

LUXEMBOURGAEROPORTDELUXEMBOURGAEROPORTDE

MESSAGE DU PRESIDENT	4
MESSAGE DU DIRECTEUR GENERAL	6
COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	8
COMPOSITION DU COMITE DE DIRECTION, MISSIONS	9
NOUVELLES INFRASTRUCUTRES AEROPORTUAIRES AU FINDEL	10
'TERMINAL A'	12
NOUVEAU PARKING SOUTERRAIN	20
HALTE FERROVIARE	22
TERMINAL DE L'AVIATION GENERALE	24
CENTRALE DE COGENERATION	2
LA SURETE ET LA SECURITE AEROPORTUAIRES	28
LA GESTION IMMOBILIERE A L'AEROPORT DE LUXEMBOURG	30
RESSOURCES HUMAINES	3′
RAPPORT SUR LES COMPTES ANNUELS	32
BILAN FINANCIER DE L'ANNEE 2007	33
PERFORMANCES ET STATISTIQUES	34
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET NATUREL	37
PERSPECTIVES	39

MESSAGE DU PRESIDENT



L'année 2007 fut l'année qui a mis en exergue la rapidité de réaction de notre société et l'efficacité dont elle peut faire preuve pour concrétiser des projets dans les délais impartis.

Fin 2006, suite à une mission d'audit de la commission européenne, Monsieur à lux-Airport de reprendre les missions de sûreté au niveau des inspections et filtrages des passagers, des bagages à du Findel au 1er février 2007. Lux-Airport a repris cette activité sans période de transition et à la plus grande satisfaction et de la commission européenne et de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile jeune société s'est ainsi vue décerner la Certification ISO 9001 dans le domaine de la sûreté aéroportuaire.

première fois dans son histoire, le Findel profitera d'une structure entièrement dédiée à l'aviation d'affaires. Ce projet a été mené à bien depuis la décision

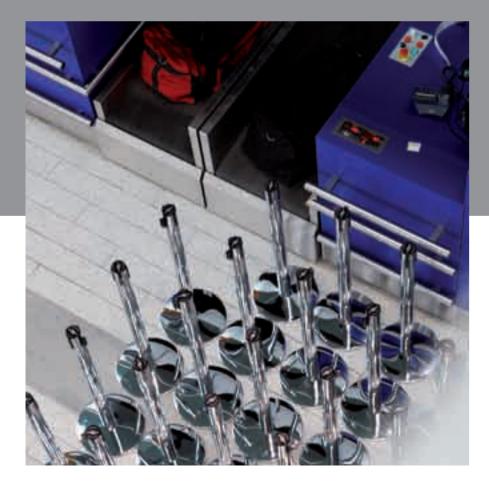
record de six mois. Il contribuera à valo- ration, permettra au Findel de devenir riser notre place financière et à consoli- l'aéroport de référence de la Grande der notre politique de siège de grandes Région. institutions européennes, voire d'entreprises qui opèrent à l'échelle mondiale. Je peux vous assurer que tout sera mis

a su la gérer rapidement, efficacement aériennes et de leurs clients un aéroet dans le respect du dialoque social. port qui sera à la pointe du progrès en Fin 2006, lux-Airport comptait 27 col- termes de qualité des infrastructures et laborateurs. Fin 2007, ce chiffre s'est des services dans le parfait respect de porté à 173. En 2007, lux-Airport s'est l'environnement naturel et humain. également doté d'une nouvelle identité visuelle, d'un nouveau logo qui reflète Je tiens finalement à remercier la direcbien le dynamisme et la motivation de la tion et tout notre personnel pour leur notre jeune équipe. Dans un environne- dévouement exemplaire tout au long de ment évolutif, la rapidité de réaction est l'année 2007. primordiale. Il importe que notre aéroles meilleurs délais.

L'achèvement des chantiers du nouveau terminal A et de son parking souterrain constitue dans ce contexte sans doute la clef de voûte. Un investissement de 260 millions d'euro, voire même de 330 millions si l'on y ajoute les coûts de construction du Terminal B, de la halte ferroviaire et de la centrale de cogéné-

en œuvre pour mettre à partir de mai Aussi sa propre évolution, lux-Airport 2008 à la disposition des compagnies

MESSAGE DU DIRECTEUR GENERAL



En 2007, après 39 années de carrière dans le domaine de la gestion aéroportuaire, j'ai relevé un nouveau défi en tant que Directeur Général de lux-Airport. En relevant ce défi, j'ai pris deux engagements majeurs.

Le premier engagement que j'ai pris es de faire en sorte que la nouvelle aéros gare puisse être inaugurée en avril 2008. lux-Airport respectera cet engagemen et la nouvelle aérogare ouvrira ses portes peu après l'inauguration d'avri 2008, le temps de procéder aux derniers tests, ultimes réglages et au déménagement. La mise en service constituera l'apogée du travail que toute l'équipe a fournie tout au long de ces derniers mois. Après la mise en exploitation, nous poursuivrons nos efforts pour offrir ur service à la hauteur des espérances de nos clients. La qualité de service offer dans la nouvelle aérogare devra allei de pair avec la qualité esthétique des infrastructures en cours d'achèvement L'aéroport de référence sera désormais une réalité.

Une fois la nouvelle aérogare mise en service, nous n'allons pas nous arrêter en si bon chemin. Le site du Findel a un potentiel énorme en tant que vecteur économique unique pour notre pays. Nous allons continuer à le développer et à le faire évoluer. Lux-Airport et aéroport de Luxembourg sont porteurs de grandes ambitions pour le Luxembourg et les régions frontalières. Notre mplication dans tous les projets sur le site de l'aéroport est primordiale.

Le deuxième engagement que j'ai pris est de mettre en place une structure provisoire pour l'accueil des clients de l'aviation générale. Ce nouveau terminal sera inauguré le 1er février 2008 après un peu plus de quatre mois de travaux. Ce projet représente pour lux-Airport e premier contact avec l'exploitation aéroportuaire et satisfaira une clientèle exigeante.

Mais notre rôle dans le développemen du site ne s'arrête pas là.

une structure definitive pour l'aviation générale, un salon d'honneur gouverne-mental, le développement et l'utilisation d'énergies renouvelables ne sont qu'une partie des projets qui nous tiennent encore à cœur dans le futur.

2007 a été pour lux-Airport et pour moimême une année intense. Nos équipes sont dévouées à clôturer avec succès un chantier de plus de quatre ans et en assurer une ouverture sans faille.

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMPOSITION DU COMITE DE DIRECTION ET MISSIONS

Frank Reimen Président

Conseiller de Gouvernement 1^{ère} classe Chargé de la Coordination Générale au Ministère des Transports

Charles Klein Vice-président Conseiller de Direction Adjoint à la Direction de l'Aviation Civile

Gilbert Meyer Administrateur Directeur de l'Administration de l'Aéroport Georges Molitor Administrateur

Directeur de l'Administration des Ponts
et Chaussées

Maryse Scholtes Administrateur Premier Conseiller de Gouvernement Chargée de la Coordination Générale au Ministère des Travaux Publics Claude Wagener Administrateur Conseillère de Direction adjointe à la Direction de l'Aviation Civile

Jeannot Waringo Administrateur Directeur de l'Inspection Générale des Finances Fernand Brisbois

Directeur Général Président du Comité de Direction **David Konsbruck**

Directeur Administratif et Financier Membre du Comité de Direction Boris Zikes

Directeur d'Exploitation Membre du Comité de Direction







MISSIONS CONFIEES A LUX-AIRPORT (LOI DU 26 JUILLET 2002)

- > la construction, le financement et 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 oeuvre d'un plan global de sécurité et de sûreté de l'aéroport;
- > la gestion immobilière de l'Aéroport de Luxembourg.

10

NOUVELLES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES AU FINDEL

1996 > Loi du 11 juin 1996	autorisant l'e	extension de	laerogare
--------------------------------------	----------------	--------------	-----------

- 2000 > Début du chantier du terminal «petits porteurs».
- 2001 > Création de lux-Airport, Société de l'Aéroport de Luxembourg S.A.
- 2002 > Approbation de l'avant-projet sommaire par lux-Airport. Loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.
- **2003 >** Début en novembre des travaux de terrassement pour le terminal principal, vote de la loi sur le raccordement ferroviaire du Kirchberg et du Findel.
- **2004 >** Inauguration du terminal B petits porteurs, début des travaux de gros œuvre du terminal principal.
- 2005 > Début en mars des travaux de terrassement du parking souterrain.
- **2006 >** Début des travaux de terrassement de la centrale de cogénération en fin d'année.
- **2007 >** Le 8 juin 2007, Monsieur le Ministre des Transports Lucien Lux charge lux-Airport de mettre en place un terminal provisoire pour l'aviation générale.
- 2008 > En janvier 2008, la nouvelle centrale de cogénération a commencé à livrer de l'énergie pour la nouvelle aérogare et le parking souterrain.

 Le 1er février 2008, le Terminal d'Aviation Générale provisoire sera inauguré.

 La nouvelle aérogare ainsi que son parking souterrain seront inaugurés le 25 avril 2008.

Les 26 et 27 avril 2008, lux-Airport organisera des Journées 'Portes Ouvertes' à l'attention du grand public.

Le 21 mai 2008, la nouvelle aérogare et le parking souterrain seront mis en service.



13

'TERMINAL A'

Conception architecturale de la nouvelle aérogare

Un aéroport et, à plus forte raison, celui d'une capitale, n'est pas une infrastructure comme les autres. C'est une porte d'entrée du pays. Cette fonction particulière, jointe à son fonctionnement assez complexe, impose, d'un côté, la recherche d'une solution fonctionnelle et flexible, capable d'évoluer dans le temps et de l'autre, exige une image sobre et rigoureuse, digne du rôle national et international du projet. A ces impératifs s'ajoute la nécessité d'assurer le fonctionnement de l'aéroport pendant les travaux. La conception architecturale doit donc répondre aux trois contraintes suivantes:

- Concevoir l'aéroport comme un espace flexible, capable d'assurer une fonctionnalité évolutive pour satisfaire aux exigences et besoins futurs, aussi bien par la refonte des espaces intérieurs, que par l'extension de la capacité totale.
- Doter le nouvel aéroport de Luxembourg d'une image reconnaissable et d'une identité propre qui, tout en restant en harmonie avec les exigences de fonctionnement, de sécurité, de gestion et de rentabilité,

témoignent de la capacité technologique et de la culture du pays.

Garantir les activités de l'aéroport durant toute la période des travaux. Ces contraintes ont amené les concepteurs à projeter le terminal principal comme une grande place couverte, comme un espace global, doté d'un climat propre et d'éclairage naturel, dans lequel se développent, indépendamment de l'enveloppe extérieure, toutes les infrastructures fonctionnelles suivant le schéma opérationnel de l'aéroport.

Le terminal des petits porteurs, développé sous forme d'un satellite et destiné aux avions qui, à cause de leur taille, ne peuvent pas être desservis par les passerelles, sera relié au terminal A, par une passerelle de jonction équipée de tapis roulants, avec le terminal principal.

L'espace interne de ce terminal reste protégé de l'ensoleillement du côté ouest par une façade pleine, tandis que du côté est une façade vitrée permet aux passagers, qui attendent le départ, de suivre les mouvements des avions sur le tarmac.





Conception fonctionnelle du nouvel aéroport

La conception de l'aéroport est conditionnée par les aspects spécifiques sui-

1. Organisation rationnelle des opérations aéroportuaires.

Elle implique, notamment une distinction nette des zones d'embarquement et de débarquement.

2. Règlements en matière de sûreté dans le transport aérien.

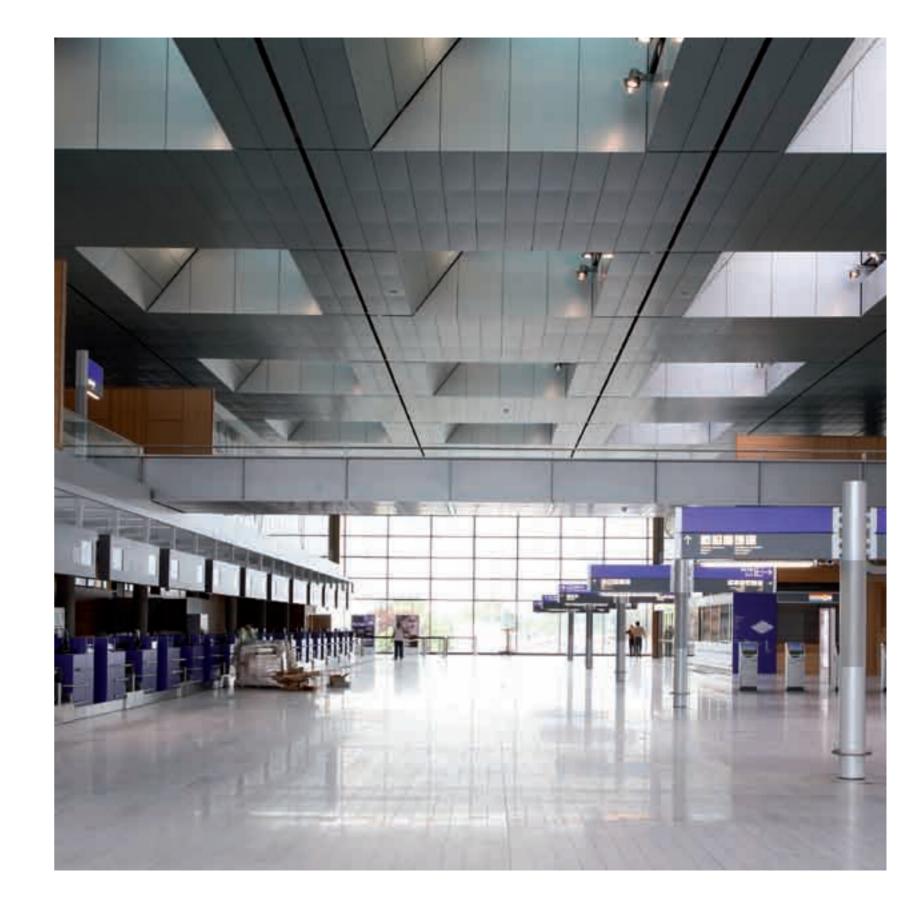
Ces contrôles obligatoires nécessitent un flux des passagers et des bagages bien déterminé d'une part, et la mise en œuvre d'équipements de contrôle spécifiques aux points névralgiques, d'autre part.

Evolution

La conception fonctionnelle tient compte au départ de la nécessité de pouvoir adapter l'ouvrage aux besoins futurs sans perturber l'organisation de base de l'aéroport. Ainsi les fonctions opérationnelles sont distribuées de facon à pouvoir procéder à leur extension sans devoir mettre hors service les parties du projet déjà réalisées. Ceci garantit à long terme un développement harmonieux de cette infrastructure.







Le terminal principal de l'aéroport comporte cing niveaux d'exploitation.

Le niveau mezzanine (+1)

Le restaurant, d'une capacité de 226 couverts, est situé au 1er étage en mezzanine et offre une vue unique sur la piste et le va et vient des avions. Facile d'accès depuis le hall, il est ouvert aussi bien aux passagers qu'aux visiteurs.

Un service à table ainsi qu'un self-service sont proposés aux clients 7 iours sur 7, pendant les heures d'ouverture de l'aéroport.

Le niveau départ (0)

Le grand hall public départ comporte entre autres des services aux passagers tels que les services d'information et le ticketing des compagnies aériennes, les kiosques à journaux, surfaces commerciales etc

La salle d'enregistrement se situe dans le hall public départ. Elle compte 26 quichets informatisés et implantés de facon à pouvoir absorber une file de passagers de l'ordre de 10 à 15 mètres ainsi que 6 bornes d'enregistrement automatique.

Une fois enregistrés, les passagers munis de leur carte d'embarquement peuvent accéder aux halls des passagers situés du côté «air-side», qui se développent sur deux niveaux.

Au niveau départ, se situe principalement le salon V.I.P. Union Européenne et International avec une vue privilégiée sur la piste ainsi que les accès au niveau Le niveau arrivée [-1] inférieur. Là, on trouve des kiosques, boutiques, bar avec petite restauration et autres services d'usage dans les aéroports.

Pour accéder au hall des passagers pour vols intra-Schengen, seul le contrôle des cartes d'embarquement est requis. Pour accéder au hall des passagers pour les vols internationaux, c'est-àdire les vols pour toutes les destinations extra-Schengen, les passagers doivent obligatoirement passer par le contrôle transfrontalier.

Ces deux halls sont tangents, délimités de facon à permettre une grande flexibilité dans l'attribution des salles d'embarquement tout en garantissant la séparation et la canalisation stricte des deux flux de passagers.

A partir de ces halls, les passagers accèdent aux salles d'embarquement Les salles d'embarquement peuvent accueillir plus de 400 passagers chacune, soit au-delà de la capacité d'un gros porteur.

De ces salles, les passagers accèdent à l'avion, soit directement par les passerelles, qui sont au nombre de 5, pour les gros et moyens porteurs, soit par l'un des départs bus, menant au niveau

du tarmac pour la desserte des avions stationnés à distance.

A leur débarquement, les passagers font le trajet inverse, soit ils débarquent par les passerelles, soit ils sont transférés par bus depuis l'avion.

Ici il faut distinguer à nouveau deux flux différents selon que l'origine de l'avion est intra- ou extra-Schengen.

Les passagers intra-Schengen accèdent directement au hall des passagers pour ensuite passer par le hall des bagages et atteindre la sortie.

