commentaires relatifs au nouvel article 9.

## **Article 7 initial (Article 4 nouveau)**

Cet article concerne les règles de transparence. Le texte est largement repris du texte de l'article 7 de la directive 2009/12/CE. La transparence formalisée par cet article permet aux transporteurs aériens de s'informer sur les coûts supportés par l'entité gestionnaire d'aéroport et du rapport qualité/prix de ces investissements à l'aéroport. A l'inverse, il entend permettre à ces entités d'évaluer correctement les besoins auxquels devront répondre les futurs investissements qu'ils envisagent de réaliser en obtenant des informations de prévision de trafic et de projets de développement des opérateurs afin de faire correspondre au plus près l'offre des services et infrastructures avec la demande et les besoins des opérateurs. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

### **Art. 7. Transparence**

*1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 6, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:*

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;*
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;*
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;*
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;*

- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
  - f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
  - g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
  - h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.
2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 6, paragraphe 1, et en principe via le comité des usagers de l'aéroport, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:
- a) les prévisions de trafic;
  - b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
  - c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
  - d) leurs besoins à l'aéroport considéré.
3. Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

Le paragraphe 1er n'appelle pas d'observation Conseil d'Etat, sauf à remplacer la référence à l'autorité de supervision indépendante par celle à la DAC. La commission parlementaire donne suite à l'observation du Conseil d'Etat, tout en remplaçant le renvoi à la DAC par celui à l'ILR. En effet, suite à la décision de la Commission du Développement durable de retenir que l'ILR sera l'autorité de supervision indépendante, il convient d'apporter un amendement parlementaire à l'endroit de ce paragraphe. Cet amendement est une simple conséquence des amendements apportés à l'endroit de l'article 11 initial (voir ci-dessous).

Quant au paragraphe 2, il prévoit que les informations mentionnées au paragraphe 1er transitent par le comité des usagers. Vu qu'il s'agit de données économiquement sensibles, le Conseil d'Etat se demande pourquoi les données transitent « en principe » par le comité, ce qui est non seulement contraire au paragraphe 3 de l'article, mais également à l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes. De l'avis du Conseil d'Etat, il y a donc lieu de supprimer cette mention et, pour des raisons de lisibilité, de reformuler le paragraphe 2 comme suit : « L'autorité de supervision indépendante veille à ce que le comité des usagers de l'aéroport fournisse à l'entité gestionnaire d'aéroport avant chaque consultation prévue à l'article 10, paragraphe 1, des informations concernant: (...). ». La Commission du Développement durable décide de maintenir le texte initial proposé par le Gouvernement, sauf à biffer l'expression « et en principe via le comité des usagers de l'aéroport », afin de tenir compte, d'un côté, du respect du principe de la confidentialité des données à transmettre par les transporteurs aériens au gestionnaire d'aéroport et, d'un autre côté, de l'absence de personnalité juridique propre au comité des usagers. Il s'agira donc d'un amendement parlementaire.

Le paragraphe 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

#### **Art. 4. Transparence**

(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, et en principe via le comité des usagers de l'aéroport, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

#### **Article 8 initial (Article 5 nouveau)**

Cet article reprend les dispositions de l'article 8 de la directive en désignant l'autorité de supervision indépendante pour veiller à ce que l'échange de données entre le comité des usagers et l'entité gestionnaire de l'aéroport relatif aux nouveaux projets d'infrastructure ait lieu. Les projets visés sont les grands projets d'infrastructure qui ont une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires. L'objectif de la transmission de ces informations devrait permettre, en tant que corollaire du principe de transparence visée à l'article précédent, le suivi des coûts d'infrastructure à supporter *in fine* par les opérateurs. L'article sous rubrique n'engendre aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 5. Nouvelles infrastructures**

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tel que définis à l'article 2, point 5.

#### **Article 9 initial (Article 6 nouveau)**

Cet article transpose l'article 9 de la directive en disposant que l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service concernant la qualité du service fourni à l'aéroport et ce pour l'ensemble des usagers de l'aéroport. L'article sous rubrique n'engendre aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 6. Normes de qualité**

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport.

*Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1.*

*(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.*

### **Article 10 initial (Article 7 nouveau)**

Cet article transpose les dispositions de l'article 10 de la directive et prévoit dans quelles conditions la différenciation des services et/ou la réservation à certains usagers d'infrastructures dédiées est possible. Au paragraphe 2, il est opté pour l'approbation par l'autorité de supervision indépendante des critères objectifs et non discriminatoires à fixer par l'entité gestionnaire d'aéroport au cas où la demande d'accès à un de ces services personnalisés et/ou terminal dédié excéderait l'offre. Cet article est également à lire ensemble avec les mesures conservatoires que pourrait être amenée à prendre l'autorité de supervision indépendante. Il n'engendre aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 7. Différenciation des services**

*(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.*

*(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.*

*Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.*

### **Article 11 initial (Article 8 nouveau)**

Cet article transpose les dispositions de l'article 11, paragraphes 1 à 3 de la directive en désignant l'autorité de supervision indépendante. Le paragraphe 2 de la directive a été transposé avec l'ajout du besoin de l'accord du ministre pour une éventuelle subdélégation des tâches de l'autorité de supervision à une autre autorité. Le paragraphe 3 énumère précisément les missions qui reviennent à l'autorité de supervision indépendante au titre de la présente loi. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

#### **Art. 11. Autorité de supervision indépendante**

*(1) La Direction de l'Aviation Civile est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.*

*(2) L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.*

*(3) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:*

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 6, 7 et 8 ;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 10;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 6 ;
- de publier un rapport annuel de ses activités;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

Le Conseil d'Etat note que l'article 1er du projet de loi prévoit que la DAC est l'autorité de supervision indépendante, qui par voie de conséquence se trouve chargée de toutes les tâches prévues à l'article 11 de la directive. Il constate, par ailleurs, que l'article 3 de la directive dispose que « *Les Etats membres garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens* ». Le Conseil d'Etat se demande si la DAC répond à ces critères. En effet, aux termes de l'article 17 de la loi précitée du 19 mai 1999, la DAC est créée au sein du Ministère des Transports et est placée sous l'autorité du ministre. En outre, le Conseil d'Etat estime que l'indépendance juridiquement distincte et fonctionnelle de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens, exigée par la directive à transposer, n'est pas donnée dans le chef de la DAC, alors que l'Etat, entité juridique dont fait partie cette Direction, possède d'importantes participations dans deux sociétés de transporteurs aériens, ainsi que dans la société gestionnaire de l'aéroport. De surcroît, ces participations ouvrent au bénéfice de l'Etat le droit de nommer ses représentants dans les organes de gestion de ces sociétés.

Au regard de ce qui précède, le Conseil d'Etat estime que si la DAC était désignée comme autorité de supervision indépendante en la matière, le projet de loi 6310 ne transposerait pas correctement la directive. Il s'oppose donc formellement à lui voir attribuer les compétences prévues à l'article 11 de la directive. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat se demande s'il ne serait pas plus opportun de charger l'ILR de cette mission de supervision.

Après avoir examiné les arguments du Conseil d'Etat, la Commission du Développement durable estime que, sur base d'un reproche éventuel futur aux autorités luxembourgeoises d'avoir un conflit d'intérêt sous-jacent entre maximisation des participations de l'Etat auprès de lux-Airport et des opérateurs aériens Luxair et indirectement Cargolux, une désignation d'une autorité de supervision indépendante externe au secteur de l'aviation, en l'occurrence l'ILR serait la voie à retenir.

Ainsi, au paragraphe 1er, l'expression « *La Direction de l'Aviation Civile* » est remplacée par l'expression « *L'Institut Luxembourgeois de Régulation* ». Par ailleurs, le paragraphe 2 est supprimé : cet amendement est une simple conséquence de la désignation de l'ILR comme autorité de supervision indépendante.

L'article sous rubrique se lira donc :

**Art. 8. Autorité de supervision indépendante**

~~(1) L'Institut Luxembourgeois de Régulation Direction de l'Aviation Civile est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.~~

~~**2. L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.**~~

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier :

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9 ;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7 ;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9 ;
- de publier un rapport annuel de ses activités ;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

### **Article 6 initial (Article 9 nouveau)**

Cet article précise que l'autorité de supervision indépendante est chargée de veiller à la consultation régulière par l'entité gestionnaire de l'aéroport des usagers et que la consultation se fait en principe conjointement par lux-Airport et l'Administration de la navigation aérienne.

Etant donné que le Luxembourg ne connaît et n'envisage pas de régime obligatoire d'approbation des redevances ou de leur niveau maximal, ni de procédure d'examen régulière de la situation concurrentielle de son aéroport, le paragraphe 5 de l'article 6 de la directive, sans objet, n'a pas été transposé.

Les dispositions figurant au paragraphe 5 et suivants de cet article transposent l'article 11, paragraphes 6 et 7 de la directive 2009/12/CE et s'inspirent largement des dispositions similaires figurant à l'article 5 de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire. Elles fixent les conditions, procédures et critères à respecter en cas de désaccord.

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

#### **Art. 6. Consultation et recours**

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, a lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander son intervention. Elle examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.
4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.
5. Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.
6. Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 10.
7. L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.
8. L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.
9. Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.
10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.
11. Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.  
La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.
12. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.
13. La décision de l'autorité de supervision indépendante est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.
14. Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

Au paragraphe 1er, alinéa 2, le Conseil d'Etat propose de se référer à l' « entité gestionnaire d'aéroport », alors que, d'une part, l'expression est définie à l'article 2, et que d'autre part,

elle est utilisée dans la suite de l'article. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Etant donné que le point 3 de l'article 6 de la directive 2009/12/CE impose l'obligation aux Etats membres de veiller à ce que chaque partie impliquée dans la procédure obligatoire de consultation régulière puisse demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante nationale en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires, le Conseil d'Etat suggère de reformuler le paragraphe 3 de l'article sous rubrique comme suit : « (3) *En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité de gestion d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires* ». Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 3.

De l'avis du Conseil d'Etat, les paragraphes 4 et 10 peuvent être regroupés sous un paragraphe 4 nouveau, car ils traitent des délais impartis à l'autorité de supervision indépendante nationale pour statuer sur un différend qui lui est soumis. Le paragraphe 4 nouveau se lira dès lors comme suit :

« (4) *Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.*

*L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.* »

Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat concernant le regroupement des paragraphes 4 et 10.

Quant aux paragraphes 11 et 12 et à la faculté accordée à l'autorité de supervision indépendante nationale d'assortir ses décisions d'astreintes, le Conseil d'Etat constate que le montant de l'astreinte journalière n'est pas défini. Il est d'avis qu'un écart trop important entre le minimum et le maximum de l'astreinte doit être évité et que le texte doit dès lors être complété par l'ajout d'un paragraphe dont le libellé se lira comme suit : « *L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre xxx euros et xxx euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté* ». La Commission du Développement durable donne suite aux observations du Conseil d'Etat concernant l'ajout d'un paragraphe sur l'astreinte. Pour ce qui est du montant de l'astreinte, elle décide de s'inspirer du montant prévu par l'ILR pour d'autres domaines de compétence (réseaux et services de communications électroniques, électricité et gaz), à savoir entre 200 et 2.000 euros.

La commission parlementaire constate que, pour des raisons de cohérence, deux amendements supplémentaires deviennent nécessaires ; il s'agit de supprimer le renvoi à l'astreinte à deux endroits de l'article sous rubrique :

- au second alinéa du point 11 initial (nouveau paragraphe 10), qui est remplacé par une disposition libellée comme suit :

« *La décision, ~~qui peut être assortie d'astreintes~~, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financière de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.* »

- au point 12 initial (nouveau paragraphe 11), qui est remplacé par une disposition libellée comme suit :  
« *En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.* » ;

En effet, dans les deux cas, le renvoi à l'astreinte est devenu superfétatoire suite à l'ajout d'un paragraphe à part sur la possibilité pour l'autorité de supervision d'assortir ses décisions d'une astreinte.

Finalement, le Conseil d'Etat relève que les décisions de l'autorité de supervision indépendante nationale ne font l'objet que d'un recours en annulation, alors même qu'elles peuvent être assorties d'astreintes. Au regard de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme (arrêt du 4 mars 2004, *Silvester's Horeca Service c/Belgique*), un examen quant au fond par le juge administratif s'impose toutefois en la matière. Dès lors, le Conseil d'Etat exprime son opposition formelle à l'introduction d'un seul recours d'annulation contre les décisions de l'autorité de supervision indépendante et suggère de reformuler comme suit le paragraphe 13 de l'article :

« (13) *Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante nationale dans le cadre du présent article.* »

La Commission du Développement durable décide d'apporter un amendement à cet endroit et de libeller comme suit le nouveau paragraphe 12 :

« *Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article. Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.* »

L'amendement vise à distinguer les décisions pour lesquelles un recours en réformation est nécessaire de celles où un recours en annulation est suffisant. Ceci est particulièrement important étant donné qu'au regard de la spécificité du secteur, une substitution au fond de l'affaire de l'autorité de supervision indépendante par le juge administratif risque d'aboutir à des résultats non satisfaisants pour l'exploitation aéroportuaire.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

#### **Art. 9. Consultation et recours**

(1) *L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.*

*Cette consultation est organisée, ~~en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2)~~ par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.*

(2) *L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet*

effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

~~10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.~~

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, ~~qui peut être assortie d'astreintes~~, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financière de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de

manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

*(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à son utilisation visés à l'article 40 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.*

*L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.*

*(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.*

*Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.*

*(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.*

### **Article 12 initial (Article 10 nouveau)**

Cet article transpose les dispositions de l'article 11, paragraphes 3, 5 et 8 de la directive en déterminant les modalités de fonctionnement et de financement de l'autorité de supervision indépendante. Les paragraphes 2 à 7 s'inspirent de l'article 61 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité avec le recouvrement des coûts de fonctionnement de l'autorité de supervision indépendante auprès des entités concernées.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement, en vertu de l'article 104 de la Constitution et du principe de l'universalité budgétaire, à ce que les redevances soient collectées par l'autorité de supervision indépendante en contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement.

En outre, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la faculté donnée à l'autorité de supervision indépendante de fixer les redevances. Cette disposition est en effet contraire à l'article 36 de la Constitution en vertu duquel le pouvoir réglementaire d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc.

La Commission constate qu'elle a indirectement fait droit aux oppositions formelles du Conseil d'Etat, suite à la désignation de l'ILR comme autorité de supervision indépendante. En effet, en tant qu'établissement public, l'ILR n'est pas soumis aux règles budgétaires qui régissent les administrations étatiques.

L'article sous rubrique se lit comme suit :

#### **Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante**

*(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.*

*(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.*

*(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions*

administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.

(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

### **Article 13 initial (Article 11 nouveau)**

Cet article a pour objet de modifier l'article 7, paragraphe (3) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne afin d'y insérer les éléments essentiels de recouvrement des taxes et redevances en évitant ainsi la sanction prévue à l'article 95 de la Constitution (non-application de la loi ou du règlement grand-ducal par les cours et tribunaux). En effet, l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 2 mars 2007 a rappelé qu'en matière fiscale la loi doit fixer les règles essentielles concernant l'assiette, le taux et le recouvrement de l'impôt. Après réexamen de l'article 7, paragraphe 3 de la loi précitée du 31 janvier 1948, il a été constaté qu'alors que ladite loi fixe dans son 1er alinéa les règles essentielles de l'assiette des taxes et redevances en énumérant les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation pour lesquels des taxes ou redevances peuvent être perçues et dans son deuxième alinéa le montant maximum unitaire du taux de la taxe ou de la redevance, ladite loi ne fixe pas les règles essentielles en matière de perception des taxes et redevances, déléguant au règlement grand-ducal le soin d'en déterminer les modalités. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique n'appelle pas de commentaire de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 13. Disposition modificative**

*L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit :*

*« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.*

*Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA. »*

La commission parlementaire décide d'apporter un amendement à cet article et de le libeller comme suit :

#### **Art. 11. Dispositions modificatives**

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :**

**« Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée 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. »**

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit :

« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA. »

**(3) Est inséré un article 43 bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit :**

**«Art. 43bis.**

**(1) La Direction de l'Aviation Civile est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) N°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.**

**(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si ceux-ci sont ajoutés au tarif passager ou fret.**

**(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.**

**(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.**

**(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.»**

Cet amendement a deux finalités :

- modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires. Le texte proposé continue de prévoir que les redevances seront arrêtées après consultation du comité des usagers, mais il prévoit qu'elles seront arrêtées par le ministre compétent sur proposition des deux prestataires de services. Cela donnera la flexibilité requise et permettra au ministre compétent de déterminer de manière cohérente et coordonnée la politique à suivre en matière de redevances aéroportuaires en tant qu'élément de gestion important de la compétitivité du site aéroportuaire ;
- introduire en droit luxembourgeois un régime de sanctions afin d'assurer la mise en œuvre en bonne et due forme des dispositions du chapitre IV du règlement (CE) N°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Il convient de noter que ce règlement prévoit que les clients devraient avoir accès à tous les tarifs des passagers et de fret, quel que soit leur lieu de résidence dans la Communauté ou leur nationalité et quel que soit le lieu d'établissement des agents de

voyages au sein de la Communauté. L'article 24 de ce règlement prévoit que les Etats membres veillent au respect des règles énoncées dans le cadre du chapitre IV en fixant des sanctions en cas d'infractions. Or, à ce jour le Luxembourg ne s'est pas encore doté d'un tel régime de sanctions. Afin de se mettre en conformité avec les exigences de ce règlement européen, il est proposé de s'inspirer des dispositions analogues introduites par la loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée 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) la 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 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

#### **Article 14 initial (Article 12 nouveau)**

Cet article prévoit l'engagement de deux agents, dont un agent auprès de la DAC et un agent auprès de l'Administration de la navigation aérienne pour assurer la transposition et l'application de la directive. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

##### **Art. 14. Disposition finale**

1. *Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et, au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.*

2. *Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

Dans la mesure où ces engagements constituent une question d'appréciation politique, le Conseil d'Etat se rapporte à la Chambre des Députés pour ce qui est du suivi à réserver à la disposition en question, tout en faisant remarquer que le transfert à l'ILR des compétences d'autorité indépendante ne justifie plus le renforcement prévu de l'effectif de la DAC.

La Commission donne suite à cette remarque et adapte, par le biais d'un amendement parlementaire, l'article sous rubrique. Ce dernier sera libellé comme suit :

##### **Art. 12. Disposition finale**

(1) *Le Gouvernement est autorisé à procéder, ~~au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et,~~ au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.*

(2) *L'engagement définitif au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se fait par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

\*

Les membres de la Commission adopteront définitivement les amendements élargés ci-dessus au cours d'une prochaine réunion.

## **2. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir**

Faute de temps, les membres de la Commission conviennent d'examiner en détail le point sous rubrique, au cours d'une prochaine réunion.

Afin de pouvoir présenter un exposé exhaustif qui réponde à toutes les questions que se posent les membres de la Chambre des Députés, Monsieur le Ministre demande à chacun de bien vouloir lui faire connaître quels sujets ils souhaiteraient voir développer. Suite à plusieurs interventions, il est retenu que Monsieur le Ministre axera sa présentation sur les points suivants :

- la stratégie du Gouvernement, ainsi que la stratégie de la société lux-Airport pour ce qui est du développement futur de l'aéroport. Ici sera notamment évoquée la concurrence pratiquée par d'autres aéroports de la Grande Région ;
- les différents rôles joués par les différents acteurs (le ministère, la société lux-Airport, les opérateurs locaux) dans la définition de la politique de valorisation de l'aéroport, ainsi que le degré d'autonomie dont bénéficie lux-Airport dans le cadre de la définition de cette politique ;
- la politique de développement des opérateurs locaux, ainsi que les difficultés à la fois structurelles et conjoncturelles auxquelles ils doivent faire face. Ici seront notamment évoquées les questions de concurrence massive de la part d'autres compagnies aériennes, la suppression de certaines lignes et le maintien de certaines autres malgré le fait qu'elles soient déficitaires ;
- la politique de développement des activités logistiques à l'aéroport de Luxembourg ;
- la problématique des vols de nuit.

Pour finir, le groupe parlementaire LSAP informe qu'il a demandé une heure d'actualité sur la situation actuelle à l'aéroport de Luxembourg et sur la réglementation européenne concernant les conditions de travail et les normes de sécurité dans ce secteur.

## **3. Continuation de l'examen des documents européens suivants : COM (2011) 824 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil COM (2011) 828 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil**

La commission parlementaire poursuit l'échange de vues entamé au cours de la réunion du 10 janvier dernier.

Pour ce qui est du document COM (2011) 824, les membres de la Commission examinent le document repris en annexe du présent procès-verbal. Suite à plusieurs corrections rédactionnelles, cet avis motivé est adopté à l'unanimité des membres présents et sera soumis au vote de la Chambre des Députés au cours de la prochaine séance publique.

Pour ce qui est du document COM (2011) 828, il est finalement décidé de ne pas rédiger d'avis motivé, et ce pour les raisons d'opportunité déjà mentionnées au cours de la réunion du 10 janvier dernier et pour le détail desquelles il est prié de se reporter au procès-verbal afférent.

Dans ce contexte, un membre de la Commission met en exergue l'incohérence qui existe, sur certains points et notamment pour ce qui est des autorisations d'atterrir accordées aux vols non programmés, entre les publications externes officielles (Publications d'information aéronautique) et les documents internes destinés au personnel (Manual of Air Traffic Services). Monsieur le Ministre fait savoir qu'il a chargé ses services d'intervenir en la matière.

#### **4. Divers**

Outre les réunions des 1<sup>er</sup> et 2 février prochain, dont les convocations ont d'ores et déjà été publiées, des réunions de la Commission du Développement durable sont à prévoir au cours de la semaine du 6 février :

- une réunion aura de toute façon lieu le 8 février à 10h30 ;
- une réunion supplémentaire sera fixée lorsque le calendrier des séances plénières sera connu et se déroulera soit le 8 février à 14h00, soit le 9 février à 10h30 ou à 14h00.

Y seront évoqués les points suivants :

- continuation de l'échange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir ;
- projet de loi n°6310 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne : adoption d'une série d'amendements parlementaires ;
- projet de loi n°6354 portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers : examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat.

Luxembourg, le 3 février 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## **ANNEXE**

### **(Projet de) Résolution**

La Chambre des Députés

- considérant l'article 5, paragraphe 3, du Traité sur l'Union européenne (TUE) ;
- considérant l'article 169 du Règlement de la Chambre des Députés ;
- -rappelant que la Commission du Développement durable a été saisie d'une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil (COM (2011) 824) ;
- prenant acte du fait que le délai du contrôle de la subsidiarité arrive à son terme en date du 1<sup>er</sup> février 2012 ;
- constatant que la Commission du Développement durable a adopté, lors de sa réunion du 18 janvier 2012, à l'unanimité un avis motivé au sujet de l'initiative législative précitée ;

**décide de faire sien cet avis motivé de la Commission du Développement durable ayant la teneur suivante :**

La Commission du Développement durable exprime ses réserves au sujet de la proposition susmentionnée pour les raisons suivantes :

#### **1. Remarques préliminaires**

La situation de l'aéroport de Luxembourg en tant que seul aéroport à vocation commerciale du pays est particulière dans le cadre du réseau européen aéroportuaire. En effet, l'aéroport de Luxembourg compte parmi les aéroports d'importance régionale au niveau du nombre de passagers (1,6 - 1,8 millions de passagers par an). En termes d'activités de fret cependant, l'aéroport compte parmi les aéroports les plus importants en Europe avec un volume de fret avoisinant les 650.000 tonnes en 2011.

Du fait qu'il est le seul aéroport du pays, il doit accueillir toutes les infrastructures techniques et opérationnelles essentielles pour un aéroport d'une importance nationale (aviation de passagers et de fret, aviation d'affaires, aviation générale, aviation humanitaire, support pour les activités policières et militaires). Sa capacité d'accueil est cependant limitée du fait de sa situation d'extension limitée (il est encerclé par une vallée au sud de la piste et des routes nationales, voire l'autoroute sur les autres côtés).

## 2. Les objectifs et la motivation de la proposition de règlement

### a) Objectifs généraux et particuliers

L'exposé des motifs du règlement explique que l'objectif général de la proposition est d' « améliorer l'efficacité et la qualité globale des services d'assistance en escale au profit des usagers (compagnies aériennes) et des utilisateurs finals (passagers et commissionnaires de transport) dans les aéroports de l'Union européenne ».

