

Connaissances juridiques générales

Juin 2024

Un de vos clients de longue date, le sieur Jacques MONTO, a demandé à pouvoir vous rencontrer à brève échéance, afin de vous exposer les questions auxquelles est confrontée la société de droit luxembourgeois COMPTOIR DE BERCHEM Sàrl, dont il est l'associé principal et le gérant unique.

Par contrat de bail du 23 octobre 2022, prenant effet le 1^{er} décembre 2022, COMPTOIR DE BERCHEM a donné en location le hall commercial n° 1.04, ainsi que 4 emplacements de parking extérieurs, situés dans la zone commerciale de Berchem (commune de Roeser) à la société de droit allemand OURANOS GmbH, établie à Trèves.

Il est précisé à l'article 15 du bail :

Le bailleur prend à charge les travaux nécessaires touchant à l'installation de portes et fenêtres, ainsi qu'une chaudière.

OURANOS a pour objet social la fabrication et la commercialisation de bijoux de fantaisie.

Le *Geschäftsführer* unique d'OURANOS est la dame Marie WARTER, citoyenne luxembourgeoise, domicilié à Gasperich, mais résidant quelque 3-4 mois par an en Suisse, à Saint-Gall, où elle est locataire d'un appartement. Marie WARTER est une amie de très longue date de votre mandant.

Lors d'une visite des lieux en date du 10 novembre 2022, la société locataire a constaté que le hall n° 1.04 ne correspondait pas à ses besoins, les machines achetées pour sa production nécessitant une hauteur sous plafond supérieure.

Jacques MONTO et Marie WARTER ont donc décidé que la société OURANOS pourrait occuper le hall 1.07, au lieu du n° 1.04. Cet accord n'a pas été formalisé par écrit.

Le hall, qui était à l'état brut, a été aménagé à grands frais par la locataire, qui y a installé notamment des parois intérieures, une porte de sécurité, de nouvelles fenêtres, une chaudière, une installation de sécurisation avec caméras, une alarme, une armoire forte, des serrures de haute sécurité, etc.

Les frais totaux des installations se chiffrent à 117.824,17.-€, factures à l'appui. Ils ont été intégralement payés par OURANOS.

Jacques MONTO vous précise qu'à sa demande expresse son neveu, Edouard KALENNER, a supervisé et coordonné les travaux. Selon lui le matériel livré et installé est d'excellente qualité.

De décembre 2022 à avril 2024, OURANOS a payé tous ses loyers à leurs échéances respectives.

Par courrier recommandé du 2 avril 2024, Maître Fabien RETOURS, l'avocat d'OURANOS, a dénoncé le bail avec effet immédiat, étant donné que la dame WARTER, à la suite d'un accident vasculaire cérébral, n'était plus en état d'assurer le fonctionnement de la société.

A ce courrier était jointe une décision de l'*Erwachsenenschutzbehörde* de Saint-Gall aux termes de laquelle une *Vertretungsbeistandschaft* a été instaurée pour Marie WARTER, pour laquelle a été nommée la dame Clara DAMIANI.

Au regard des excellentes relations qu'il entretenait avec Marie WALTER, Jacques MONTO a rapidement répondu à Maître RETOURS pour lui indiquer son accord pour une résiliation anticipée, moyennant une indemnité de relocation correspondant à 4 mois de loyer. Maître RETOURS n'a pas répondu à ce courrier.

La remise des clés a eu lieu le lundi 15 avril et la bailleuse a pu constater que l'ensemble des installations dont OURANOS avait équipé le hall s'y trouvaient encore et qu'elles fonctionnaient parfaitement.

Le 7 juin 2024, COMPTOIR DE BERCHEM a reçu une convocation devant le juge de paix. OURANOS réclame le retour de la garantie à première demande délivrée, ainsi que le remboursement des travaux, principalement dans leur intégralité, subsidiairement à hauteur de 57.045,34.-€ correspondant aux portes et fenêtres, à la chaudière et aux travaux électriques.

La demande est basée sur les « principes généraux applicables au contrat de bail, ainsi qu'aux articles 551 et suivants du code civil ».

Monsieur MONTO est persuadé que son amie Marie WARTER n'a jamais donné mandat à Maître RETOURS d'agir contre COMPTOIR DE BERCHEM. Il est d'avis que c'est la dame DAMIANI qui a pris cette initiative et vous invite partant à contester le mandat de votre confrère.

Il précise par ailleurs que le hall n° 1.07 aurait été en bien meilleur état que le n° 1.04, étant notamment équipé de fenêtres et d'une chaudière neuves, de sorte qu'il n'aurait jamais été question que sa société participe aux travaux d'amélioration réalisés par OURANOS.

Jacques MONTO, au nom et pour compte de COMPTOIR DE BERCHEM Sàrl, vous demande de lui exposer de manière claire, détaillée et structurée quels sont les droits et les obligations de celle-ci en rapport avec le contrat de bail.

Examen de fin du stage judiciaire : DROIT ADMINISTRATIF

Question n° 1

La société MaSouteEstTaSoute vous contacte car elle a participé à une mise en concurrence en vue de l'attribution de deux contrats de licence pour la fourniture de des services d'assistance en escale sur l'aéroport de Luxembourg et elle a reçu un message sur le Portail des Marchés Publics, le 6 juin 2024, par la société de l'Aéroport de Luxembourg, de la teneur suivante :

Madame, Monsieur,

Nous avons le regret de vous informer que votre offre n'a pas été retenue pour cet appel d'offres. Votre offre a fait l'objet d'une évaluation approfondie dont les résultats ont été transmis avec un rapport complet au Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics. Votre offre a obtenu un score de 717 sur un total de 1000. Les scores de vos concurrents retenus étaient respectivement de 720 et 740. La Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics a confirmé sa décision de ne pas attribuer à MaSouteEstTaSoute une licence d'assistance en escale de passagers à l'aéroport de Luxembourg. Les accords de licences avec les prestataires de services d'assistance en escale retenus seront signés après la fin de la période légale de stand-still de 14 jours. Nous vous remercions de vos efforts et de l'intérêt que vous avez manifesté pour cet appel d'offres.

Société de l'Aéroport de Luxembourg SA

Le 7 juin 2024, il était publié (**Annexe 1**) sur le site internet du gouvernement que :

Sur proposition de l'entité gestionnaire lux-Airport (Société de l'aéroport de Luxembourg SA) et après consultation du comité des usagers aéroportuaires, la ministre de la Mobilité et des Travaux publics, vient de décerner les deux licences respectivement à PREMS SA et à DEUZ SA.

Le 8 juin 2024, des arrêtés ministériels (**Annexe 2**) étaient publiés au Mémorial faisant état d'agrément délivrés à ces deux sociétés concurrentes.

La société MaSouteEstTaSoute vous consulte aujourd'hui et en catastrophe alors qu'elle n'est pas satisfaite de ce résultat.

Elle estime en effet que, vu que tous les critères d'adjudication figurant dans le cahier des charges donnaient lieu à des notes multiples de 10 sans possibilité de modulation, ce qu'elle vous démontre pièces à l'appui¹, elle n'aurait pas pu, mathématiquement, obtenir une note qui n'est pas un multiple de 10 (ce qui se vérifie d'ailleurs au vu des scores obtenus par ses concurrents).

Elle observe aussi que le message qu'elle a reçu le 6 juin 2024 ne donne aucune indication des détails par rapport au résultat obtenu de 717 points, le cahier des charges ayant contenu quatre critères différents d'ordre qualitatif, devant être appréciés selon différents facteurs.

¹ Vous pouvez considérer, pour les besoins du raisonnement, qu'elle a raison sur ce point.

Elle considère enfin qu'il y aurait des indices flagrants de conflits d'intérêts dans le chef de la société PREMS, vu la présence dans son conseil d'administration d'un fonctionnaire siégeant au sein à la fois au Ministère concerné mais aussi au sein de la Société de l'Aéroport de Luxembourg.

Dans ce contexte, cette cliente souhaiterait connaître ses possibilités d'action, que ce soit au niveau précontentieux mais aussi au niveau contentieux.

Plus précisément, elle souhaiterait savoir :

1. Quelle(s) est/sont la/les décision(s) qui devra/devront être attaquée(s) et comment cette/ces décision(s) doivent être juridiquement qualifiées ?

(2 points)

2. Devant quelle(s) juridiction(s) un/des recours peut/peuvent être initié(s) ?

(2 points)

3. Quel(s) est/sont le(s) recours à envisager ? La cliente souhaiterait que vous précisiez quels sont les délais qui devront être respectés et, le cas échéant, si ce(s) recours aura/auront ou non un effet suspensif ?

(5 points)

4. Est-ce qu'il est utile d'adresser encore aujourd'hui une réclamation ?

(2 points)

5. Sur base des informations reçues, sous quel(s) angle(s) le(s) moyen(s) pourra/pourront être juridiquement et utilement développés ?

(3 points)

***Ne répondez qu'aux questions posées
Justifiez — juridiquement — vos réponses
Soignez votre écriture et la présentation de votre copie***

Remarque n° 1 : Une recherche rapide vous permet de déterminer que la matière est régie par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, la version originale de cette loi étant annexée (**Annexe N° 3**). Les modifications de cette loi intervenues entretemps n'ont pas d'incidence, à l'exception du fait que l'entité gestionnaire, définie à l'article 2, est à comprendre comme la Société de l'Aéroport de Luxembourg).

Remarque n° 2 : Pour les besoins du raisonnement, vous pouvez considérer que toutes les conditions fixées à l'article 9 de cette loi du 19 mai 1999 ont été respectées (publication d'un appel d'offres et établissement d'un cahier des charges conformes aux dispositions légales).

Question n° 2

Les consorts LaHaye ont un immeuble à Walferdange et ont décidé, en 2021, de faire des travaux d'aménagement de leur maison et de leur extérieur.

Le but était notamment la construction d'un petit muret en limite de propriété ainsi que la plantation de haies d'une hauteur de 180 cm.

Ils ont reçu l'autorisation sollicitée accompagnée du plan qu'ils avaient versé et qui a été tamponné par l'administration communale (**Annexe A**).

Ces travaux ont été réalisés en début d'année 2022.

Un an après, et souhaitant désormais installer une clôture et un portail dans leur jardin, les consorts LaHaye introduisent une nouvelle demande d'autorisation de bâtir.

Acceptant la création de cette clôture et de ce portillon, la commune leur renvoie une autorisation accompagnée cependant d'un plan (**Annexe B**), plan sur lequel elle marque une indication quant au fait que la hauteur des clôtures serait à ramener à une hauteur de 50 cm, en supprimant la mention de la hauteur de la haie à créer.

Les consorts LaHaye vous fournissent l'extrait du règlement des bâtisses sur lequel on retrouve l'article 6 (**Annexe C**), le reste du règlement des bâtisses étant muet quant aux plantations et leur hauteur.

Monsieur et Madame LaHaye vous consultent car ils aimeraient savoir si la commune est en droit de leur imposer ce changement, de cette manière.

Quelle que soit votre réponse, les consorts LaHaye souhaitent que celle-ci soit justifiée.

Ils apprécieraient de savoir ce qu'ils risquent, et de connaître vos recommandations quant aux suites à donner afin de préserver leurs intérêts.

(6 points)

Rappel :

Ne répondez qu'aux questions posées

Justifiez — juridiquement — vos réponses

Soignez votre écriture et la présentation de votre copie

Annexe n° 1

Le gouvernement
luxembourgeois

gouvernement.lu

Attribution de deux licences d'assistance en escale passagers à l'aéroport de Luxembourg



Communiqué 07.06.2024

Dans le cadre d'une procédure d'adjudication européenne, conformément à la loi du 19 mai 1999 régissant l'accès au marché de l'assistance en escale en matière de passagers à l'aéroport de Luxembourg, quatre dossiers de candidature ont été soumis. La fourniture de ces services à l'aéroport de Luxembourg est limitée à deux prestataires, en accord avec la réglementation en vigueur.

Sur proposition de l'entité gestionnaire lux-Airport (Société de l'aéroport de Luxembourg SA) et après consultation du comité des usagers aéroportuaires, la ministre de la Mobilité et des Travaux publics, vient de décerner les deux licences respectivement à PREMS SA et à DEUZ SA.

Communiqué par le ministère de la Mobilité et des Travaux publics

JOURNAL OFFICIEL

DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MÉMORIAL B

N° 1021 du 8 juin 2024

Arrêté ministériel du 7 juin 2024 portant agrément d'un prestataire pratiquant assistance en escale en matière de passagers à l'aéroport de Luxembourg.

*La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

Vu 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 ;

Vu la proposition de l'entité gestionnaire, après consultation du comité des usagers ;

Arrête :

Art. 1^{er}.

La société LUXAIR, société Luxembourgeoise de Navigation Aérienne S.A., établie à L-5365 Munsbach, et inscrite au RC de Luxembourg sous le numéro B 4109, est agréée pour pratiquer l'assistance en escale en matière de passagers à l'aéroport de Luxembourg conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée à partir de la date du contrat conclu entre la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (lux-Airport) et la société PREMS S.A.

Les services visés sont les suivants :

- assistance « bagages »,
- assistance « opérations en pistes »,
- assistance « carburant et huiles » (à l'exclusion toutefois de la gestion des parcs de carburant et de la fourniture de carburant et huile).

Art. 2.

Les modalités du présent agrément sont définies dans un contrat conclu entre la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (lux-Airport) et la société PREMS S.A. Modèle de ce contrat a été remise à la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Art. 3.

L'agrément est personnel et incessible.

Art. 4.

La société PREMS S.A. est tenue de notifier sans délai à la Ministre toute modification de sa situation susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

Art. 5.

La société PREMS S.A. est tenue de respecter la législation européenne et luxembourgeoise, ainsi que les dispositions du présent agrément.

Art. 6.

L'État luxembourgeois n'assume aucune responsabilité du fait d'accidents et de dommages pouvant survenir au personnel, à la propriété ainsi qu'aux clients de la société PREMS S.A. par le fait de l'octroi de l'agrément.

Art. 7.

La Ministre peut retirer l'agrément si la société PREMS S.A. ne satisfait pas aux prescriptions contenues dans le présent agrément.

Art. 8.

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Luxembourg, le 7 juin 2024.

*La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
Yuriko Backes



Arrêté ministériel du 7 juin 2024 portant agrément d'un prestataire pratiquant assistance en escale en matière de passagers à l'aéroport de Luxembourg.

*La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

Vu 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 ;

Vu la proposition de l'entité gestionnaire, après consultation du comité des usagers ;

Arrête :

Art. 1^{er}.

La société DEUZ S.A., établie en France, est agréée pour pratiquer l'assistance en escale en matière de passagers à l'aéroport de Luxembourg conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée à partir de la date du contrat conclu entre la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (lux-Airport) et la société DEUZ S.A.

Les services visés sont les suivants :

- assistance « bagages »,
- assistance « opérations en pistes »,
- assistance « carburant et huiles » (à l'exclusion toutefois de la gestion des parcs de carburant et de la fourniture de carburant et huile).

Art. 2.

Les modalités du présent agrément sont définies dans un contrat conclu entre la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (lux-Airport) et la société DEUZ S.A. Modèle de ce contrat a été remise à la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Art. 3.

L'agrément est personnel et incessible.

Art. 4.

La société DEUZ S.A. est tenue de notifier sans délai à la Ministre toute modification de sa situation susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

Art. 5.

La société DEUZ S.A. est tenue de respecter la législation européenne et luxembourgeoise, ainsi que les dispositions du présent agrément.

Art. 6.

L'État luxembourgeois n'assume aucune responsabilité du fait d'accidents et de dommages pouvant survenir au personnel, à la propriété ainsi qu'aux clients de la société DEUZ S.A. par le fait de l'octroi de l'agrément.

Art. 7.

La Ministre peut retirer l'agrément si la société DEUZ SA ne satisfait pas aux prescriptions contenues dans le présent agrément.

Art. 8.

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Luxembourg, le 7 juin 2024.

*La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
Yuriko Backes





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.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, 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 12 mai 1999 et celle du Conseil d'Etat du 18 mai 1999 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Titre I - L'accès au marché de l'assistance en escale
à l'aéroport de Luxembourg.

Art. 1^{er}. Champ d'application

1.- La présente loi, en conformité avec la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, régit l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg en fonction des seuils de trafic fixés à son article 14 ci-après qui détermine les dates d'échéance pour l'application des dispositions relatives aux différentes catégories de services composant l'assistance en escale.

2.- Lorsque l'un des seuils de trafic de fret visés à l'article 14 est atteint sans que le seuil de trafic de passagers correspondant ne le soit également, les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservées uniquement aux passagers.

Art. 2. Définitions

Aux fins de l'application de la présente loi, on entend par:

- a) **«aéroport»:** l'aéroport de Luxembourg, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux;
- 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 de l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports aériens;
- c) **«entité gestionnaire»:** la Direction de l'Aviation Civile chargée de la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires ainsi que de la coordination et du contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport;
- d) **«usager d'un aéroport»:** toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport;
- e) **«assistance en escale»:** les services rendus à l'aéroport à un usager tels que décrits à l'annexe à la présente loi;
- f) **«auto-assistance en escale»:** la situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers:
- dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire ou
 - dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité;
- g) **«prestataire de services d'assistance en escale»:** toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

Art. 3. Séparation des activités

L'usager ou le prestataire de services qui fournissent des services d'assistance en escale doivent opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur entre les activités liées à la fourniture des services d'assistance en escale et leurs autres activités. La réalité de cette séparation comptable doit être contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par la Direction de l'Aviation Civile.

Voir remarque
n° 1



Art. 4. Comité des usagers

Il est créé un comité des usagers de l'aéroport composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives de ces usagers. Tout usager a le droit de faire partie du comité ou, selon son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

Indépendamment des attributions prévues par la présente loi, le ministre ayant les transports dans ses compétences, appelé ci-après «le ministre», peut le consulter sur d'autres sujets en relation avec l'aviation civile.

La composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 5. Assistance aux tiers

1.- En conformité avec les articles 1 et 14, tout prestataire de services d'assistance en escale établi dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un Etat partie à l'Accord sur l'Espace économique européen a libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers à l'aéroport, sous réserve des limitations prévues au paragraphe 2 ci-après et sous réserve notamment du respect des dispositions en matière de droit d'établissement, de droit du travail et de la législation de la sécurité sociale.

2.- Le nombre de prestataires est limité à deux pour les catégories de services d'assistance en escale suivantes:

- assistance «bagages»,
- assistance «opérations en piste»,
- assistance «carburant et huile»,
- 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'avion.

3.- A partir du 1^{er} janvier 2001, l'un au moins des deux prestataires autorisés en vertu du présent article ne peut être contrôlé directement ou indirectement, ni par l'entité gestionnaire, ni par un usager ayant transporté plus de 25% des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année calendrier précédant celle où s'opère la sélection des prestataires.

Toutefois, un règlement grand-ducal peut proroger le report jusqu'au 31 décembre 2002 au plus tard de l'obligation énoncée au présent paragraphe.

Art. 6. Auto-assistance

1.- En conformité avec les articles 1 et 14 et sous réserve des limitations prévues au paragraphe 2 ci-après, l'auto-assistance peut être librement exercée sous réserve notamment du respect des dispositions en matière de droit d'établissement, de droit du travail et de la législation de la sécurité sociale.

2.- Toutefois, pour les catégories de services d'assistance en escale suivantes:

- assistance «bagages»,
- assistance «opérations en piste»,
- assistance «carburant et huile»,
- 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'avion,

le nombre d'usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance est fixé à deux. Ce nombre peut être modifié par règlement grand-ducal. Leur choix s'effectuera sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires, tels qu'énumérés à l'article 9 ci-après.

Art. 7. Infrastructures centralisées

1.- Nonobstant les dispositions des articles 5 et 6, le ministre peut réserver, soit à l'entité gestionnaire, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, les conditions techniques ou opérationnelles d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement et les conditions à respecter en matière de sécurité et de sûreté ne permettent pas la division ou la duplication. L'usage des infrastructures centralisées par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance est obligatoire.

