

N° 4767¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

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

* * *

SOMMAIRE:

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

*

TEXTE DE L'AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

COMMENTAIRE

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

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

Les amendements proposés se présentent comme suit:

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

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

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

*

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

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

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

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

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

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

*

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

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

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

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

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

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

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

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

*

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

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

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

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

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

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

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

*

4. L'INTRODUCTION DE SANCTIONS PENALES

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

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

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

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

*

TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI AMENDE

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

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

Avons ordonné et ordonnons:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre III. – La construction d'une nouvelle aérogare

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

1. L'intitulé est remplacé comme suit:

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre IV. – Dispositions finales

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

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

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

Mandons et ordonnons ...

FICHE FINANCIERE

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

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

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

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

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

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

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