Ce même exposé des motifs énumère parmi les objectifs particuliers « de faire en sorte que les compagnies aériennes disposent d'un choix accru de solutions d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union européenne<sup>1</sup> ».

### b) La motivation de la proposition

La Commission indique dans son exposé de motifs que « D'après diverses évaluations de la directive effectuées ..., la directive a permis d'atteindre les principaux objectifs recherchés de la libéralisation du marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union: le nombre de prestataires de services a augmenté et les prix de l'assistance en escale ont généralement baissé. En outre, d'après les compagnies aériennes, la qualité du service s'est améliorée avec l'élargissement du choix entre prestataires concurrents.

*Depuis l'adoption de la directive en 1996, les conditions d'exercice des services d'assistance en escale ont connu une évolution spectaculaire. Dans un contexte de croissance rapide du trafic aérien et de contraintes de capacité, la question de l'efficacité et de la qualité des services fournis dans les aéroports, y compris les services d'assistance en escale, se pose avec une acuité renouvelée et accrue. »*

Il ressortirait cependant de la consultation que le cadre juridique actuel n'est plus adapté aux besoins. « Le problème étant double: i) la fourniture des services d'assistance en escale manque d'efficacité, en raison de barrières à l'entrée et de l'expansion du transport aérien, et ii) la qualité globale des services ne suit pas l'évolution des besoins en matière de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, ainsi que de protection de l'environnement. »

Plus loin dans l'exposé des motifs la Commission rappelle que « Le 24 janvier 2007, elle a adopté un rapport sur l'application de la directive, qui a confirmé que les principaux objectifs de cette dernière avaient été atteints, tout en constatant l'existence de tendances négatives. »

## 3. Choix des instruments

L'instrument proposé est un règlement.

Conformément à l'exposé des motifs de la proposition « Les autres instruments ne seraient pas adéquats. Compte tenu du besoin récent de normes de qualité minimale harmonisées dans les aéroports pour mettre en œuvre l'approche «porte-à-porte» de la gestion du trafic aérien, et d'une harmonisation plus poussée des conditions d'accès au marché pour assurer une

---

1 Point 1.3. de la proposition de règlement.

*concurrence plus équitable sur le marché de l'assistance en escale, la souplesse qu'a apportée le choix d'une directive en 1996 n'est plus appropriée.  
Il faut un instrument juridique d'application générale.*

*Un règlement répond au besoin d'harmonisation des marchés de l'assistance en escale au niveau de l'UE, étant donné que le manque d'harmonisation a été décrit comme un problème. La plupart des difficultés que pose le cadre juridique actuel sont liées à des divergences de mise en œuvre entre les États membres.*

*Ainsi, l'instrument juridique le plus approprié est le règlement, car les autres solutions ne permettraient pas d'atteindre les objectifs poursuivis. »*

#### **4. Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique, la proposition ne relevant pas de la compétence exclusive de l'Union. L'exposé des motifs conclut à son respect en les termes suivants :

*« Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres, étant donné que les compagnies aériennes opèrent au sein d'un marché unique de l'aviation et que les prestataires de services en escale déploient également leurs activités sur un marché européen ou international. Le cadre applicable aux services d'assistance en escale ne peut être réglementé à un niveau inférieur. Toute action isolée à l'échelon des États membres risque de nuire au fonctionnement du marché intérieur.*

*Une action de l'Union européenne est mieux à même de réaliser les objectifs de la proposition. Les règles européennes relatives aux services d'assistance en escale constituent un complément essentiel à la législation européenne qui sous-tend le marché intérieur du transport aérien; en effet, l'existence d'un système équitable, transparent et non discriminatoire pour la fourniture de services d'assistance en escale est essentielle pour garantir l'efficacité et la qualité de ces services, qui jouent un rôle vital dans la chaîne de l'aviation. »*

#### **5. Analyse du respect du principe de subsidiarité**

##### **a) Objectifs du principe de subsidiarité**

Dans le cadre des compétences non exclusives de l'Union, le principe de subsidiarité, inscrit dans le TUE, définit les conditions dans lesquelles l'Union dispose d'une priorité d'action par rapport aux États membres.

Conformément à l'article 5, paragraphe 3, du TUE l'intervention des institutions de l'Union au nom du principe de subsidiarité suppose qu'outre l'obligation d'être en présence d'une compétence mixte, soient réunies les conditions de nécessité (les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints d'une manière satisfaisante par les États membres) et de valeur ajoutée ou efficacité économique (l'action peut être mieux réalisée, en raison de ses dimensions ou de ses effets, par une intervention de l'Union).

Outre la légitimation de l'intervention de l'Union, il s'agit de protéger la capacité de décision et d'action des États membres afin de rapprocher l'exercice des compétences au niveau le plus près possible des citoyens.

A côté du principe de subsidiarité, le principe de proportionnalité régit l'exercice des compétences de l'Union européenne.

**b) Disposition du règlement susceptible de non respect du principe de subsidiarité**

Si la Commission du Développement durable peut se déclarer d'accord avec la justification de l'action de l'Union afin d'harmoniser les règles d'accès au marché de l'assistance en escale et d'améliorer le système en place qui fut l'objet d'une directive adoptée en 1996 et d'une loi de transposition en droit luxembourgeois datant du 19 mai 1999, elle estime cependant que plusieurs dispositions (interliées) de la proposition de règlement ne sont pas compatibles avec les principes de subsidiarité et de proportionnalité.

Passage du nombre minimal des prestataires de services à trois dans les grands aéroports (art. 6 (2))

L'article 6 (2) dispose que :

*« Dans les aéroports visés au paragraphe 1, les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories suivantes de services d'assistance en escale :*

- (a) *assistance «bagages»;*
- (b) *assistance «opérations en piste»,*
- (c) *assistance «carburant et huile»;*
- (d) *assistance «fret et poste» en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef.*

*Toutefois, les États membres ne limitent pas ce nombre à moins de deux prestataires pour chaque catégorie de services ou, dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années, à moins de trois prestataires pour chaque catégorie de services. »*

Si l'on peut être d'accord avec une obligation de moyen afin d'avoir deux prestataires de services dans un aéroport dont le trafic annuel est de 50.000 tonnes, tel que c'est le cas actuellement dans le contexte de la directive 96/67/CE, il n'en est pas ainsi avec l'obligation de résultat d'avoir au moins trois prestataires de services pour chacun des quatre catégories de services restreints visés au paragraphe 1 pour un aéroport avec un trafic annuel supérieur pendant trois années de 100.000 tonnes de fret.

Il en est de même de l'obligation de résultat inscrite dans ce même article d'avoir deux assistants en escale en matière de passager pour tout aéroport avec un trafic supérieur pendant trois années de 2 millions de passagers.

Cette manière de procéder et d'imposer par un règlement directement applicable, et sans mesure possible de transposition dans le droit national, un nombre minimal d'opérateurs à atteindre et ce quelle que soit la situation locale en termes économiques et d'espace ne répond pas aux critères de subsidiarité ni de proportionnalité.

En effet, l'objectif envisagé d'amélioration de l'efficacité et de la qualité globale des services d'assistance en escale a déjà largement été atteint par la transposition dans le droit national de la directive 96/67/CE. Ainsi il résulte clairement de l'exposé des motifs que « *la directive a permis d'atteindre les principaux objectifs recherchés de la libéralisation du marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union: le nombre de prestataires de services a augmenté et les prix de l'assistance en escale ont généralement baissé. En outre, d'après les compagnies aériennes, la qualité du service s'est améliorée avec l'élargissement du choix entre prestataires concurrents.* »

Les « tendances négatives » qui semblent motiver l'action de la Commission résultent des résultats de la consultation effectuée qui pourtant a largement corroboré l'analyse faite par la Commission européenne d'un plus grand choix pour les opérateurs aériens et de baisse de prix. Alors que le marché a évolué depuis 1996 avec des parts de marché (Sources : ACI Europe 2010 et Commission européenne 1996) de désormais 45% pour les assistants en escale indépendants (7% en 1996), de 39% pour les compagnies aériennes (68% en 1996) et de 16% pour les gestionnaires aéroportuaires (25% en 1996), la Commission européenne a manqué de justifier, chiffres à l'appui, la nécessité de son intervention pour dérégulariser davantage le nombre minimal d'assistants en escale.

La nécessité de cette ouverture supplémentaire du marché d'assistance en escale aux tiers est aussi mise en doute par le fait que l'objectif de la qualité et de la performance pourrait être atteint par d'autres mesures au niveau national que celle d'augmenter le nombre de prestataires à un minimum de trois pour les aéroports dépassant le seuil de 100.000 t de fret (principe de subsidiarité), qui tiendrait plus compte des différents types d'aéroports concernés. Une approche plus nuancée pourrait ainsi consister dans une évaluation globale de la situation concurrentielle d'un aéroport par une autorité indépendante nationale qui pourrait tenir compte de l'avis du comité des usagers local et de la structure du marché en question.

S'ajoute, qu'outre le fait que l'imposition du nombre précis d'assistants en escale sur tous les aéroports ayant atteint un certain seuil de volume n'est pas nécessaire, il n'apporte pas de plus-value relative à l'objectif général recherché d'augmentation de la qualité et de l'efficacité.

Au contraire, en particulier dans le domaine du fret, imposer en tout cas trois prestataires de services d'assistance en escale aux tiers risque d'être contreproductif puisque deux opérateurs devront se partager la part du marché sujet à concurrence après que le plus grand opérateur (qui au Luxembourg est responsable pour quelque 75 % du fret traité) ait choisi un assistant en escale.

Un développement économique durable pour ces deux opérateurs est d'autant plus irréaliste que plusieurs aéroports européens, dont l'aéroport de Luxembourg, ont fait l'expérience de fortes difficultés dans la recherche ou le remplacement d'un 2<sup>ème</sup> prestataire de service en matière de fret, prévu comme seuil minimal par la réglementation actuelle, ce qui peut aussi être dû à une plus grande volatilité globale de ce marché ainsi qu'à un degré de substitution plus important entre aéroports concurrents. Il s'ajoute que dans les aéroports, comme celui de l'Aéroport de Luxembourg, où seul un des deux seuils est dépassé et le fret est transbordé quasi exclusivement par des aéronefs all-cargo, peu de synergies opérationnelles sont possibles entre le volet fret et le volet passager.

Il en découle que deux opérateurs risquent d'opérer en-dessous du seuil de masse critique, générant des parts de marchés très fluctuantes et une opération performante en termes de prix et de qualité est très difficile à maintenir. Dans un tel contexte économique, ces opérateurs ne peuvent pas garantir des niveaux stables de qualité et de performance augmentant de la sorte, au lieu de diminuer, les problèmes de qualité des services et de sécurité des opérations aéroportuaires au détriment des usagers de l'aéroport et de l'entité gestionnaire supposée mieux coordonner leur action. Ceci est surtout le cas dans un aéroport avec des goulets d'étranglement au niveau des infrastructures terrestres tel que l'aéroport de Luxembourg.

Il convient de souligner que la position de la Commission du Développement durable se recouvre sur ce point avec celle de l'ACI (Airports Council International) qui a exprimé son rejet d'une augmentation du nombre minimum d'assistants en escale aux tiers rappelant dans ce contexte les inconvénients majeurs constatés lors de l'hiver 2010 avec une rupture sur certains aéroports du produit de dégivrage des aéronefs sous la responsabilité d'assistants en escale indépendants, voire les risques inhérents à des services de bus défaillants.

Par ailleurs, dans un communiqué de presse conjoint du 1<sup>er</sup> décembre l'ACI, l'ETF (European Transport Workers' Federation) et l'ASA (Airport Services Association), trois des quatre partenaires sociaux dans l'assistance en escale, rejettent la dérégulation non contrôlée qui est l'objet de la proposition de la Commission européenne.

Concernant le recours à un règlement au lieu d'une directive, il convient de noter que le choix de cet instrument juridique, s'il peut être justifié pour le respect dans les aéroports européens de normes de qualité minimales, ne se justifie pas pour la disposition sous avis.

Considérant que l'article 11 (6) de la Constitution luxembourgeoise dispose que « *La liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions garanties par la loi* », un abandon de compétence à l'exécutif européenne sur ce point serait à considérer comme une immixtion inacceptable dans la prérogative du législateur, actuellement seul compétent pour arrêter une restriction afférente.