Les passagers extra-Schengen rejoignent le hall des passagers internationaux, passent par le contrôle transfrontalier, rejoignent le hall des bagages et arrivent à la sortie. Les passagers en transit restent dans le hall des passagers où, suivant le cas, passent par les contrôles de police et de douane.

A la sortie du hall des bagages les passagers passent par le contrôle douanier. En effet, malgré la suppression des frontières intracommunautaires, le contrôle douanier reste obligatoire pour les bagages de provenance extra communautaire. Le hall des bagages compte 2 tapis de 44 m chacun et un tapis de 75 m. Passés le hall des bagages et, le cas échéant, le contrôle douanier, les passagers accèdent au hall public de l'aéroport ou rejoignent le parking souterrain.

Niveau tarmac (-2)

de soute sont transportés au moven de tapis roulants vers le tri bagages où ils sont conditionnés pour l'embarquement. L'installation de tri bagages est un système entièrement automatisé avec quatre niveaux de contrôle de sûreté. Le contrôle des bagages de soute est effectué lors du tri. Ensuite les bagages sont embarqués à bord des avions.

A l'arrivée les bagages débarqués sont transportés au tri bagages arrivée, pour être livrés à la salle des bagages située au niveau arrivée. Les bagages hors format sont transportés au moven de monte-charges appropriés.

Le système de tri bagage a été concu à la distribution des fluides et de toutes pour 3 millions de pasagers, avec aux heures de pointe 1.160 passagers par

heure et 350 bagages toutes les 15 minutes. Le système offre la possibilité Lors de l'enregistrement, les bagages de traiter 21 vols simultanément avec 26 chutes et pour les arrivées 1.200 bagages par heure. Les bagages hors format sont pris en charge via un comptoir spécifique et apportés aux contrôles X-ray manuellement

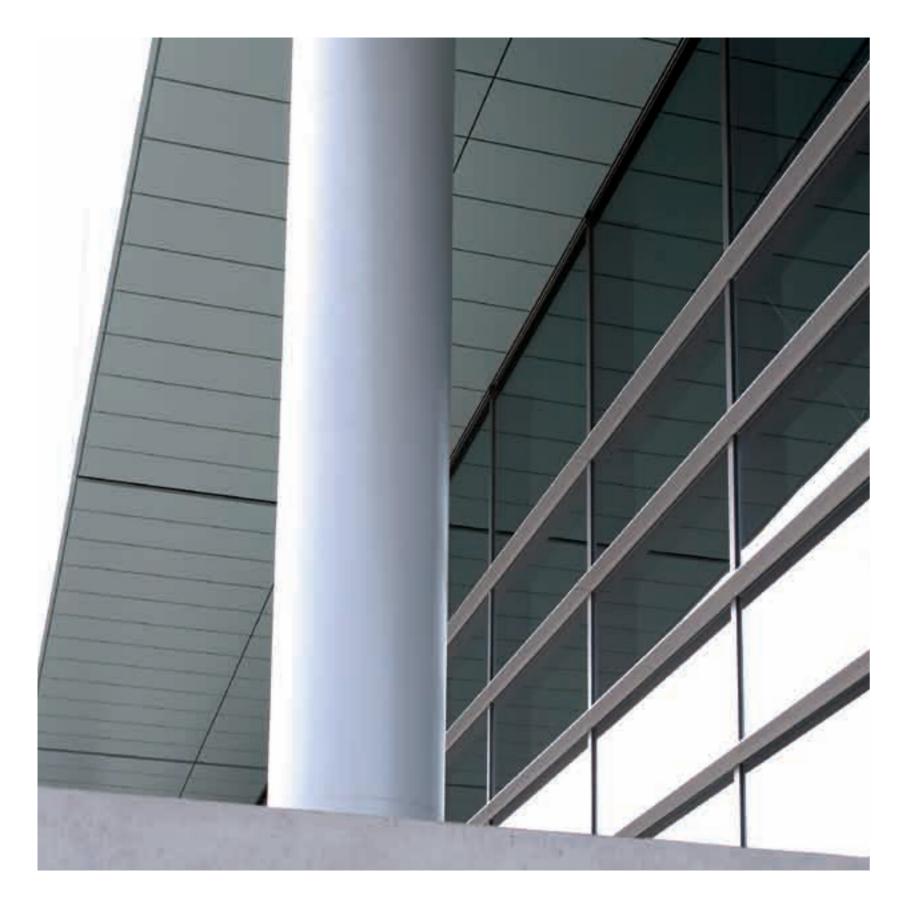
> La station de guarantaine, devant accueillir les immigrants en situation irrégulière, est située au sous-sol près des bureaux réservés à la police.

Les locaux techniques et les réserves pour le restaurant et les boutiques sont situées à proximité de la zone de livraison située en facade Ouest. Sous le niveau tarmac se trouve un vide technique dont toute la surface est réservée les infrastructures techniques desservant l'aéroport.

LA NOUVELLE AEROGARE DE LUXEMBOURG EN CHIFFRES

- > Surface totale brute: 43.400 m2.
- > Zones publiques : 13.400 m2.
- > Surfaces administratives et d'exploitation : 12.500 m².
- > Services : 2.200 m².
- > Système de tri bagages de 67 X 15 m.
- > Ajouté au terminal B, la capacité de l'aéroport portée à 3 millions de passagers.





Les facades et la toiture

Les façades du hall principal sont entièrement vitrées sur quatre cotés. Les corps de bâtiment ne présentant pas d'ouvertures sont recouverts d'une facade métallique perforée. La facade La technique des salles d'embarquement, donnant sur la piste est également vitrée sur toute la hauteur, afin de permettre l'observation des mouvements de piste lors de l'attente. La toiture principale, se présente comme une aile d'avion qui flotte audessus du grand hall. Elle déborde des cotés nord et sud, afin de protéger, d'une part, les voyageurs des intempéries et, d'autre part, du rayonnement solaire. La toiture est entièrement emballée de tôles métalliques, renforçant ainsi la continuité spatiale intérieur-extérieur.