2.- Pour l'application du paragraphe 1 du présent article, sont classées en tant que infrastructures centralisées:

- les installations de stockage et de distribution de carburant
- le système de tri de bagages
- les activités de dégivrage
- le système d'épuration des eaux.

3.- Le ministre veille à ce que la gestion des infrastructures centralisées soit assurée d'une façon transparente, objective et non discriminatoire pour les prestataires de services et les usagers pratiquant l'auto-assistance, dans les limites prévues par la présente loi.



Art. 8. Dérogations

1.- Lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou de l'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la présente loi, le ministre peut, sur avis de l'entité gestionnaire, décider pour l'ensemble ou pour une partie seulement de l'aéroport:

- a) de limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autres que celles visées à l'article 5, paragraphe 2; le nombre de prestataires pour chaque catégorie de services doit au moins être égal à deux, sous le respect des dispositions énoncées à l'article 5, paragraphe 3;
- b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 5, paragraphe 2;
- c) de réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers pour une ou plusieurs catégories de services autres que celles visées à l'article 6, paragraphe 2, à condition que leur choix s'effectue selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires;
- d) d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour une ou plusieurs catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 2.

2.- Toute décision de dérogation prise en application du présent article doit:

- a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient;
- b) être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes;
- c) ne pas donner lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services et /ou usagers pratiquant l'auto-assistance;
- d) ne pas être plus étendue que nécessaire.

3.- La durée des dérogations consenties en application du paragraphe 1 du présent article ne peut excéder trois années, sauf en ce qui concerne les dérogations accordées en vertu du point 1.b). Au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période, le ministre peut prolonger une dérogation pour une nouvelle période maximale de trois années, sous le respect des conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

La durée des dérogations consenties en application du paragraphe 1 point b) du présent article ne peut excéder deux années. Sur la base des circonstances et dispositions fixées au présent article, le ministre peut cependant prolonger la dérogation une seule fois pour une nouvelle période de deux années.

Art. 9. Sélection des prestataires

La sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport lorsque le nombre est limité dans les cas prévus à l'article 5, paragraphe 2 ainsi qu'à l'article 8, paragraphe 1, est opérée par le ministre, selon la procédure qui s'effectue selon les principes suivants:

- a) l'établissement d'un cahier des charges ou de spécifications techniques auxquels les prestataires doivent répondre. Les critères de sélection à retenir par le cahier des charges ou les spécifications techniques sont établis après consultation du comité des usagers. Ils doivent être pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ils portent sur les domaines suivants:
 - le régime d'établissement conforme aux dispositions de la loi du 28 décembre 1988 1. réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales ; 2. modifiant l'article 4 de la loi du 2 juillet 1935 portant réglementation des conditions d'obtention du titre et du brevet de maîtrise dans l'exercice des métiers
 - les situation et capacité financières
 - la couverture d'assurance
 - les références et capacités professionnelles
 - les dispositions et obligations relatives à l'ordre public ainsi qu'à la sûreté et à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes
 - les dispositions de la législation du travail et de la sécurité sociale
 - la réglementation relative à la protection de l'environnement
 - les capacités et qualités techniques (moyens humains et matériels)
 - un plan d'entreprise portant sur, au moins, les deux premières années d'exploitation
 - l'aptitude à pouvoir assurer la permanence des services
 - l'ensemble des services offerts et sous-traitance éventuelle de services
 - les redevances à payer au titre des terrains, installations et équipements aéroportuaires fournis par l'Etat.

Des spécifications techniques et opérationnelles complémentaires peuvent, si nécessaire, être établies par l'entité gestionnaire, après consultation du comité des usagers.

- b) le lancement d'un appel d'offres, publié au Journal officiel des Communautés européennes, auquel tout prestataire intéressé peut répondre. Cet appel d'offres comprendra notamment:
 - l'adresse de l'entité gestionnaire



- une description sommaire des services d'assistance en escale concernés
 - les critères de sélection
 - la date approximative du début de l'activité proposée
 - la durée et la redevance du contrat de concession
 - la date limite de réception des candidatures;
- c) le choix des prestataires par le ministre sur proposition de l'entité gestionnaire et après consultation du comité des usagers;
- d) la sélection des prestataires pour une durée maximale de sept années.

Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure.

Lorsque le nombre de prestataires est limité en application de l'article 5, paragraphe 2 ou de l'article 8, paragraphe 1, l'entité gestionnaire peut, à la demande du ministre, et sans la soumettre à la procédure de sélection prévue au présent article, autoriser une entreprise prestataire de fournir des services d'assistance en escale si elle contrôle cette entreprise directement ou indirectement.

L'entité gestionnaire informe le comité des usagers des décisions prises en application du présent article.

Sur demande du ministre, l'entité gestionnaire peut d'office désigner un ou plusieurs prestataires chargés d'assurer la continuité et la permanence des services d'assistance en escale sur l'aéroport. La répartition des coûts occasionnés par cette charge de permanence des services d'assistance en escale est fixée par le ministre, sur proposition de l'entité gestionnaire.

Art. 10. Consultations

L'entité gestionnaire doit organiser une procédure de consultation obligatoire relative à l'application des dispositions de la présente loi entre le comité des usagers et les entreprises prestataires de services. Cette consultation porte notamment sur les prix des services qui font l'objet d'une dérogation accordée en application de l'article 8, paragraphe 1, point b) ainsi que sur l'organisation de leur fourniture. Elle doit être organisée au moins une fois l'an.

Art. 11. Agrément

1.- L'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale ou d'un usager pratiquant l'auto-assistance sur l'aéroport est subordonnée à l'obtention d'un agrément de la part du ministre.

2.- Chaque agrément fixe les conditions dans lesquelles le prestataire de services d'assistance en escale ou un usager pratiquant l'auto-assistance sur l'aéroport exerce ses activités. Ces conditions sont identiques aux prescriptions du cahier des charges prévu à l'article 9.

Le bénéficiaire de l'agrément s'engage à respecter les prescriptions contenues dans l'agrément. L'application de ces prescriptions doit se faire de façon non-discriminatoire aux différents prestataires et usagers pratiquant l'auto-assistance.

Les conditions prévues dans l'agrément doivent être rendues publiques et le prestataire ou l'usager pratiquant l'auto-assistance doit en être informé préalablement.

Lorsqu'un prestataire a recours aux services d'un sous-traitant, ce prestataire a l'obligation de veiller à ce que le sous-traitant respecte les prescriptions contenues dans l'agrément.

3.- Le ministre peut refuser ou retirer l'agrément si le prestataire ou l'usager pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux prescriptions contenues dans l'agrément.

Art. 12. Accès aux installations

1.- Le ministre prend les mesures nécessaires pour garantir l'accès des installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure où cet accès leur est nécessaire pour exercer leurs activités. L'entité gestionnaire peut soumettre cet accès à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non-discriminatoires.