Au vu de ce qui précède, la disposition projetée, et conformément au principe *accessorium sequitur principale* (l'accessoire suit le régime juridique du principal), la proposition sous avis s'avère être incompatible avec les principes de subsidiarité et de proportionnalité préénoncés.





## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 21 septembre 2011 (10h30)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 7, 13, 19, 21 et 26 juillet et du 8 septembre 2011
2. 6309 Projet de loi portant approbation de la Convention sur le droit relatif aux utilisations des cours d'eau internationaux à des fins autres que la navigation, faite à New York, le 21 mai 1997  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne  
- Désignation d'un rapporteur
4. Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation des projets, suivie d'un échange de vues
5. Prise de décision au sujet des motions figurant au rôle des affaires de la Commission
6. 6285 Projet de loi portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne relative au renouvellement et à l'entretien du pont frontalier sur la Moselle entre Wellen et Grevenmacher, signée à Grevenmacher, le 21 octobre 2010  
- Rapporteur : Monsieur Lucien Clement  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
7. Divers

\*

Présents : M. André Bauler (remplaçant M. Eugène Berger), M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jeannot Poeker, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Luc Dhamen, M. Jean Leyder, de l'administration des Bâtiments publics,

M. René Biwer, M. Guy Toussin, de l'administration des Ponts et Chaussées,

M. Jean-Marie Franziskus, de la Société nationale des chemins de fers luxembourgeois (CFL),

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 7, 13, 19, 21 et 26 juillet et du 8 septembre 2011**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6309 Projet de loi portant approbation de la Convention sur le droit relatif aux utilisations des cours d'eau internationaux à des fins autres que la navigation, faite à New York, le 21 mai 1997**

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**3. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Monsieur Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**4. Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat**

Après avoir nommé Monsieur Fernand Boden Rapporteur du débat, les membres de la Commission prennent connaissance des différents projets d'infrastructure soumis à la Chambre des Députés :

## 1. Projets de l'administration des Bâtiments publics

### *Direction de l'administration de la Nature et des Forêts à Diekirch :*

La construction du bâtiment qui accueillera la direction de l'administration de la Nature et des Forêts à Diekirch est à appréhender dans le contexte de la décentralisation de certaines administrations. Pour les détails de ce projet, il est prié de consulter l'annexe 1 du présent procès-verbal. Il est à noter que ce bâtiment est un projet-pilote à énergie positive, c'est-à-dire que la future construction produira plus d'énergie qu'elle n'en consommera, grâce à une enveloppe très bien isolée, une consommation minimale en énergie électrique et thermique par le bâtiment et l'utilisation de plusieurs types d'énergies renouvelables (photovoltaïque, pompe à chaleur utilisant l'eau de la Sûre, ...). Les responsables de l'administration des Bâtiments publics expliquent que le surcoût de construction d'un tel type de bâtiment par rapport à un bâtiment « classique » n'est pas encore déterminé, mais qu'il devrait se situer aux alentours de 10%. Suite à une question, il est encore précisé que quelques emplacements pour personnes à mobilité réduite, voitures de service et bicyclettes ont été prévus, mais que les transports publics seront, dans la mesure du possible, à favoriser.

### *Lycée technique pour professions de santé à Bascharage :*

Ce projet combinera le réaménagement de bâtiments existants et la construction d'une nouvelle aile. Pour plus de détails, il est prié de consulter l'annexe 1 du présent procès-verbal. Suite à une question afférente, il est précisé que ce projet répond à la volonté de décentralisation des infrastructures scolaires et de création de trois lycées pour professions de santé : un au sud (le présent projet), un au centre (qui devrait être construit à Bonnevoie) et un au nord (à Ettelbruck). En outre, il faut savoir que des emplacements de parking ont été prévus uniquement pour le personnel du futur établissement. Le nombre d'emplacements est calculé selon un certain ratio, appliqué de manière uniforme pour tous les établissements scolaires à travers le pays et qui tient compte, d'une part du *modal-split* applicable et, d'autre part, du type et du fonctionnement de l'école et donc notamment de l'obligation de certains enseignants de se déplacer d'établissement en établissement durant une même journée.

Les membres de la Commission du Développement durable examinent ensuite le document repris en annexe 2 du présent procès-verbal, qui établit le suivi des projets d'infrastructure présentés par l'administration des Bâtiments publics à la Chambre depuis 2005. La présentation de ce document suscite un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- pour ce qui concerne les lycées *Nordstad* (voir années 2006, 2007 et 2008), les projets sont en cours, mais se heurtent à des difficultés pour trouver des terrains d'implantation. Monsieur le Ministre informe que le comité d'acquisition est en prospection mais que les retards s'accumulent faute de disponibilité des terrains ;
- les projets de construction du dépôt des Ponts et Chaussées à Echternach et du lycée situé sur le Plateau funiculaire à Differdange (voir année 2007) sont en suspens et reportés à 2014 ;
- le projet de loi relatif à la construction du lycée Hubert Clement à Esch/Alzette (voir année 2008) est finalisé et sera déposé prochainement à la Chambre ;
- le projet de construction du Centre d'éducation différenciée à Esch/Alzette (voir année 2008) est en suspens ;
- la modernisation des bâtiments existants de la caserne Herrenberg (voir année 2009) est un projet en cinq phases et les deux premières phases ont déjà été entamées ;
- le lycée Sports-Etudes à l'INS Fetschenhof (voir année 2009) devra être achevé pour la rentrée 2012 ;
- le déménagement des services de la Police à Findel a libéré la plus grande partie du bâtiment situé à Verlorenkost. Ce bâtiment administratif sera transformé et agrandi (voir année 2010). Une fois les travaux achevés, ce seront notamment les services de la

Police qui sont actuellement abrités dans le bâtiment de la rue Glesener qui y déménageront ;

- la Bibliothèque nationale (voir année 2010) sera située près du carrefour Bricherhaff.

## 2. Projets du Fonds des Routes

### *Boulevard de Merl*

Monsieur le Ministre précise d'emblée que le projet a été pensé sur base d'un concept de mobilité et qu'un accord global a été trouvé avec la Ville de Luxembourg sur le réseau primaire au Sud-Ouest de la Ville notamment le boulevard de Merl, le boulevard de Cessange, la pénétrante et le boulevard de Hollerich ainsi que l'élargissement de l'A6.

Ce nouveau boulevard se situera au sud-ouest de la Ville de Luxembourg et créera une voie de liaison tangentielle entre la Route d'Arlon, la Route de Longwy et l'autoroute A4. Il permettra en outre de desservir les nombreuses zones d'activités et les zones résidentielles qui se développent le long de la voie rapide de contournement de la Ville de Luxembourg, entre l'échangeur de Strassen et la Croix de Gasperich. Moyennant la mise en place de couloirs pour bus et de voies cyclables longeant le tracé de la nouvelle voie, le Boulevard de Merl permettra également de développer les liaisons entre les quartiers par les transports en commun et la mobilité douce. Le Boulevard de Merl s'étendra sur une distance de 3,1 kilomètres et sera composé de deux parties (Nord et Sud). Etant donné la différence de densité et d'affectation des zones le bordant, il cumulera les fonctions de voie de desserte et de liaison dans sa partie Nord mais ne servira que de voie de liaison dans sa partie Sud :

- dans la partie Nord, il est prévu de développer des zones mixtes, impliquant la création de logements et d'emplois. Le tronçon Nord du Boulevard de Merl se situera parallèlement à la voie de contournement de Luxembourg (Autoroute A6) et croisera successivement la Route d'Arlon, la Rue Val-Sainte-Croix, la Rue de Strassen et la Route de Longwy. Les carrefours seront aménagés avec des installations de signalisation lumineuse afin de permettre une meilleure gestion des flux et la mise en service de facilité pour les transports en commun ;
- dans la partie Sud, le boulevard traversera une zone dont le caractère rural sera préservé. Le tronçon Sud fait actuellement l'objet de deux variantes de tracé. Il s'étendra entre la N5 et l'A4 et croisera la Rue des Celtes. Au niveau de son intersection avec l'A4, le Boulevard de Merl rejoindra le contournement de Cessange et est donc à considérer conjointement avec le projet décrit ci-dessous.

### *Contournement de Cessange*

Le projet du contournement de Cessange est inscrit et illustré dans le Plan sectoriel « Transports » ; il a pour principal objectif de créer un réseau parallèle pour le trafic en provenance du sud-ouest et, partant, de réduire le trafic de transit à l'intérieur de la Ville de Luxembourg.

Le projet se développera sur quelque 2,8 km. Il prendra son départ sur l'Autoroute A4 à l'extrémité Sud du boulevard de Merl et se terminera sur un giratoire sur la N4. Son profil type propose une chaussée à quatre voies de circulation dont deux couloirs pour bus, un dans chaque sens.

Le tracé du contournement de Cessange prend entièrement en considération le P.A.G. et se rapproche des Zones d'Aménagement Différé. Avec le développement urbain progressif de Cessange vers le Nord-Ouest, le contournement de Cessange peut être considéré comme une route servant également de desserte des futurs quartiers.

Le projet génère plusieurs atouts dans le développement du transport, de la sécurité et du confort des usagers et des riverains en constituant :

- un itinéraire alternatif pour le trafic de transit,
- une amélioration de la desserte des quartiers résidentiels de Cessange et de Gasperich,
- une liaison routière primaire entre les quartiers Ouest de la Ville de Luxembourg,
- une connexion au boulevard de Merl et par ce biais une liaison avec les localités de Strassen et de Bertrange,

- un réseau de couloirs pour le transport en commun routier,
- une liaison primaire entre la future gare périphérique de Cessange et les communes limitrophes de la Ville de Luxembourg, telles que Leudelange et Bertrange,
- l'augmentation du confort de circulation des usagers de la route,
- un gain de qualité de vie pour les résidents du quartier de Cessange eu égard aux développements à venir.

#### *Contournement Nord de Strassen*

Le Contournement Nord de Strassen s'inscrit dans le réseau des routes tangentielles nécessaires dans la périphérie urbanisée de la Ville de Luxembourg. Ce nouveau tronçon de route permettra de déclasser le CR 181 (Chaussée blanche) à Strassen ; il passera à l'Ouest de cette route et reliera l'échangeur de Bridel à la route d'Arlon. Le nouveau tracé aura une longueur d'environ 1,5 km. Le projet comprendra un viaduc d'une longueur de 140 mètres. Au croisement avec la route d'Arlon et la rue Raoul Follereau, il sera mis en place un carrefour urbain apte à favoriser les transports publics. La chaussée, de 8 mètres de largeur, se composera de deux voies d'une largeur de 3,5 mètres chacune et de deux bandes dérasées de 0,5 mètre chacune. En ce qui concerne les nuisances sonores, un talus de terre d'une hauteur de 3 mètres est projeté en section courante du côté Est, ainsi que sur le viaduc.

Ce projet figure dans le Plan sectoriel « Transports ». C'est un projet de longue date, mais dont l'exécution s'est heurtée jusqu'à présent au problème d'acquisition des emprises. Dès que les terrains nécessaires seront disponibles, l'exécution du projet pourrait être programmée à relativement court terme.

#### *Contournement Nord de Diekirch*

Depuis les années 1990, une solution de délestage pour améliorer les conditions de trafic dans le centre de Diekirch est recherchée. Plus tard, la concrétisation du projet *Nordstad* a rendu nécessaire l'amélioration des performances des lignes d'autobus de la région et la déviation du trafic de transit non seulement du centre de Diekirch, mais de l'axe entier Diekirch-Ettelbruck. C'est ainsi que le projet du contournement Nord de Diekirch a été intégré dans l'avant-projet du plan sectoriel « Transports ».

La seule solution pour délester le centre de Diekirch et le boulevard urbain de l'axe central *Nordstad* consiste dans une nouvelle liaison entre le carrefour *Seltz*, situé sur la N17, et le giratoire *Fridhaff* sur la N7/B7. Cette nouvelle route de liaison, dont la longueur sera de l'ordre de 4 kilomètres, aura également comme vocation de raccorder le site militaire du *Herrenberg* au réseau primaire de la voirie nationale par le Nord, afin d'assurer la desserte du centre logistique sans passer par les zones d'habitation de Diekirch.