Les matériaux

Le nombre des différents matériaux est volontairement réduit, afin de garantir une cohérence et une certaine sobriété dans toutes les parties du bâtiment. Le sol des zones publiques est recouvert de

granit gris foncé. Les revêtements muraux sont essentiellement métalliques et à certains endroits, tels que la salle des bagages, en bois pour créer une atmosphère agréable et chaleureuse.

Evidemment on retrouve dans l'aéroport toutes les techniques spécifiques au bâtiment. Les points qu'on peut soulever

- pour l'électricité, la complexité des systèmes de transmission d'informations et la gestion automatique des portes afin de garantir un niveau de sécurité maximal;
- pour les techniques de traitement de l'air on peut soulever l'importance accordée à la ventilation et le désenfumage naturel;
- la construction d'une centrale de cogénération à proximité de l'aéroport, qui livrera le chaud et le froid;
- 5% de l'énergie thermique consommée sera couverte par des sources renouvelables, notamment l'énergie solaire.

LE CHANTIER DE LA NOUVELLE AEROGARE DE LUXEMBOURG EN CHIFFRES

- > Excavation préliminaire de 10.000 m³ de roche.
- > Mise en œuvre de 3.500 tonnes d'armature en acier.
- > Mise en œuvre de 20.000 m³ de béton.
- > Structure constituée de 200 colonnes verticales, certaines dépassant les 20 m.
- > Charpente métallique de 1.100 tonnes.
- > Façades en verre couvrant une surface de 5.000 m².

NOUVEAU PARKING SOUTERRAIN

Rattachement à la voirie publique

Le raccord au réseau routier se fera en phase finale à 3 points spécifiques :

- croisement sur la RN1 à la hauteur de l'hôtel Ibis:
- Grand-Ducal:
- voirie projetée du «Höhenhof».

Gestion de la circulation sur le parvis de l'aérogare

En considérant le rond point, les voiries suivantes sont prévues :

- le Parking souterrain A sera raccordé à travers la première voie transversale:
- l'accès au Parking C situé en face de la nouvelle aérogare sera réalisé par la deuxième voie transversale;
- l'accès au Parking souterrain B se fera après la deuxième voie transversale:
- la deuxième voie transversale mène aussi au «Kiss+Fly» ainsi gu'au nouveau terminal:
- les taxis et bus seront directement transversale.

Le parking souterrain A et B sont en • Module 16,10 m sur 5 m. communication sur les 4 sous-sols. L'exploitation de ceux-ci est sera réalisée à travers de 2 rampes distinctes.

Système de quidage externe/interne

Le projet du Parking souterrain prévoit un système de quidage dynamique externe et interne. A travers des panneaux indicateurs, le taux d'occupation • rond point près du GOLF-CLUB des diverses zones de stationnement est communiqué aux clients.

Paramètres géométriques

- 4 niveaux de stationnement:
- surface 269.80 m x 113 m (30.500m²):
- disposition des zones de stationnement de part et d'autre de la galerie piétonne:
- 2 rampes.

Structure portante

- Structure en béton armé et béton précontraint : voiles extérieurs réalisés en prémurs, voiles intérieurs (y compris cages d'escaliers) réalisés en coulé in situ, colonnes préfabriquées (en 1 seul tenant sur 4 étages) en usine, poutres.
- desservis par la troisième voie Précontraintes préfabriquées en usine, planchers réalisés en hourdis précontraint.

 - Galerie piétonne de 11,20 m de large se fait parallèlement à l'ouverture du située dans le prolongement de l'axe central du nouveau terminal et du

- tunnel piéton situé sous la Route Nationale 1
- Rampes d'accès en double hélice avec un diamètre de 30 m.

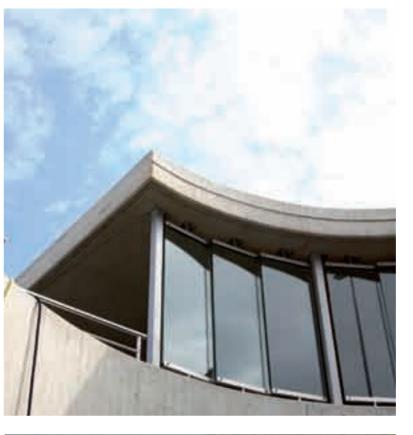
Montage

La réalisation de l'ouvrage ce fait module par module (en gradins).

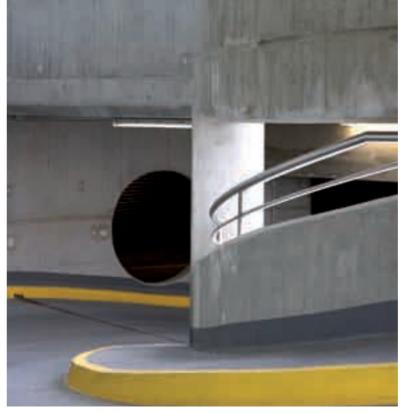
Après réalisation des fondations, les colonnes en béton armé réalisées en 1 seul tenant sont montées ainsi que scellées et ce dans l'emprise d'un compartiment (2 axes minimum). Ensuite les poutres préfabriquées sont posées sur les consoles des voiles et colonnes. A ce moment les hourdis (planchers) sont mis en place sur les poutres.

Dans la partie haute de la dalle des armatures sont mises en œuvre, dans la zone coulée in situ des poutres des mono torons sont placés. Apres réalisation des travaux décris ci-avant, le clavetage entre hourdis et la chape collaborant peut être réalisé.

L'avancement des travaux coulés in situ se fait en alternance avec le montage des éléments préfabriquées, ceci permet d'avancer en parallèle dans plusieurs zones en horizontal et en vertical. La mise en service du parking souterrain nouveau terminal









HALTE FERROVIAIRE

Contexte général du projet

La halte ferroviaire adossée au nouveau Terminal A s'inscrit dans le cadre du projet de liaison ferroviaire entre la Gare Centrale de la Ville de Luxembourg et le Plateau de Kirchberg via l'aéroport. Cette ligne ferroviaire constitue un élément important du concept de mobilité intégré «mobil 2020» du Ministère des Transports.