2.- Dans la mesure du possible et sous réserve des restrictions prévues par la présente loi, les espaces disponibles pour l'assistance en escale dans l'aéroport sont répartis entre les différents prestataires de services et usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux arrivants, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et pour permettre une concurrence effective et loyale sur la base de règles et de critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires.

Art. 13. Réciprocité

Sans préjudice des engagements internationaux du Grand-Duché, et sur proposition de l'entité gestionnaire, le ministre peut refuser, suspendre ou retirer aux prestataires de services en escale ou usagers pratiquant l'auto-assistance, ressortissant d'un Etat non membre de l'Union européenne, les droits ou obligations découlant de la présente loi, s'il apparaît que les prestataires de services ou usagers pratiquant l'auto-assistance établis au Grand-Duché ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans cet Etat.

Le ministre informe la Commission européenne de tout refus, suspension ou retrait des droits ou obligations.



Art. 14. Application

La présente loi s'applique à l'aéroport selon les modalités suivantes:

- a) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 1, s'appliquent dès l'entrée en vigueur de la loi, indépendamment du volume du trafic;
- b) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 2, s'appliquent dès l'entrée en vigueur de la présente loi à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 1 million de mouvements de passagers ou 25000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente.
- c) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 5 s'appliquent dès le 1^{er} janvier 1999 à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 3 millions de mouvements de passagers ou 75000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente.
- d) Ces mêmes dispositions s'appliquent dès le 1^{er} janvier 2001 à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 2 millions de mouvements de passagers ou 50000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente.

Titre II La sûreté de l'aviation civile

Art. 15. Programme national de sûreté

1. La protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite fera l'objet d'un programme national de sûreté qui sera défini par règlement grand-ducal.

2. La Direction de l'Aviation Civile est l'autorité compétente chargée d'élaborer, de mettre en application et de contrôler la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile. Certaines obligations en matière de sûreté pourront être réglées par règlement grand-ducal. La Direction examine également 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.

Art. 16. Comité national de sûreté

1. Il est institué un comité national de sûreté. Le comité a pour mission d'assister la Direction de l'Aviation Civile dans la mise en œuvre sur le plan national luxembourgeois de la réglementation internationale en matière de sûreté de l'aviation civile, et en général de conseiller la Direction sur toutes les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

2. La composition et les attributions du comité sont définies par règlement grand-ducal. Celui-ci détermine également le mode de fonctionnement du comité qui peut s'adjoindre des experts selon les besoins.

Titre III La Direction de l'Aviation Civile

Art. 17. Institution et mission de la Direction

1. Il est créé au sein du ministère des Transports, une Direction de l'Aviation Civile (DAC) appelée ci-après la Direction.

2. La Direction est placée sous l'autorité du ministre. Elle est dirigée par un Directeur de l'Aviation Civile qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de la Direction est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément à l'article 19 de la présente loi. La Direction peut se faire assister temporairement par des experts étrangers selon les besoins.

3. La Direction a pour missions:

- d'assister et de conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière d'aviation civile;
- d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile;
- de procéder à l'élaboration et à la mise à jour du code de l'aviation civile en conformité avec la réglementation internationale;
- de gérer le registre d'immatriculation des aéronefs;
- d'instruire les demandes de licences d'exploitation de transports aériens et de certificats de transporteur aérien;
- de délivrer, sans préjudice des attributions réservées au ministre, des licences, certificats, agréments, approbations et toutes autres autorisations requises par la législation ou la réglementation en vigueur et en contrôler le respect;
- de veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale;



- d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire au sens de la présente loi, la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport;
- de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l'aviation civile.

Un règlement grand-ducal peut préciser les différentes missions de la Direction.

Art. 18. Inspections et contrôles

1. Dans la mesure où la Direction ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer les inspections ou les contrôles qu'exige la réglementation, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier ces contrôles et inspections à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée à la condition que:

- la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport aux opérateurs de l'aviation civile visés par ces inspections et contrôles;
- l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité;
- les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes aux normes luxembourgeoises;
- les éléments recueillis permettent à l'autorité luxembourgeoise de prendre une décision en toute connaissance de cause.

2. Les frais d'inspection et de contrôle, liés à l'exercice des attributions exercées en vertu de la présente loi sont à la charge des compagnies, organismes et personnes inspectées ou contrôlées conformément à un barème à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 19. Dispositions relatives au cadre de la Direction

1. Le cadre du personnel de la Direction comprend, dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants:

a) Dans la carrière supérieure:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:

- un directeur de l'aviation civile
- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7;

- des inspecteurs principaux premiers en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureaux
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7;

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs
- des ingénieurs-techniciens principaux
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.



Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat spécialisés nécessaires au bon fonctionnement du service, ainsi que par des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

3. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de la Direction sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

4. La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

a) L'article 22 section IV est modifié comme suit:

– au numéro 9 est ajoutée la mention «le directeur de la Direction de l'Aviation Civile».

b) L'annexe A – classification des fonctions – rubrique I, «Administration générale», est modifiée comme suit:

– au grade 17 est ajoutée la mention «Direction de l'Aviation Civile – directeur».

c) L'annexe D – détermination – rubrique I, «Administration générale», est modifiée comme suit:

– à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention «directeur de la Direction de l'Aviation Civile».

Art. 20. Dispositions relatives au personnel

1. Conformément à l'article 13 de la loi du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat, le personnel de l'administration gouvernementale affecté au service de la Direction de l'Aviation Civile du Ministère des Transports au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi est transféré à la nouvelle Direction pour y occuper les mêmes fonctions et emplois.

2. Le ministre est autorisé à procéder, par dérogation à l'article 13 de la loi du 21 décembre 1998 concernant les recettes et les dépenses de l'Etat et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi, aux engagements suivants:

- un attaché d'administration
- deux stagiaires de la carrière du rédacteur
- trois stagiaires de la carrière de l'ingénieur-technicien
- un(e) employé(e) de la carrière D.

Titre IV Disposition finale

Art. 21. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

La Ministre des Transports,
Mady Delvaux-Stehres

Château de Fischbach, le 19 mai 1999.