Monsieur le Ministre précise que le projet est encore imprécis, car à un stade très précoce. Il existe une demi-douzaine de variantes envisageables et le Gouvernement requiert l'autorisation de la Chambre afin d'examiner en détail ces différentes variantes.

Il informe également qu'il s'agit d'un projet difficile, parce que l'impact paysager du contournement est indéniable. Il est clair que le projet veillera à assurer au mieux la protection des biotopes et l'intégration paysagère. Le retour d'informations des études d'impact sera immédiatement intégré dans le projet et il sera fait en sorte de diminuer l'impact visuel et les émissions sonores sur les localités situées au Nord du tracé.

#### *Contournement Sud de Alzingen*

Ce projet sera réalisé dans le contexte des plans directeurs Midfield et Ban de Gasperich, mis au point par le Gouvernement en partenariat avec les communes de Luxembourg et de Hesperange. Le fort potentiel de développement du sud-ouest de la ville de Luxembourg qui résultera de la concrétisation de ces plans directeurs entraînera une augmentation sensible du trafic dans cette zone, pourtant déjà extrêmement saturée. Il est donc indispensable de réfléchir à un nouveau concept de circulation afin de fluidifier le trafic en direction du sud-ouest. Dans ce cadre, il est évident que ce projet est à appréhender conjointement avec la réalisation de la plate-forme multimodale « Gare périphérique Howald », qui reliera le

quartier Ban de Gasperich et la zone d'activité Howald par une structure facilitant le trafic intercommunal.

De la même manière que pour le contournement Nord de Diekirch, le projet sous rubrique est encore imprécis, car à un stade très précoce. Il existe une dizaine de variantes envisageables et le Gouvernement requiert l'autorisation de la Chambre afin d'examiner en détail ces différentes variantes. En outre, il s'agit également d'un projet controversé pour des questions environnementales.

A une question afférente, il est répondu que plusieurs *Park&Ride* seront mis en place dans le quartier.

#### *Contournement de Troisvierges*

La nouvelle route contournera la localité de Troisvierges en prévoyant soit une déviation par le Nord-Ouest (2 variantes), soit une déviation par le Sud-Est. Elle décongestionnera le trafic de transit et sécurisera la traversée de l'agglomération de Troisvierges avec la possibilité d'y prévoir un déclassement de la N12.

La nouvelle infrastructure présentera les caractéristiques d'une route nationale à deux voies ; elle sera rattachée au réseau existant moyennant des carrefours à niveau et prendra origine à l'entrée Sud-Ouest de la localité de Troisvierges près du carrefour ralliant le CR333 à la N12.

Dans le cadre du couloir Nord-Ouest, la nouvelle route d'une longueur de l'ordre de 2,7 km monterait sur le plateau du *Blousebiërg* en passant sous la Rue des Champs moyennant l'intégration d'un ouvrage souterrain. La route enjambrerait la vallée de la Woltz moyennant un ouvrage de franchissement d'envergure de 340 mètres de long pour poursuivre son tracé au Nord-Ouest de l'agglomération. Suivant la variante retenue, l'ouvrage de franchissement de la vallée de la Woltz se situerait soit à proximité de la gare ferroviaire, soit à l'entrée Ouest de l'agglomération. La route se raccorderait au Nord de l'agglomération sur l'actuelle N12 à hauteur de la zone artisanale de Stockem avec la possibilité d'un rattachement direct de cette zone.

Dans le cadre du couloir Sud-Est, le tracé de 4 km de long s'inscrirait dans une topographie à relief accidenté contraignant la route à franchir à trois reprises des vallées encaissées à l'endroit des cours d'eau *Postweier*, *Woltz* et *Lukeschbaach* en ayant recours à des ouvrages de franchissement d'envergure d'une longueur globale de l'ordre de 550 mètres. Le raccordement de la route projetée à la N12 se ferait plus au Nord à hauteur de l'entrée de la localité de Drinklange. Vu l'impact sur le paysage le PST a proposé à abandonner cette variante.

Monsieur le Ministre précise qu'il s'agit d'un projet déjà ancien, qui a été retardé pour des raisons financières.

#### *Nouveau pôle d'échanges intermodal du Höhenhof*

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle stratégie de mobilité durable et concerne principalement les flux voyageurs en provenance des régions Est et Nord-Est. Il constitue une plate-forme intermodale captant d'une part la circulation automobile et accueillant d'autre part les lignes de bus régionales pour transférer les usagers vers le réseau du tramway et des transports publics par la route desservant la capitale et les zones d'attraction périurbaines connexes. La zone d'implantation du pôle d'échanges est située sur le site du Höhenhof et délimitée au Nord-Est par l'autoroute A1 à hauteur de l'échangeur Senningerberg et du côté Sud par les zones aéroportuaires aux alentours du Cargo-Center. L'intégration du nouveau pôle d'échanges impliquera le réagencement local des bretelles attenantes de l'échangeur Senningerberg. L'aménagement de nouvelles voiries permettra sa desserte et son rattachement au réseau existant, tout en évitant une surcharge de trafic supplémentaire sur le carrefour giratoire desservant le site de l'aérogare. Par ailleurs, la voirie d'accès au Höhenhof tiendra compte du réaménagement prévu de la RN1 à 2x2 voies entre le giratoire de l'aérogare et l'échangeur Senningerberg.

Le nouveau pôle d'échanges du Höhenhof présentera les fonctionnalités suivantes :

- une gare routière accueillant les lignes de bus régionales en provenance des corridors Est et Nord-Est, ainsi que les lignes RGTR, VdL et Eurobus ralliant la capitale et les zones périurbaines connexes. Cette gare routière aura une superficie de 1 ha ;
- un parking relais dont la capacité de stationnement est fixée à 4.000 emplacements permettant de capter les flux automobiles en provenance de l'Est en amont de la capitale. Le parking relais sera aménagé à ciel ouvert en tant que silo à voitures à six niveaux. Il aura une superficie de 2,6 ha ;
- un arrêt tramway sur la ligne du Kirchberg. La station tramway comprenant la plate-forme du tramway, le quai voyageurs et les aires de circulation piétonnes aura une superficie de 0,3 ha.

La zone du Höhenhof sera desservie par un nouvel axe routier qui traversera l'ensemble du site étant raccordé à la voirie de desserte de l'aérogare d'une part et à l'autoroute A1 via l'échangeur Cargo-Center d'autre part.

L'ensemble de la voirie de desserte projetée disposera de facilités pour les bus moyennant l'intégration de couloirs réservés et la priorisation systématique au droit des carrefours réglés par feux.

Les schémas représentant les projets du Fonds des Routes présentés ci-dessus font l'objet de l'annexe 3 du présent procès-verbal, tandis que le document repris en annexe 4 établit le suivi des projets présentés par Fonds des Routes à la Chambre depuis 2006.

\*

La présentation des grands projets d'infrastructure se poursuivra au cours d'une prochaine réunion.

## **5.           Prise de décision au sujet des motions figurant au rôle des affaires de la Commission**

Ce point n'a pas été abordé.

## **6.   6285   Projet de loi portant approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne relative au renouvellement et à l'entretien du pont frontalier sur la Moselle entre Wellen et Grevenmacher, signée à Grevenmacher, le 21 octobre 2010**

Ce point n'a pas été abordé.

## **7.           Divers**

Outre la réunion qui aura lieu cet après-midi, une réunion jointe avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire est programmée en date du 22 septembre prochain à 14h30. Le deuxième plan d'action national en matière d'efficacité d'énergie à établir en vertu de la directive 2006/32/CE sera présenté aux membres des deux commissions parlementaires.

Par ailleurs, le 28 septembre prochain, sont programmées les réunions suivantes :

- à 09h00 : poursuite de la présentation des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat, examen des projets de loi 6285 et 6288 puis prise de décision au sujet des motions figurant au rôle des affaires de la Commission ;
- à 14h30 : dans le cadre de l'instruction du projet de loi 6288, visite des installations du *Minett-Kompost*

Luxembourg, le 27 septembre 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden



Direction

**NOUVELLE PROCEDURE LEGISLATIVE CONC. L'OPTIMISATION  
DU SUIVI FINANCIER DES GRANDS PROJETS**

**Liste des nouveaux projets à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés  
permettant l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds  
d'investissement.**

**30 juin 2011**

**FIPADM :**

Nouveau bâtiment pour l'Adm. de la nature et des forêts à Diekirch 10'000'000.-

**FIPSCOL :**

Lycée technique pour professions de santé - Sud à Bascharage 22'000'000.-

**FIPSASO :**

néant

**IMPLANTATION:** L'implantation du bâtiment se fait sur le site de l'ancien Hôtel du Midi, vis-à-vis de la gare centrale de Diekirch.

**CONCEPT:**

- construction en bois avec noyau central en béton armé (inertie thermique, raisons statiques)
- bâtiment administratif conçu selon le concept de l'énergie positive
- bâtiment administratif fait l'objet d'une certification environnementale

**PROGRAMME:**

- 68 postes de travail (Direction, Service Nature, Unité mobile,...)
- 10 postes de travail (Arrondissement Centre-Est)
- structure d'accueil, bibliothèque
- grande salle de réunion (60 personnes)
- petites salles de réunion
- locaux de service

**SURFACES:** - surface: ~3'300 m<sup>2</sup>

**VOLUMES:** - volume bâti: ~12'500 m<sup>3</sup>

---

**BUDGET:** 10'000'000.- €

---



# LSS LYCEE TECHNIQUE POUR PROFESSIONS DE SANTE – SUD A BASCHARAGE

---

<b>IMPLANTATION:</b>	L'implantation du lycée se fait au centre de la localité de Bascharage dans l'ancienne école CITO.
<b>CONCEPT:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- réaménagement des bâtiments existants</li><li>- construction d'une nouvelle aile</li></ul>
<b>CAPACITE:</b>	- 430 élèves
<b>PROGRAMME:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 16 salles de classe</li><li>- 10 salles spéciales (enseignement clinique et sciences)</li><li>- structures d'accueil</li><li>- administration</li><li>- bibliothèque</li><li>- salle polyvalente</li></ul>
<b>SURFACES:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- anciens bâtiments: 2'500 m<sup>2</sup></li><li>- nouveau bâtiment: 4'650 m<sup>2</sup></li></ul>
<b>VOLUMES:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- anciens bâtiments: 8'600 m<sup>3</sup></li><li>- nouveau bâtiment: 20'000 m<sup>3</sup></li></ul>
<b>BUDGET:</b>	22'000'000.- €

---



# ANNEXE 2

## SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

Mise à jour septembre 2011

Libellé du projet	Montant initial	Coût prévisionnel 09/2011	Etat d'avancement 09/2011	Remarques 09/2011
<b>2005</b>				
Bâtiment Konrad Adenauer (extension pour le PE), Kirchberg	300'000'000		Travaux en cours	Le PE a repris la Maîtrise d'ouvrage à partir des études d'exécution du projet; l'ABP a suivi le projet jusqu'à l'obtention des autorisations
Cour des Comptes des CE (2e extension)	non défini		Travaux de terrassements terminés en juin 2010. Travaux de gros-œuvre commencés fin mai 2010 (achèvement prévu pour fin 2011).	
Cour de Justice des CE (mise en conformité des bâtiments A,B et C)	non défini	/		voir 2007
Lycée Pôle Nord (Clervaux)	100'000'000	/		voir Lycée Clervaux, 2007
Lycée Pôle Sud	100'000'000	/		voir Lycée Differdange, 2007
Lycée Pôle Sud-Est	100'000'000	200'000 (PPP)	Etudes en suspens. Terrain prévu pour l'implantation à Mondorf en cours d'analyse par l'Office du remembrement.	
Neie Lycée, Luxembourg-Verlorenkost	60'000'000	/		voir Neie Lycée Mersch, 2006
Lycée technique Victor Hugo Esch: agrandissement ateliers	8'200'000		Travaux en cours; achèvement prévu pour septembre 2012	
Lycée technique du Centre: réaménagement et agrandissement	60'000'000		Etude de faisabilité en cours	
Athénée Luxembourg: rénovation	85'000'000		APS achevé, remise APD prévue pour novembre 2011	Remise projet de loi pour janvier 2012
Maison de soins Esch/Alzette	24'500'000	/	Etude de faisabilité par ABP	Dossier repris par Servior
<b>2006</b>				
Centre Marienthal	21'300'000		Travaux de gros-oeuvre en cours; début des travaux de toiture en octobre 2011	
Laboratoire de médecine vétérinaire et de médecine légale (2e phase)	40'000'000	46'000'000	La loi du 18/12/2009 prévoit un budget estimatif de 45'125'000.-; dossiers d'exécution en cours, demandes d'autorisations introduites	Le programme présenté à la Chambre en 2006 prévoyait les laboratoires de la médecine vétérinaire et de de la gestion de l'eau. Le programme actuel prévoit les laboratoires de la médecine vétérinaire, de la radioprotection, de la pathologie moléculaire et de la médecine légale
Service incendie et sauvetage de l'Aéroport	non défini	/		Dossier repris par LuxAirport
Neie Lycée à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP en cours; mise en service janvier 2012	
IEES, bâtiment définitif à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP en cours; mise en service janvier 2012	
Lycées Nordstad (LT, LS, CNFPC, SPORTS)	non défini	/		-Nordstad-Lycée, infrastructures sportives et lycée technique agricole: voir 2007 -CNFPC: voir 2008
<b>2007</b>				
Laboratoire pour l'ASTA et bureaux pour la Chambre de l'Agriculture à Gilsdorf	23 000 000	35'110'000	Avant-projet détaillé présenté à la CAC en juin 2010 (budget estimé à 35'100'000.-)	Nouvelle réunion CAC à prévoir pour re-analyse du programme de la Chambre d'agriculture
Dépôt des Ponts et Chaussées à Mersch	non défini	16'000'000	Dernières adaptations: accès site / stockage sel supplémentaire. Les principales demandes d'autorisations ont été introduites et les dossiers de soumissions sont en cours d'élaboration	