La construction de cet ouvrage de 260 m ferrées de transit. de longueur en constitue le premier La plate-forme intermédiaire (1/3 haumaillon.

modités, un premier troncon de tunnel de 193 m de longueur, en direction du Plateau de Kirchberg, est construit simultanément avec la halte.

Principe d'aménagement de la Halte

La halte est aménagée sur 2 niveaux souterrains.

La plate-forme inférieure (2/3 hauteur) recoit d'une part une voie de garage indépendante, et d'autre part un quai «passagers» implanté entre les 2 voies

teur) recoit des locaux techniques et administratifs, ainsi que des couloirs de En parallèle et pour des raisons de com- transit permettant d'acheminer la clientèle entre le Terminal A et le Parking Souterrain.

Technique constructive

L'ouvrage s'appuie sur un massif rocheux (Grès de Luxembourg) permettant la Les poutrelles métalliques sont encasréalisation de fondations traditionnelles (semelles filantes et radiers).

Au niveau de la Halte, les planchers sont afin de garantir une résistance au feu appuyés sur 3 voiles d'épaisseur 70 cm, induisant une portée maximum de la charpente métallique de 20 m au niveau de la zone «passagers».

qui sont entre-distantes de 1,20 m au en béton armé.

niveau inférieur et de 2.40 m au niveau supérieur.

trées au niveau des voiles et sont pour la plupart posées en 1 seule pièce de +/- 27 m. Ils sont enrobées de béton de la charpente métallique pendant 90 minutes.

Au niveau du tunnel, la structure en forme de cadre est constituée de 2 voiles Les planchers sont constitués d'une latéraux de 70 cm d'épaisseur, fermée dalle en béton de 30 cm collaborant avec en partie supérieure par un capot comles poutres métalliques transversales, posé de poutres transversales et dalle

Un réseau de canalisations de récolte d'eaux pluviales court dans les voiles et radiers et est collecté par une canalisation longitudinale dont l'exutoire rejoint l'assainissement du site Aéroportuaire.



> Dimensions ouvrage Halte

Longueur	260 m
Largeur	27 m
Hauteur	14 m

> Dimensions ouvrage Tunnel

Longueur	193 n
Largeur	15 m
Hauteur	9,50 n

> Volumes

Déblai rocheux	115.000 m ³
Béton de fondation	4.600 m ³
Béton d'élévation	10.800 m ³
Béton d'enrobage pour	
protection anti-feux	1.500 m ³
Dalles en béton	5.100 m ³

> Surfaces

Etanchéité	9.500 m
Coffrages	36.000 m

> Masses

Aciers à béton	3.105.000 kg
Charpente métallique	1.880.000 kg



TERMINAL DE L'AVIATION GENERALE

Inauguration le 1er février 2008

Le 8 juin 2007, Monsieur le Ministre des Transports Lucien Lux a chargé lux-Airport, en tant que futur exploitant de la nouvelle aérogare, de mettre en place un terminal provisoire pour l'aviation générale. La planification a commencée en septembre 2007 pour s'achever le 31 janvier 2008.

Durant ces trois dernières années, une en effet été enregistrée pour l'aviation générale à l'aéroport de Luxembourg. Le Luxembourg a un besoin manifeste à ce niveau, notamment pour l'aviation d'affaires. C'est la raison pour laquelle. grâce à l'attractivité de cette nouvelle infrastructure, lux-Airport se devait de mettre à disposition de ses clients des services en rapport avec leurs exigences et besoins.

Flexibilité, service personnalisé, délais La gestion, assurée conjointement par Police Grand-ducale, de l'Administration l'assistance en escale des avions. des Douanes et des Accises ainsi que de Outre cette offre professionnelle de gare principale.

lux-Airport a réussi à créer un espace La mise en service de ce terminal constiun environnement optimal avec des aéroportuaire. services haut de gamme. Un salon isolé permettra aux pilotes et aux hôtesses de se détendre et de préparer les vols dans des conditions agréables.

de transit très réduits représentent des lux-Airport et Luxair, regroupe les actiatouts indispensables à une exploitation vités de l'enregistrement, le contrôle de optimale d'un terminal d'aviation géné- sûreté, le transfert des passagers vers rale. La présence des services de la les aéronefs ainsi que l'avitaillement et

la sûreté aéroportuaire lux-Airport dans services, les clients de l'aviation généle terminal permettront au client de ne rale pourront bénéficier de services sur plus être obligé de transiter par l'aéro- mesure 7 jours sur 7 entre 6 heures du matin et 23 heures.

agréable et exclusif. Cette nouvelle tue une première étape importante structure de 450 m² accueillera les dans l'évolution du site aéroportuaire clients ainsi que leurs équipages dans pour lux-Airport en tant qu'exploitant

CENTRALE DE COGENERATION

Contexte général du projet

des mesures d'économie d'énergie se bâtiments.

Des bâtiments de l'envergure de sont imposées partout ou cela a été la nouvelle aérogare et du parking possible et notamment en ayant recours souterrain ont des besoins énergétiques à une centrale de cogénération pour certains. C'est pour cette raison que la fourniture d'énergie des nouveaux



LA PRODUCTION D'ENERGIE EN QUELQUES CHIFFRES

> Production - situation actuelle

> Production - en extension finale

Energie thermique totale : 6 MW intégrant chaudière et module

de cogénération

Energie thermique totale : 15 MW

(Chaleur produite en chaudière : 4,7 MW)

Energie électrique cogénération : 3,5 MW

Energie électrique secours : 4.7 MW

Energie électrique cogénération : 1.05 M

(groupes diesel)

Froid total: 2 100 KW

Froid: 3.0 MW













LA SURETE ET LA SECURITE AEROPORTUAIRES

Fin 2006, lux-Airport a décidé d'opérer la sûreté aéroportuaire avec son propre personnel et de ne plus avoir recours à la sous-traitance. Le personnel employé aux tâches de sûreté est passé suite à cette décision de 7 personnes fin 2006 à 138 personnes au 31 décembre 2007.

Au niveau des contrôles sûreté dans l'aérogare actuelle, le Ministre des Transports a décidé que toutes les compétences en matière d'inspections, filtrages et fouilles des passagers, du personnel de l'aérogare ainsi que des bagages seraient repris par lux-Airport au 1er février 2007 et non pas au moment de la mise en service de la nouvelle aérogare. Dans ce contexte, tous les préparatifs nécessaires ont été réglés de sorte à ce que le transfert se fasse à la date prévue.

En 2007, les activités de la société au niveau de la sûreté aéroportuaire ont connu de grandes évolutions notamment sur les points suivants :

- Reprise des missions de sûreté au niveau des inspections et filtrages des passagers, des bagages à main et des bagages de soute de Luxair à lux-Airport au 1er février 2007.
- Reprise du personnel de sûreté de Luxair et de Group 4 Securicor au 1er février 2007.
- Mise en place des structures hiérarchiques au sein du département sûreté
- Inspection de sûreté de la commission européenne en août 2007

En octobre 2006, la Commission Euro-péenne avait adressé au Grand-Duché de Luxembourg un avis motivé en relation avec certaines obligations relatives à la sûreté de l'aviation civile. Cet avis motivé a invité le Luxembourg à prendre les mesures nécessaires pour remédier aux déficiences constatées. L'inspection supplémentaire de sûreté d'août 2007 a eu comme but de vérifier si toutes les mesures de sûreté qui nous ont été imposées par la Commission Européenne ont été mises en œuvre.

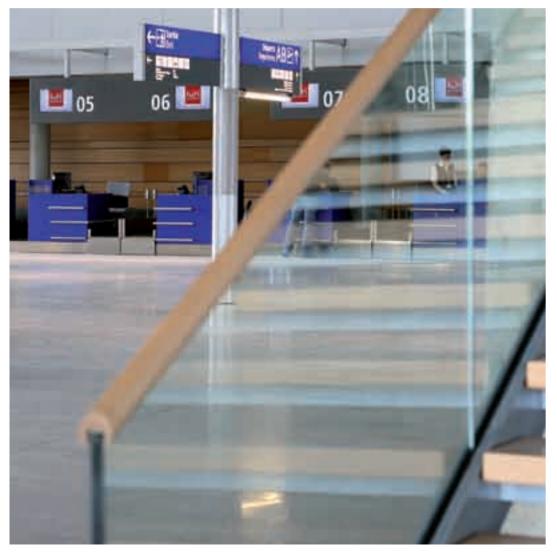
- Audit de sûreté de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale)
- En mai 2007, l'OACI a procédé à un audit de sûreté de la Direction de l'Aviation Civile, en vue de vérifier si les mesures de sûreté appliquées au Luxembourg concordent avec les normes internationales de l'OACI.
- Mise en vigueur du nouveau règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport et aux contrôles de sûreté y applicables. Suite aux inspections de sûreté de la commission européenne diligentées en 2006 et 2007, une mise à jour de l'ancienne réglementation nationale en relation avec les zones de sûreté de l'aéroport et les contrôles de sûreté y relatives s'est avéré nécessaire en vue de se conformer à la législation européenne.
- Reprise des compétences au niveau du traitement des demandes en obtention d'une autorisation d'accès aux zones de sûreté de l'aéroport de l'Administration de la Navigation Aérienne.
- Echange de l'intégralité des cartes d'identité aéroportuaires suite à la redéfinition des zones de sûreté de l'aéroport par le règlement grandducal du 24 août 2007.

- Remplacement de l'intégralité de l'équipement technique destiné au contrôle des passagers, des bagages de cabine et des bagages de soute à l'actuelle aérogare en vue de se conformer aux derniers standards de sûreté définis par la Commission Européenne.
- Mise en œuvre d'un programme de sensibilisation à la sûreté
- Le règlement grand-ducal du 24 août 2007 prévoit que tout requérant d'une autorisation d'accès doit participer à une sensibilisation à la sûreté de l'aviation civile, dispensée par lux-Airport. Les premières formations ont été dispensées en novembre 2007.
- Certification ISO 9001 dans le domaine de la sûreté aéroportuaire en octobre 2007.

31

LA GESTION IMMOBILIERE A L'AEROPORT DE LUXEMBOURG

RESSOURCES HUMAINES



Lux-Airport est en charge de la gestion d'une superficie de quelque 90 hectares à l'aéroport de Luxembourg.

Dans le cadre de cette gestion immobilière, lux-Airport tient dûment compte des fonctions essentielles de l'activité aéroportuaire. Mis à part les actuels projets de construction destinés à l'exploitation de l'aérogare et à la gestion du trafic des passagers et utilisateurs de l'aviation générale, lux-Airport assure la gestion des bâtiments et surfaces destinés à l'hébergement des autres acteurs du site.

Afin d'assurer une gestion adéquate des surfaces dans le futur en tenant compte des besoins en bâtiments administratifs, de maintenance et de hangars afin d'assurer au Findel son développement futur et durable, lux-Airport s'applique à l'établissement d'un plan d'urbanisation visant une valorisation optimale du sol en créant un ensemble urbain approprié moyennant une réglementation adéquate.

En 2007, lux-Airport a centré sa politique des ressources humaines sur le développement de son effectif, l'amélioration de la performance opérationnelle de l'entreprise et la préparation de l'entreprise à l'avenir.

A la fin de l'année 2007, nous comptions 173 collaborateurs, tous statuts confondus. Cet effectif reflète un périmètre nettement plus large que celui de fin 2006 avec 27 collaborateurs. La reprise de l'activité sûreté à l'aéroport de Luxembourg est notamment un des facteurs expliquant cette augmentation importante et très rapide du nombre de collaborateurs.

