

N° 4767⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(2.7.2002)

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

*

1. TABLE DES MATIERES

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

*

2. REMARQUES PRELIMINAIRES

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

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

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

*

3. L'OBJET DU PROJET DE LOI 4767

Le projet de loi comporte trois volets:

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

3.1. La construction d'une nouvelle aérogare

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

La piste centrale a été adaptée en 1984.

La nouvelle tour de contrôle est devenue opérationnelle en 1993.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 1er

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 2

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

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

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

Article 4

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

Article 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 6

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

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

*

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

Chapitre I – La police de l'aéroport

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

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

Chapitre II – L'exploitation de l'aéroport

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

Les missions en question concernent

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre III – La construction d’une nouvelle aérogare

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

1. L’intitulé est remplacé comme suit:

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre IV – Dispositions finales

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

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

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

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

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

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

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

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

Luxembourg, le 2 juillet 2002

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER