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

Libellé du projet	Montant initial	Coût prévisionnel 09/2011	Etat d'avancement 09/2011	Remarques 09/2011
Dépôt des Ponts et Chaussées à Echternach	non défini	6'500'000	Projet en suspens	
Mise en conformité des annexes A, B et C de la Cour de Justice de l'UE	non défini	5'500'000 (part études)	Chantier en cours depuis 01/2011; fin des travaux prévu pour 05/2013	La loi du 18/12/2009 prévoit un budget estimatif de 88'000'000.-
Foyer Don Bosco	7'000'000	9'900'000	Dossier de soumission gros œuvre approuvé; autres dossiers de soumission en préparation.	En attente de l'autorisation commodo pour la structure d'hébergement.
Lycée technique agricole à Gilsdorf	100'000'000	100'000'000	Projet de loi en procédure législative (déposé en mai 2011), procédures d'autorisation en cours	
Infrastructures sportives à Diekirch	non défini	20'000'000	Acquisition du complexe sportif pas finalisée; en attente de la confirmation de la faisabilité d'une extension (étude hydrologique en cours - résultats attendus pour février 2011)	
Nordstad-Lycée à Ettelbruck	non défini	80'000'000	Etude préliminaire en suspens	Projet dépend du déménagement du lycée technique agricole à Gilsdorf
Lycée technique à Clervaux	non défini	60'000'000	Avant-projet détaillé en cours	
Lycée Plateau funiculaire à Differdange	non défini	95'000'000	Projet en suspens	
<b>2008</b>				
Maison d'arrêt à Sanem	non défini	125'000'000	Planification vient de démarrer le 13 septembre 2011 (1ère réunion avec architectes et ingénieurs)	
Aménagement des Rotondes à Luxembourg-Bonnevoie	non défini	4'200'000	Etudes APS et préparation dossiers commodo en cours.	Accord CAC 15.07.2009 - pour 21.000.000.-; ensuite réduction du budget à 4.200.000.-, en vue
Bâtiment administratif - 11, rue Notre-Dame	3'750'000	3'750'000	Travaux de transformation en cours. Déménagement du CTIE prévu pour mai 2012.	Commodo/incommodo: en attente de l'arrêté à signer par l'ITM.
Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck	45'000'000	29'000'000	Etudes d'APD en voie de finalisation	Projet-pilote à énergie positive
CNFPC à Ettelbruck	non défini			Terrain d'implantation non défini; comité d'acquisition en prospection
Lycée Hubert Clement à Esch/Alzette	35'000'000	46'500'000	APD achevé; accord CdG pour dépôt projet de loi en juillet 2011	
Centre d'Education différenciée à Esch/Alzette	11'110'000			
CIPA Bofferdange	non défini		Etude de faisabilité achevée	2e réunion CAC le 09.03.2010 - prochaine phase en suspens.
<b>2009</b>				
Modernisation des bâtiments existants de la caserne Herrenberg	non défini			
Lycée technique de Bonnevoie - Extension et modernisation	105'000'000	650'000 (PPP)	Publication de l'appel de candidatures pour arch. et ing. (11/2009)	Mode de réalisation pas encore déterminé, projet en attente de décision
Ecole de la Deuxième Chance à Luxembourg	40'000'000	38'000'000	Etudes d'avant-projet sommaire achevées	Terrain d'implantation: une modification du POS est nécessaire; procédures en cours auprès de la Ville de Luxembourg
Lycée technique des Arts et Métiers: cantine et sports	25'000'000	22'600'000	Travaux préparatoires réalisés pendant congés d'été; projet d'exécution en cours; demandes d'autorisations introduites	En attente autorisation de construire; publication 1ère soumission: prévisionnellement octobre 2011.

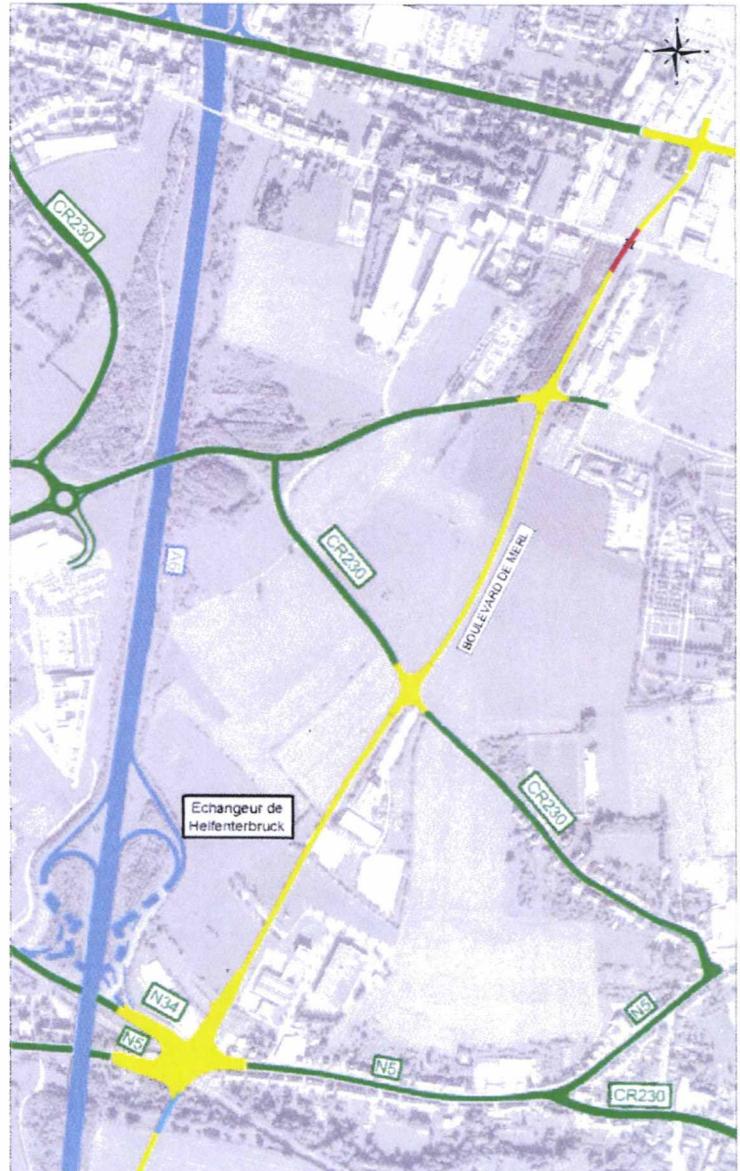
SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

Libellé du projet	Montant initial		Coût prévisionnel 09/2011	Etat d'avancement 09/2011	Remarques 09/2011
Centre de Logopédie à Luxembourg/Strassen	20'000'000		26'300'000	Etudes APS en cours.	Etudes APS pour le hall sportif en attente des décisions sur l'utilisation future du terrain encore disponible sur site
Athénée - Structure temporaire	32'000'000		32'000'000	Début des travaux juin 2011.	Fin des travaux prévue pour août 2012.
Lycée Sports-Etudes à l'INS Fetschenhof	11'000'000		11'000'000	Travaux ont commencé en septembre 2011	
Lycée technique pour Professions de Santé - Sud	non défini		/	/	voir 2011
Cour des Comptes, rue Monterey	7'500'000		9'100'000	Elaboration dossier de soumission gros œuvre en cours.	Autorisation VdL reçue en août 2011; demande commodo incommodo introduite en août 2011; Budget arrêté par la CAC: 9'100'000.-
Bâtiment Jean Monnet 2 pour la Commission européenne	non défini		16'000'000 (part études)	Suite aux concours international d'architecture, négociations en cours avec les bureaux primés	Budget global estimé à 430'000'000.-
<b>2010</b>					
Bâtiment administratif pour la Police à Verlorenkost	25'000'000		29'000'000	Etudes d'avant-projet détaillé achevées; assainissement énergétique du bâtiment existant rajouté	Dossiers d'autorisations en cours
Bibliothèque nationale au Kirchberg	non défini		115'000'000	Etudes APS en cours.	
Lycée technique du Centre (réfectoire, sports)	non défini		21'000'000	Etude de faisabilité achevée	Présentation CAC prévu pour le 22.09.2011.
Lycée technique Michel Lucius (bloc 2000)	non défini		12'000'000	Etudes APS en cours.	
Uni Luxembourg, anc. Ecole Vauban (Max-Planck-Institut)	non défini		23'200'000	Etude de faisabilité achevée en 2010	Nouveau programme avec besoins supplémentaires de UNI LUX en préparation. Infrastructures communes bibliothèque, restauration, etc.... prévues. Le budget va fortement évoluer.
Lycée Echternach (aile gendarmerie, sports)	non défini		14'000'000	Envoi plans d'autorisation prévu pour fin septembre 2011	Retard accumulé lors de la phase APS de l'"aile Gendarmerie" (déblayage grenier-->niles études statiques, niles variantes d'assainissement énergétiques)
HMC Capellen	non défini		27'400'000	Désignation bureau d'études en cours	En attente des résultats des négociations entre la Commune de Mamer et le MDDI sur procédures PAP.
<b>2011</b>					
Lycée technique pour professions de santé - Sud à Bascharage	22'000'000		22'000'000	Etudes APD en cours.	Autorisation de bâtir: fin 2011 / Début des travaux "ferme": printemps 2012
Nouveau bâtiment pour l'Administration de la nature et des forêts à Diekirch	10'000'000		10'000'000	Etudes APS finalisées; remise version finale APD pour fin septembre 2011.	



Direction

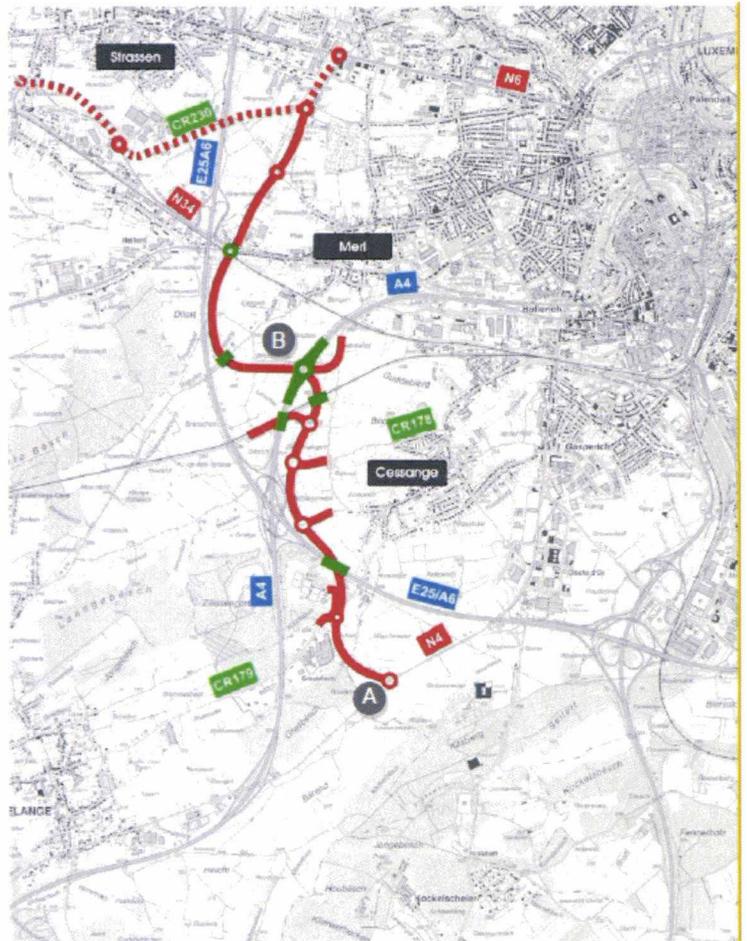
## Boulevard de Merl



Juillet 2011



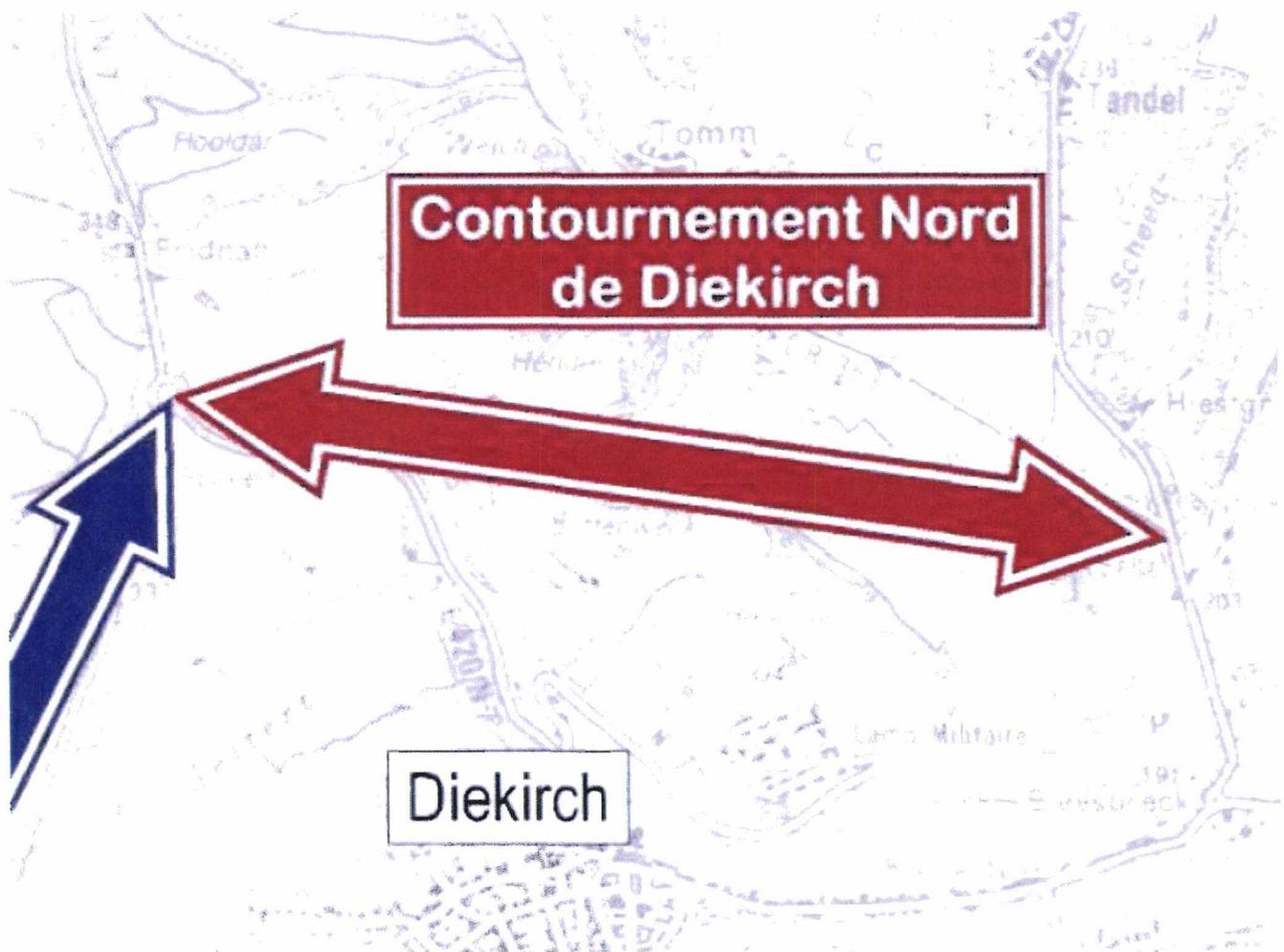
## Contournement de Cessange



Juillet 2011



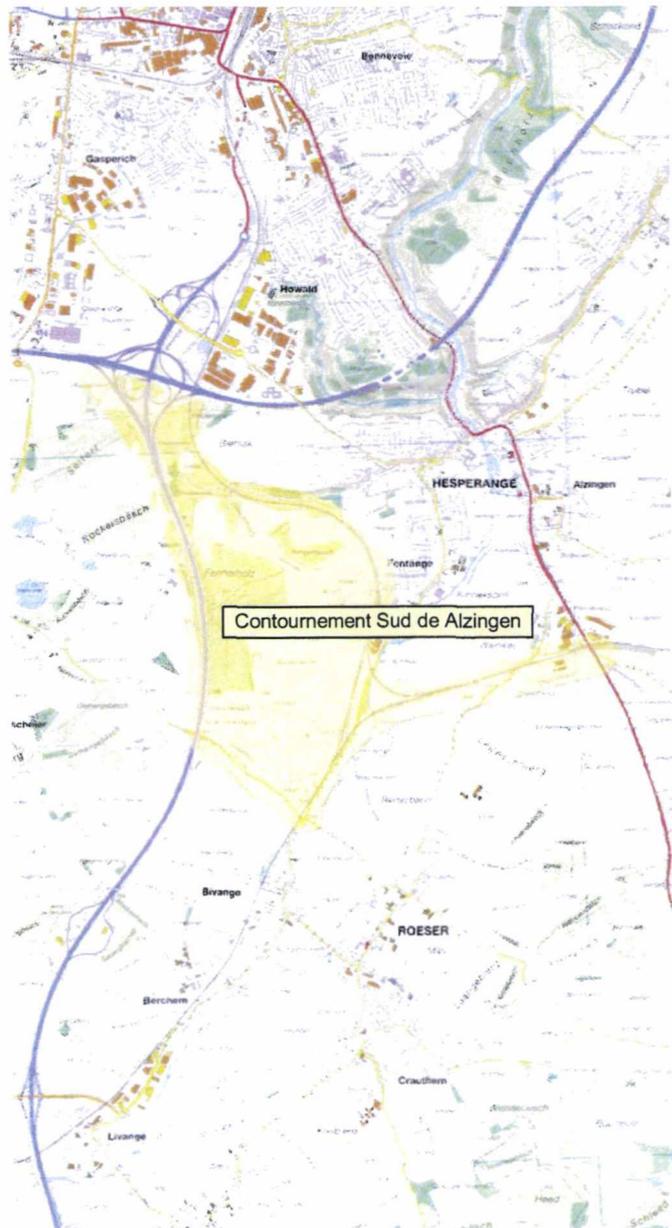
## Contournement Nord de Diekirch



Luxembourg, le 15/09/2010



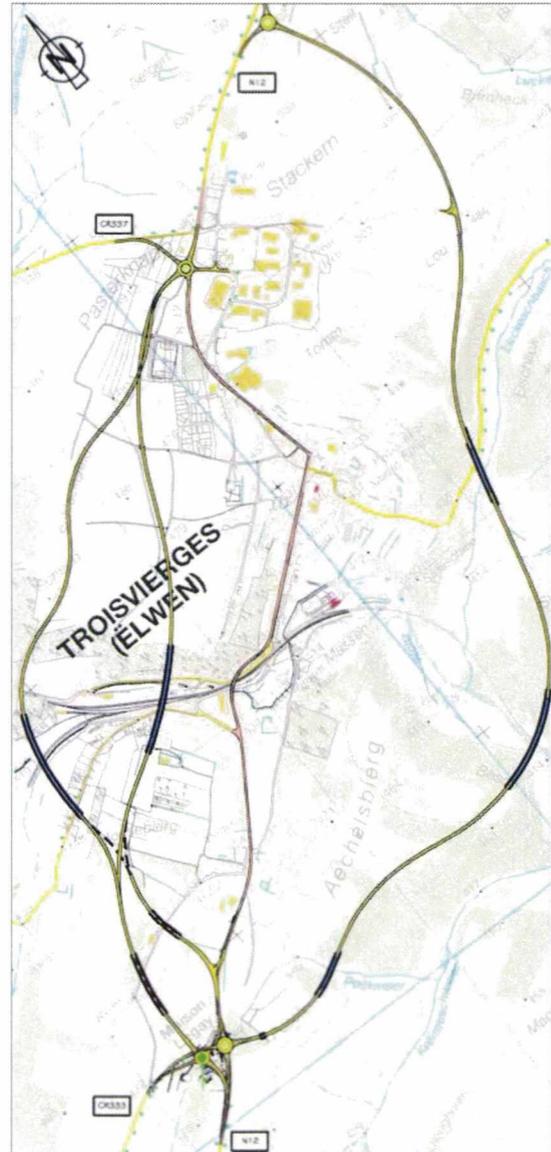
## Contournement Sud de Alzingen





## Contournement de Troisvierges

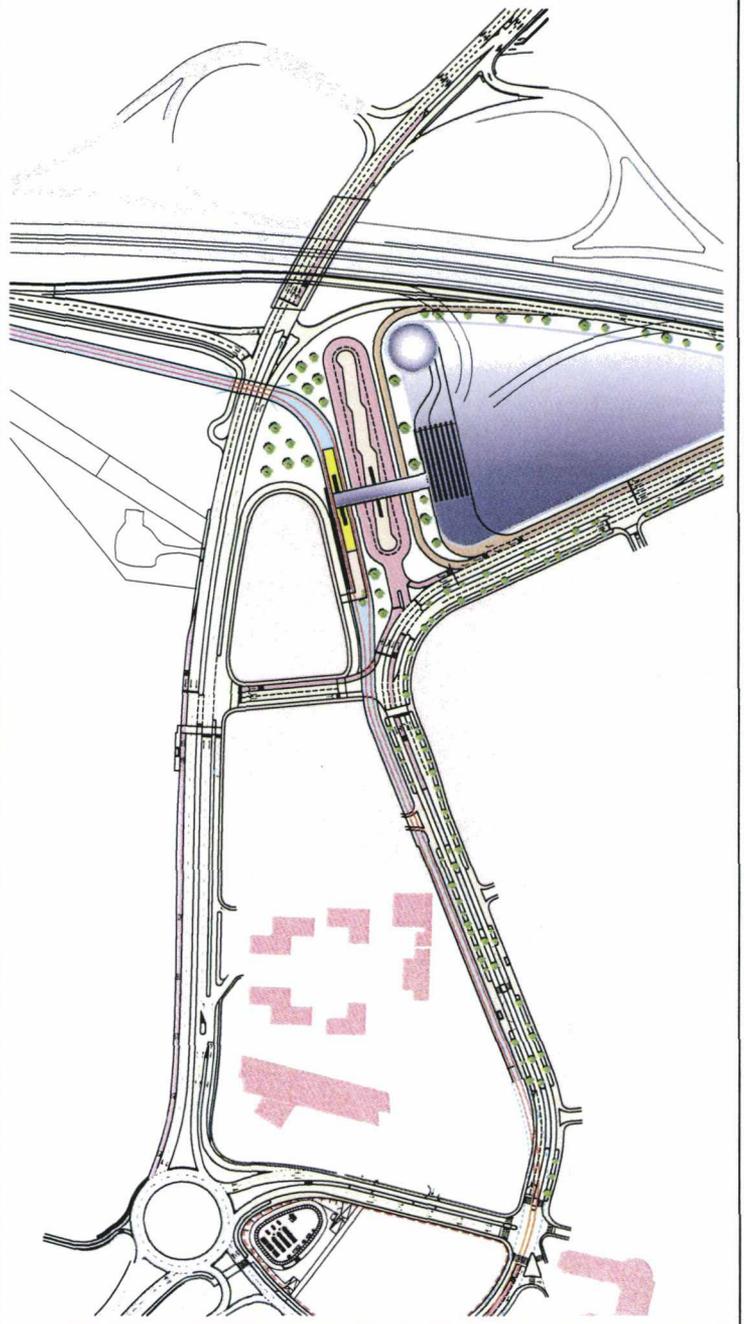
Juillet 2011





Nouveau pôle d'échanges  
intermodal du Höhenhof

septembre 2011



# ANNEXE 4

Projet	Année de présentation	Statut du projet
Reconstruction du pont frontalier Grevenmacher	2006	La convention bilatérale entre la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg fut signée le 21/10/2010, la ratification de la convention ainsi que l'approbation du dossier de soumission est en cours.
Reconstruction des tabliers des ponts OA498 et OA499 portant la N27 sur le lac du barrage à Insenborn et à Lultzhausen	2006	Le dossier d'appel de candidature a été approuvé en date du 27/08/10 Les entreprises retenues à participer à la soumission ont reçu le dossier de soumission. Suite à l'adjudication des travaux, le chantier de reconstruction de l'OA499 entre Esch-sur-Sûre et Lultzhausen a commencé début septembre 2011 pour un délai de 9 mois.
Réaménagement du boulevard Raiffeisen à la Cloche d'Or	2006	Loi votée le 16 décembre 2010. Le dossier de soumission est en préparation, le début des travaux estimé à 2012.
Réhabilitation des ouvrages d'art du barrage à Rosport	2006	La loi a été votée le 13 mai 2009. Les chantiers de réhabilitation des ouvrages d'art OA384 et OA385, ainsi que du chenal d'aménée de l'usine hydroélectrique ont commencé.
Construction d'un évacuateur de crues au barrage principal à Esch-sur-Sûre et d'un tunnel de décharge dans la localité 'Esch-sur-Sûre	2006	Etudes en cours, l'avant-projet fut présenté en août 2011 et les procédures d'autorisations sont entamées.
Réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg	2007	<p>Pont provisoire :</p> <p>15/01/2009: présentation de l'APS à MTR  16/07/2010: autorisation "Unesco" en rapport avec zone tampon du patrimoine mondial  16/08/2010: déoût du projet de loi pour pont provisoire à la Chambre des Députés  19/08/2010: approbation de MDDI du dossier d'appel à la candidature  27/04/2011: projet de loi N°6176A (corrigendum)  24/04/2011: nouvelle demande permission "protection de la nature" (en vertu de la loi modifiée du 19/01/04)  11/05/2011: permission de cours d'eau - prolongation délai validité de l'autorisation N° EAU/AUT 09/0159  26/05/2011: demande d'une autorisation auprès de la Ville de Luxembourg de bâtir en vertu du règlement sur les bâtisses  05/07/2011: sollicitation du MDDI au Ministre délégué pour autorisation sur base art. 10 loi 29/05/2009</p> <p>10/01/2011: résultat appel de candidature 21/10/2010 et proposition de 7 candidats  18/01/2011: demande approbation du dossier de soumission avec devis et planning en cours: travaux sur OA710 et OA711  en cours: soumission pour surveillance travaux</p> <hr/> <p>Pont Adolphe</p> <p>APS réhabilitation pont Adolphe approuvé en date du 20/08/10  24/04/2011: nouvelle demande permission "protection de la nature" (en vertu de la loi modifiée du 19/01/04)  11/05/2011: permission de cours d'eau - prolongation délai validité de l'autorisation N° EAU/AUT 09/0159  26/05/2011: demande d'une autorisation auprès de la Ville de Luxembourg de bâtir en vertu du règlement sur les bâtisses  APD en voie d'élaboration  Présentation du projet de loi pour fin 2011  en cours: soumission pour surveillance travaux</p>
Mise à 2X3 voies des A3 et A6 entre la Croix de Gasperich et l'échangeur de Mamer	2007	L'étude APD de A3 est terminée. Les études APS de A6 sont en cours. Réalisation d'une étude de trafic et d'un audit de sécurité. Etude de réalisation à lancer : 1. sur le tronçon Berchem/Gasperich (1ère priorité) et 2. sur le tronçon Cessange/Gasperich (2ième priorité). Le projet Berchem/Gasperich interfère avec le projet d'une liaison ferroviaire Luxembourg/Bettembourg.
Mise à 2X2 voies de la route N1 entre l'échangeur de Irrgarten et l'aéroport de Luxembourg	2007	Etudes en cours. Etudes du projet remanié en cours, suite à l'abandon du raccordement ferroviaire.

Projet	Année de présentation	Statut du projet
Elimination des passages à niveau dans la traversée de Schiffflange	2007	APD en cours de finalisation, présentation fin 2010. Projet reporté en 2014
Nouveau Viaduc de Mersch servant de franchissement de la N7 au-dessus de l'Alzette et de la ligne ferroviaire du Nord	2007	Présentation de l'APS au MDDI le 15.04.2010
Réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange sur la Collectrice du Sud	2007	APD approuvé en date du 30/03/10. Etude d'exécution et acquisitions en cours.
Contournement de Bascharage et de Dippach	2007	Les études du tracé ont été repris sur le métier. Dossier de présentation du projet dans le cadre de l'évaluation des incidences sur l'environnement en cours d'élaboration.
Elimination du passage à niveau PN20 à l'intérieur de Lorentzweiler	2007	APS approuvé, dossiers d'autorisation et acquisition des emprises en cours Projet reporté après 2014
Nouvelle transversale reliant la N7 à la N18 au nord de Clervaux	2007	APS approuvé le 10/04/09 par MDDI La procédure de remembrement est entamée en vue de l'acquisition des terrains. L'évaluation des biotopes touchés par le tracé a été présentée au Ministre délégué en vue de la définition des mesures compensatoires. Début des travaux prévu pour 2012 APS de la variante 2B du Viaduc Irbich approuvé le 18/07/11 par MDDI
Réaménagement de l'échangeur de Pontpierre (N13/A4)	2007	Un APD a été approuvé en printemps 2011. Acquisition des emprises en cours. L'élaboration du dossier d'exécution est en cours en vue d'un début des travaux en 2012-2013.
Contournement d'Ettelbruck/Feulen (N7-N15)	2007	étude de plusieurs variantes avec étude d'impact
Route de la Sarre (A13). Loi supplémentaire pour la réalisation du tronçon manquant entre les échangeurs de Hellange et de Frisange et pour l'aménagement d'une station de service	2007	Projet de loi présenté le 01/12/08 au MDDI (dépôt retardé pour cause d'expropriation) L'exécution se fera sous le régime des autorisations existantes.
Route de la Sarre (A13). Loi supplémentaire pour l'aménagement d'une station de service	2007	en attente / Site pour l'aire de service en discussion avec les responsables communaux.
Mise 2X2 voies de la B7 (contournement d'Ettelbruck) entre le viaduc de Colmar-Berg et Ettelbruck	2008	Les études ont démarré, une étude de sécurité est en cours.
Elargissement de l'assise de la N27A (ancienne B7) entre le rond-point Fridhaff et l'échangeur d'Erpeldange	2008	Les études sont en cours depuis 2009, l'APS concerté avec le syndicat ZANO, en cours de présentation, sera présenté fin 2011.