Pour le Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant
Henri
Grand-Duc héritier



Walferdange, le 30 JUIL. 2021

**Décision de Monsieur le Bourgmestre
de la commune de Walferdange
en date de ce jour**

AUTORISATION DE BATIR N° 2021-159

Le Bourgmestre,

Vu la demande présentée le 29 juin 2021 par les consorts LAHAYE d'Arlon à Windhof, tendant à obtenir l'autorisation pour aménager le jardin et transformer la maison unifamiliale

Vu le(s) plan(s) soumis,

Vu le règlement sur les bâtisses, les voies publiques et les sites de la commune de Walferdange,

accorde,

Aux consorts LaHaye préqualifié l'autorisation de bâtir sollicitée sous réserve de tous droits généralement quelconques de tiers, et sous condition:

1. de construire d'après le(s) plan(s) autorisé(s), dont les mesures et dimensions sont à respecter,
2. d'observer le règlement sur les bâtisses, les voies publiques et les sites de la commune de Walferdange,
3. de se conformer aux instructions des agents préposés au service de la voirie vicinale,
4. de prendre note que l'attestation, faisant foi de l'octroi d'une autorisation de bâtir doit être affichée publiquement à un endroit bien visible sur le chantier,
5. de prendre note qu'il est interdit d'allumer des feux avec des déchets provenant du chantier (loi modifiée du 21 mars 2012 relative aux déchets),
6. de prendre note que tous les travaux de construction ou d'entretien sont interdits entre 20.00 heures et 7.00 heures ainsi que les dimanches et jours fériés (règlement général de police de la commune de Walferdange du 3 mai 2013),
7. d'aviser la commune du début des travaux trois jours à l'avance.

N.B. la non-observation des conditions énumérées ci-dessus entraînera la fermeture du chantier.

Ainsi décidé, date qu'en tête.

Le Bourgmestre,

François Sauber



Walferdange, le 13 MARS 2023 **Annexe B**

**Décision de Monsieur le Bourgmestre
de la commune de Walferdange
en date de ce jour**

AUTORISATION DE BATIR N° 2023-037

Le Bourgmestre,

Vu la demande présentée le 21 février 2023 par les conjoints LaHaye
-, tendant à obtenir l'autorisation pour installer une clôture sur
la parcelle sis(e) à l'adresse précitée,

Vu le(s) plan(s) soumis,

Vu le règlement sur les bâtisses, les voies publiques et les sites de la commune de
Walferdange,

Vu le plan d'aménagement particulier approuvé définitivement par le conseil communal en
date du 14 mai 1993 et approuvé par le Ministre de l'Intérieur en date du 16 juillet 1993,

accorde,

aux conjoints LaHaye préqualifiés l'autorisation de bâtir sollicitée sous réserve de tous
droits généralement quelconques de tiers, et sous condition:

1. de construire d'après le(s) plan(s) autorisé(s), dont les mesures et dimensions sont à
respecter,
2. d'observer le règlement sur les bâtisses, les voies publiques et les sites de la commune de
Walferdange,
3. de se conformer aux instructions des agents préposés au service de la voirie vicinale,
4. de prendre note que l'attestation, faisant foi de l'octroi d'une autorisation de bâtir doit être
affichée publiquement à un endroit bien visible sur le chantier,
5. de prendre note qu'il est interdit d'allumer des feux avec des déchets provenant du
chantier (loi modifiée du 21 mars 2012 relative aux déchets),
6. de prendre note que tous les travaux de construction ou d'entretien sont interdits entre
20.00 heures et 7.00 heures ainsi que les dimanches et jours fériés (règlement général de
police de la commune de Walferdange du 3 mai 2013),
7. d'aviser la commune du début des travaux trois jours à l'avance.

N.B. la non-observation des conditions énumérées ci-dessus entraînera la fermeture du
chantier.

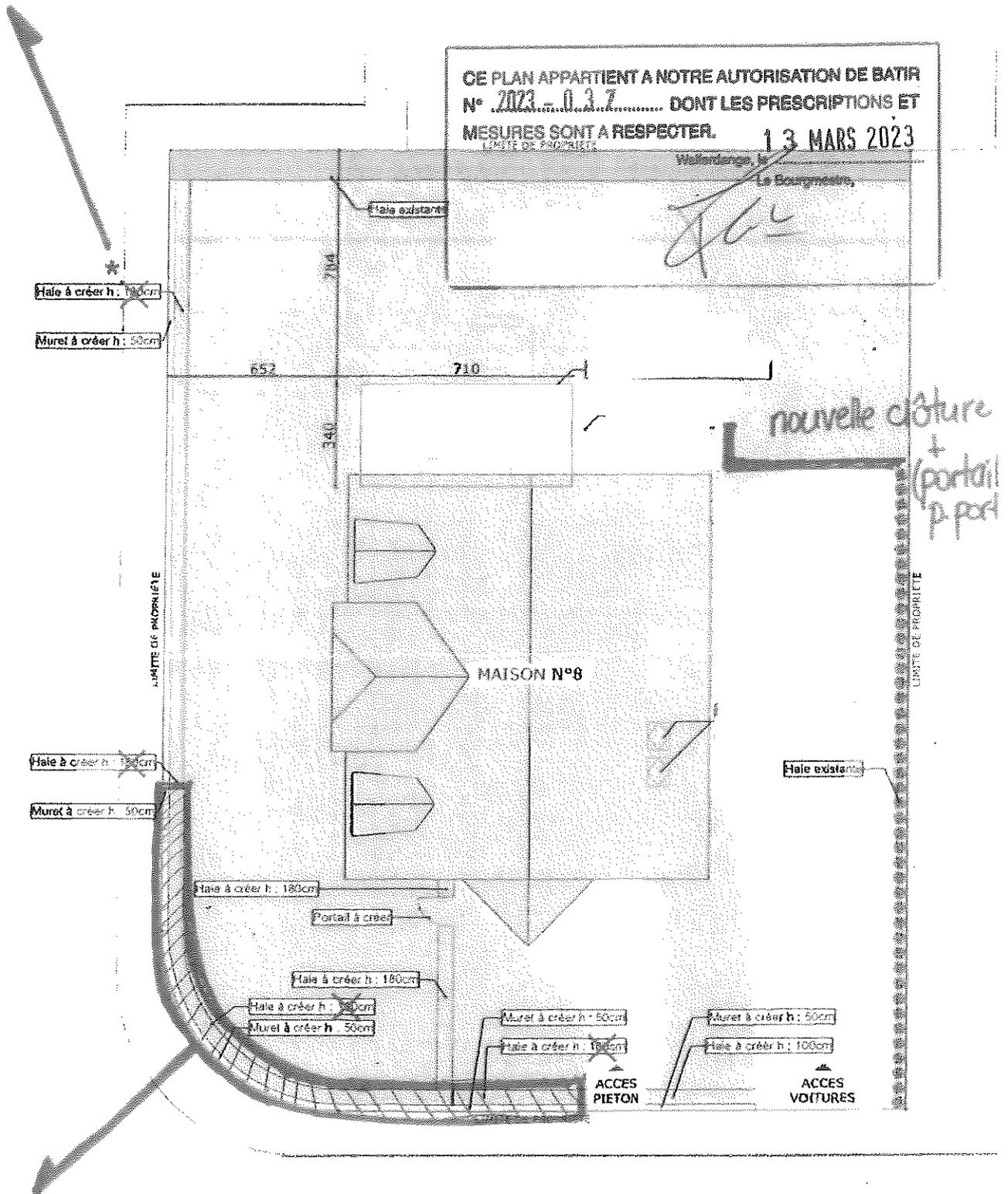
Ainsi décidé, date qu'en tête.