Contournement de Heinerscheid (N7/E421)	2008	Le tracé a été approuvé par MDDI sur base de l'étude des variantes et de la notice d'impact. Actuellement, un plan d'emprises sommaire est en cours d'élaboration et pourra être présenté prochainement en vue de la définition d'un corridor dans le PAG. Ce plan d'emprises est par ailleurs nécessaire pour la définition d'un éventuel projet de remembrement. Projet reporté après 2014
Contournement de Hosingen (N7/E421)	2008	Le tracé a été approuvé par MDDI sur base de l'étude des variantes et de la notice d'impact. En printemps, un plan d'emprises sommaire fut présenté à l'intention du comité d'acquisition. Projet reporté après 2014 AC Hosingen devra prévoir couloir pour emprises de 45 m large dans leur PAG.

Projet	Année de présentation	Statut du projet
Optimisation dédoublement de l'autoroute A4 entre l'échangeur Ehlerange/Lankelz et l'échangeur Foetz	2008	APS a été présenté pour approbation au MDDI en date du 14/12/09, étude en cours de l'échangeur de Lankelz pour phase intermédiaire compatible avec le projet global. Le projet d'ensemble a été repris sur le métier en vue de l'intégration d'un couloir pour bus entre Luxembourg et Esch/Alzette (A4).
Réaménagement de l'échangeur de Sanem sur la collectrice du Sud (A13)	2008	APS approuvé en date du 30/03/09, APD en cours d'élaboration
Réaménagement de l'échangeur Gadderscheier sur la Collectrice du Sud (A13)	2008	APS est terminé, sera présenté sous peu Autorisation environnementale et permission de cours d'eau en cours d'élaboration/négociation.
Voirie d'accès vers la nouvelle maison d'arrêt de Sanem	2008	APS approuvé en date du 15/06/10, projet d'exécution en cours.
Contournement de Olm-Kehlen (N6-A6-N12)	2009	Etudes APS en cours
Nouveau dépôt de carburant à l'aéroport de Luxembourg	2009	Etudes en cours / Pourparlers avec ITM en cours. Mise en service prévue pour 2017 au plus tard.
Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Ettelbruck dans le cadre du développement de la "Nordstad"	2010	Etudes en cours Accord de principe MDDI le 09/03/2011. La réalisation du couloir pour bus de la Gare d'Ettelbruck venant d'Erpeldange/Dreieck est prévue pour 2012.

6310

**MEMORIAL**  
**Journal Officiel**  
**du Grand-Duché de**  
**Luxembourg**



**MEMORIAL**  
**Amtsblatt**  
**des Großherzogtums**  
**Luxemburg**

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 107**

**30 mai 2012**

---

**S o m m a i r e**

**RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**

**Loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification:**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) de la loi modifiée 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** .....

..... page **1426**

**Loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification:**

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) de la loi modifiée 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.**

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 24 avril 2012 et celle du Conseil d'Etat du 8 mai 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** (1) La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.

(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.

(3) La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe 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, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006.

**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) «entité gestionnaire d'aéroport»: l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée 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, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;
- 2) «usager d'aéroport»: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- 3) «redevance aéroportuaire»: un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;
- 4) «réseau aéroportuaire»: un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;
- 5) «projet d'infrastructure»: tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;
- 6) «autorité de supervision indépendante»: l'Institut Luxembourgeois de Régulation;
- 7) «comité des usagers de l'aéroport»: le comité instauré par l'article 4 de la loi modifiée 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.

**Art. 3. Non-discrimination et publicité**

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

**Art. 4. Transparence**

(1) L'Institut Luxembourgeois de Régulation veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;

- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

#### **Art. 5. Nouvelles infrastructures**

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tels que définis à l'article 2, point 5.

#### **Art. 6. Normes de qualité**

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

#### **Art. 7. Différenciation des services**

(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

#### **Art. 8. Autorité de supervision indépendante**

(1) L'Institut Luxembourgeois de Régulation est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9;
- de publier un rapport annuel de ses activités;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

### **Art. 9. Consultation et recours**

(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.

Cette consultation est organisée par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(12) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.

(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante**

(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.

(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.

(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.

(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

#### **Art. 11. Dispositions modificatives**

(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit:

«Le montant de ces redevances est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée 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.»

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:

«Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.»

(3) Est inséré un article 43bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit:

«Art. 43bis.

(1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de touteréservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.»

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée 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, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est remplacé par une disposition libellée comme suit:

«Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction.»

#### **Art. 12. Disposition finale**

(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.

(2) L'engagement définitif au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se fait par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement,  
durable et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

*Le Ministre des Finances,*  
**Luc Frieden**

Château de Berg, le 23 mai 2012.  
**Henri**

Doc. parl. 6310; sess. ord. 2010-2011 et 2011-2012; Dir. 2009/12/CE.