Le Bourgmestre,

François Sauber

* art. 6.4. du PAP

hauteur totale de clôture (muret + haies vives ou grillage) max. 1.80m.



art. 6 du règlement sur les bâtisses

pour des raisons de visibilité et de sécurité routière, la hauteur des clôtures (haies vives) est ramenée à 0,50 m aux bifurcations et aux carrefour;

la hauteur sera toujours mesurée à partir du terrain présentant le niveau le plus élevé.





peut être implantée sur plusieurs parcelles sous condition que celles-ci restent groupées en tant qu'unité foncière pour toute la durée de l'urbanisation.

5.3 Travaux de déblai et de remblai et altitude des constructions

Tous les travaux de déblai et de remblai sont soumis à l'obligation d'être couverts, avant leur commencement, par une autorisation et doivent être indiqués dans les plans de construction. L'autorisation pour tous travaux de déblai et de remblai pourra être refusée si ces travaux risquent de gêner le voisinage.

Le terrain naturel est à sauvegarder dans la mesure du possible. Lors de travaux de construction ou de reconstruction, le bourgmestre pourra exiger que la configuration du terrain soit sauvegardée ou modifiée dans l'intérêt du voisinage ou de l'aspect du site ou du quartier. Les murs de soutènement pourront faire l'objet de prescriptions d'ordre esthétique à déterminer dans le cadre des plans d'aménagement particuliers. Les murs de soutènement ne doivent en aucun cas nuire à la propriété voisine en matière de sécurité, d'aération et d'ensoleillement.

Les matériaux utilisés pour les travaux de remblais de terrains tels que décombres, sable, gravier ou terreau, ne peuvent contenir ni des matières organiques, ni d'autres matières putrescibles ou nauséabondes.

L'altitude des constructions est à déterminer si cela s'avère nécessaire. L'altitude du réseau routier et les exigences du réseau d'assainissement doivent alors être prises en compte. L'altitude d'une construction correspond à la côte d'altitude du rez-de-chaussée. Elle sera déterminée en fonction de l'altitude de la voie qui dessert.

5.4 Surface non urbanisée d'un terrain bâti

Les parties non urbanisées d'un terrain bâti sont à verdir, tant qu'elles ne sont pas utilisées pour une des affectations qui y sont autorisées. Les installations qui réduisent la capacité d'infiltration du sol ne sont autorisées qu'en raison de leur destination. L'imperméabilisation des surfaces est à limiter au strict minimum.

Au cas où un terrain est imperméabilisé sur plus de 50 % de sa surface, l'administration communale peut exiger la mise en place d'un système artificiel d'infiltration.

Les parties des terrains à bâtir net non incluses dans la surface d'emprise au sol doivent être aménagées sous forme d'espaces verts et être entretenues comme tels, exception faite des chemins d'accès et rampes de garage indispensables qui, quant à eux, doivent être exécutés en dur.

On entend par surface d'emprise au sol la surface hors oeuvre mesurée sur le plan du niveau présentant la plus grande surface hors oeuvre.

Au moins 20 % de la surface d'une parcelle doivent être végétalisés. Les dalles végétalisées de parkings en sous-sol y sont également prises en compte.

ART. 6 CLÔTURES

6.1 Visibilité

Pour des raisons de visibilité et de sécurité routière, la hauteur des clôtures est ramenée à 0,50 m aux bifurcations et aux carrefours.

La hauteur sera toujours mesurée à partir du terrain présentant le niveau le plus élevé.

6.2 Clôtures dans la partie avant du terrain

Si les espaces privés entre la construction et la voie accusent une pente descendante supérieure à 15 %, leur embouchure sur la voie publique doit être munie d'une clôture avec porte d'une hauteur d'au moins 90 cm. Ne sont visés par cette disposition les aménagements d'accès ou de sorties.

6.3 Statut de propriété

Sauf accord contraire entre voisins, tout mur servant à la séparation de constructions, cours et jardins doit être mitoyen.

1^{ère} QUESTION) (8 points)

La société en commandite par actions de droit luxembourgeois ProInvest SCA est un fonds d'investissement qui a pour politique d'investissement d'accorder des financements à des petites et moyennes entreprises spécialisées dans l'installation et l'entretien de panneaux solaires photovoltaïques au sein de l'Union Européenne.

ProInvest SCA a pour gérant commandité la société à responsabilité limitée de droit luxembourgeois Selector Sàrl, et ce depuis la constitution de ProInvest SCA en janvier 2017. Selector Sàrl est gérée depuis l'origine par un conseil de gérance composé de Messieurs Jean Dubouin, Max Kremer et Michele Scambio.

Chacun des gérants perçoit de Selector Sàrl une rémunération de 300.000 euros net par an en rémunération de leur activité de gérant. Cette rémunération a été dûment approuvée par l'assemblée générale des associés de Selector Sàrl.

Messieurs Dubouin, Kremer et Scambio sont associés à parts égales, à savoir un tiers chacun, de Selector Sàrl.

Le 18 février 2019, ProInvest SCA, en tant que prêteur, avait conclu un contrat de prêt à intérêts avec la société de droit italien Energia SpA, en tant qu'emprunteur, ayant les modalités suivantes :

- 1.000.000 euros de montant principal, immédiatement mis à disposition.
- Taux d'intérêt de 10 pour cent par an, les intérêts courus pour chaque année étant exigible le 10 janvier de l'année suivante (ex. intérêts courus pour l'année N sont exigibles le 10 janvier de l'année N+1).
- Date d'échéance du prêt (montant principal et intérêts restants dus) : 1 janvier 2030.
- En cas de non-paiement d'une échéance de paiement d'intérêts (exigible le 10 janvier de chaque année), ProInvest SCA a le droit de demander immédiatement le remboursement intégral du montant principal et des intérêts courus jusqu'à la date de la demande de remboursement anticipé.

Le conseil de gérance de Selector Sàrl, agissant en tant que gérant commandité de ProInvest SCA, avait préalablement approuvé la conclusion de ce contrat sur la base d'un rapport préparé par Monsieur Scambio, qui s'était occupé de la *due diligence* juridique et financière de Energia SpA, en tant que gérant de Selector Sàrl. Selon la conclusion de ce rapport, la situation financière de Energia SpA était décrite comme solide et son activité économique prometteuse.

Cela étant, Energia SpA n'avait pas payé l'échéance d'intérêts du 10 janvier 2021, sans donner d'explications. Ceci avait amené ProInvest SCA à exercer son droit de remboursement anticipé puis à intenter une procédure devant les juridictions italiennes en septembre 2022 (soit plus d'un an et demi après la date du défaut de paiement) en vue d'obtenir la condamnation de Energia SpA à lui payer les montants dus en vertu du prêt.

Dans ce contexte, Messieurs Dubouin et Kremer avaient découvert que :

- Sur base des comptes annuels publiés par Energia SpA, sa situation financière se dégradait d'année en année depuis 2018, et Energia SpA avait été conseillée par une société de droit italien Scambio Advisory Srl en 2019, rémunérée par une commission 100.000 euros payée par Energia SpA, sans avoir plus de détails. Il découle des informations publiées au Registre de Commerce en Italie que Monsieur Scambio est l'associé unique de Scambio Advisory Srl depuis 2015.

A la suite de ces découvertes, Monsieur Scambio avait démissionné de ses fonctions de gérant de Selector Srl le 15 novembre 2022, celui-ci ayant refusé de répondre aux questions de Messieurs Dubouin et Kremer concernant Scambio Advisory Srl. Monsieur Scambio demeure associé de Selector Srl.

Les avocats italiens de ProInvest SCA estiment que la procédure judiciaire devant les tribunaux italiens susmentionnée devrait durer environ sept ou huit ans (première instance (actuellement en phase finale) et appel (probable)), Energia Srl ayant notamment soulevé la nullité de la clause de remboursement anticipée du prêt comme moyen de défense.

Selector Srl et ProInvest SCA envisagent, dès maintenant, d'engager la responsabilité civile de Monsieur Scambio en sa qualité d'ancien gérant de Selector Srl, par une action en justice devant les tribunaux luxembourgeois.

Vous devez conseiller Selector Srl et ProInvest SCA sur l'éventuelle chance de succès d'une telle action en justice, en analysant pour chacune d'entre elles (i) la base légale et (ii) les éléments nécessaires pour mettre en œuvre la responsabilité de Monsieur Scambio (fait générateur, lien de causalité et préjudice).

2^{ème} QUESTION) (4 points)

Madame Jeanne Bari avait déposé le montant d'un million d'euros auprès d'un établissement bancaire de droit luxembourgeois, la société anonyme NABOR Bank, en vertu d'un contrat de dépôt à terme conclu le 1^{er} juin 2012 et dont l'échéance était fixée pour le 1 juin 2013.

En l'absence de remboursement du montant déposé à l'échéance du 1^{er} juin 2013, et face au silence de NABOR Bank quant à cette absence de remboursement, Madame Bari lui avait adressé un courrier de mise en demeure daté du 1^{er} mars 2014, qui s'est avéré être infructueux.

Cela étant, Madame Bari avait été auditionnée le 17 janvier 2016 par la police judiciaire dans le cadre d'une information judiciaire ouverte à l'encontre d'un employé de NABOR Bank. Elle avait alors été informée que ses fonds déposés auprès de NABOR Bank avaient été détournés par cet employé.

Cet employé a fait par la suite l'objet d'un jugement de condamnation, qui est coulé en force de chose jugée. Madame Bari, qui s'était constituée partie civile, n'a pas pu être indemnisée par l'employé en raison de son insolvabilité.

Madame Bari envisage désormais (donc en juin 2024) d'intenter une action en justice en vue de demander, à titre principal, à NABOR Bank de lui restituer les fonds déposés en vertu du contrat de dépôt, et à titre subsidiaire, sa condamnation au paiement de dommages intérêts au titre de sa responsabilité délictuelle, en raison du détournement de fonds commis par son ancien employé.

Vous devez conseiller Madame Bari sur le seul problème de l'éventuelle prescription de l'action envisagée par Madame Bari à l'encontre de NABOR Bank, sur le fondement de sa responsabilité contractuelle, sinon de sa responsabilité délictuelle.

3^{ème} QUESTION (5 points)

La société à responsabilité limitée Construlux Sàrl exerce son activité dans le secteur de la construction au Luxembourg. Construlux Sàrl a été assignée en faillite par l'un de ses fournisseurs, en raison de factures impayées, devant le Tribunal d'Arrondissement de et à Luxembourg. L'audience de plaidoiries est prévue dans une semaine.

Le gérant de Construlux Sàrl vous demande s'il pourrait éventuellement « *tirer profit* » de la procédure de réorganisation judiciaire prévue par la loi du 7 août 2023 relative à la préservation des entreprises et portant modernisation du droit de la faillite, pour mettre en échec la procédure qui est actuellement pendante devant le Tribunal d'Arrondissement de et à Luxembourg, et ainsi gagner du temps.

Il entendrait plus précisément demander l'ouverture d'une procédure de réorganisation judiciaire en vue de conclure un accord amiable avec ses créanciers ou, à titre subsidiaire, obtenir l'accord de ses créanciers sur un plan de réorganisation.

Il vous expose les éléments suivants :

- Construlux Sàrl n'a pas approuvé et donc n'a pas déposé au Registre de Commerce et des Sociétés les comptes annuels de son dernier exercice comptable, lesquels ne sont pas finalisés;
- Construlux Sàrl n'a d'expert-comptable, lequel a mis fin à ses services au début de cette année 2024 en raison d'impayés, et donc Construlux Sàrl n'est plus en mesure de préparer le moindre document comptable ;
- La situation de trésorerie de Construlux Sàrl est précaire et les rentrées d'argent prévues pour les quatre prochains mois permettraient de payer au mieux intégralement les salaires, et ses autres créanciers pour environ la moitié de leurs créances seulement, dont ses fournisseurs et ses créanciers publics (TVA)).

Veuillez conseiller le gérant de Construlux Sàrl quant à ses chances de succès pour obtenir l'ouverture de la procédure de réorganisation judiciaire.

4^{ème} QUESTION (3 points)

La société anonyme Ucinor SA avait approuvé ses comptes annuels pour l'exercice 2023 lors de l'assemblée générale annuelle qui s'est tenue au mois d'avril 2024, et elle avait donné mandat à son domiciliataire, Bonnetou Sàrl, de procéder au dépôt de ces comptes annuels auprès du Registre de Commerce et des Sociétés. Peu de temps après, Ucinor SA avait mis fin au contrat la liant à Bonnetou Sàrl en raison d'une mésentente, tout en confirmant son mandat pour procéder au dépôt de ses comptes annuels pour l'exercice 2023.

Au début du mois de juin 2024, sur la base du mandat susmentionné, Bonnetou Sàrl avait procédé au dépôt des comptes annuels d'Ucinor SA, tout en omettant d'inclure dans le dépôt, de façon stupéfiante, la moitié des pages des comptes annuels à déposer, dont le bilan ainsi que la moitié des annexes des comptes annuels.

Le dépôt des comptes annuels pour l'exercice 2023 d'Ucinor SA avait été accepté et enregistré par le LUXEMBOURG BUSINESS REGISTERS.

Ucinor SA vous demande s'il existe un moyen de procéder à l'annulation ou à la rectification du dépôt des comptes annuels effectué auprès du Registre de Commerce et des Sociétés et accepté par le LUXEMBOURG BUSINESS REGISTERS.