La moyenne de collaborateurs en 2007 se situait à 150. Le taux de féminisation représente 38,2 % et la moyenne d'âge globale oscille autour de 34 ans. L'entreprise a accru sa contribution à l'insertion professionnelle, avec 4,4 % de son effectif sous contrat de réinsertion ou d'insertion.

En 2008, la convention collective de travail sera finalisée et la formation des collaborateurs aux installations techniques, informatiques ou de sûreté sera renforcée en vue de développer les connaissances des collaborateurs face aux activités opérationnelles nouvelles qu'attendent lux-Airport.



RAPPORT SUR LES COMPTES ANNUELS

Conformément au mandat donné par l'Assemblée Générale des actionnaires, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints de Société de l'Aéroport de Luxembourg S.A., comprenant le bilan au 31 décembre 2007, ainsi que le compte de profits et pertes pour l'exercice clos à cette date ainsi que l'annexe.

Responsabilité du conseil d'administration dans l'établissement et la présentation des comptes annuels

Le conseil d'administration est responsable de l'établissement et de la présentation sincère de ces comptes annuels. conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et la présentation des comptes annuels en vigueur au Luxembourg. Cette responsabilité comprend : la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation sincère de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, le choix et l'application de principes et méthodes comptables appropriés, ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

Responsabilité du réviseur d'entreprises

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces comptes annuels

sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les Normes Internationales d'Audit telles qu'adoptées par l'Institut des réviseurs d'entreprises. Ces normes requièrent de notre part de nous conformer aux règles d'éthique et de planifier et de réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournies dans les comptes annuels. Le choix des procédures relève du jugement du réviseur d'entreprises, de même que l'évaluation du risque que les comptes annuels contiennent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En procédant à ces évaluations du risque, le réviseur d'entreprises prend en compte le contrôle interne en viqueur dans l'entité relatif à l'établissement et la présentation sincère des comptes annuels afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci.

Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère

raisonnable des estimations comptables faites par le conseil d'administration, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des comptes annuels. Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Opinion

A notre avis, les comptes annuels donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière de la Société de l'Aéroport de Luxembourg S.A. au 31 décembre 2007, ainsi que des résultats pour l'exercice clos à cette date, conformément aux obligations légales et réglementaires relatives à l'établissement et la présentation des comptes annuels en vigueur au Luxembourg.

Rapport sur d'autres obligations légales ou réglementaires

Le rapport de gestion, qui relève de la responsabilité du conseil d'administration, est en concordance avec les comptes annuels.

BDO Compagnie Fiduciaire S.A. représentée par

Marc Lamesch Réviseur d'entreprises

BILAN FINANCIER DE L'ANNEE 2007

Actif Immobilisé	184 921 654,32
Immobilisations incorporelles	58 334,05
Immobilisations corporelles	184 863 319,27
Immobilisations financières	1,00
Actif circulant	28 053 550,24
Créances	12 570 748,60
Avoirs en banques	15 482 801,64
Comptes de régularisation	65 652,06
Total de l'actif	213 040 856,62
Capitaux propres	3 278 190,61
Capital souscrit	500 000,00
Réserve légale	50 000,00
Autres réserves	5 422 100,00
Résultats reportés	326 694,54
Résultats de l'exercice	-3 560 480,51
Subventions d'investissement en capital	539 876,58
Provisions pour risques et charges	155 000,00
Dettes	209 598 020,18
Comptes de régularisation	9 645,83
Total du passif	213 040 856,62

COMPTE DE PROFITS ET PERTES DE L'ANNEE 2007

Charges	
Consommation de marchandises, de	
matières premières et consommables	861 903,59
Autres charges externes	5 414 938,66
Frais de personnel	6 840 149,52
Corrections de valeur sur immobilisations	
corporelles et incorporelles	1 613 070,08
Autres charges d'exploitation	89 835,20
Intérêts et charges assimilées	6 173 842,46
Charges exceptionnelles	1 883,57
Impôts sur le résultat	0
Autres impôts	88 019,74
Bénéfice de l'exercice	0
Total des charges	21 083 642,82

Produits	
Montant net du chiffre d'affaires	9 582 614,35
Autres produits d'exploitation	7 305 389,94
Autres intérêts et produits assimilés	634 411,77
Produits exceptionnels	746,25
Perte de l'exercice	3 560 480,51
Total des produits	21 083 642,82

La documentation complète des résultats de l'année 2007 est disponible sur demande au siège de la société

PERFORMANCES ET STATISTIQUES

Evolution du nombre de passagers en 2007

Le nombre total de passagers à l'aéroport de Luxembourg a atteint 1.642.843 unités en 2007 soit une augmentation de 1,8 % par rapport à l'année 2006.

Les compagnies présentes à l'aéroport de Luxembourg en 2007 sont Air France, Alitalia, Austrian Airlines, British Airways, Hamburg International, Iceland Express, KLM, Lufthansa, Luxair, SAS, Skyways, Swiss, TAP, Tunis Air, Transaero et VLM.

Depuis septembre 2007, Skyways assure une liaison journalière en semaine entre Luxembourg et Stockholm avec un avion de type Saab 2000 d'une capacité de 47 passagers. Skyways ou Skyways Express, anciennement connu sous le nom d'Avia, a acquis Salair en 1991 et Highland Air en 1997. Grâce à ces acquisitions, Skyways est devenue une compagnie intérieure suédoise incontournable. La compagnie a connu sa meilleure année en 2003, ayant transporté alors 1'342'000 passagers.

Skyways emploie 750 personnes et Skyways opère aujourd'hui 19 destinations avec une flotte homogène de 19 avions (1 AVRO 112 et 18 Saab2000). En octobre Iceland Express a commencé à desservir Luxembourg à partir de Reykjavik pour une phase de test de six semaines à raison de deux rotations par semaine.

Iceland Express est une compagnie aérienne fondée en 2003. Sa flotte est composée de 3 MD-90s. Hello AG, une société suisse, a en charge la gestion des opérations aéronautiques. 120 personnes constituent le staff d'Iceland Express.

Iceland Express dessert 13 aéroports en Europe: Alicante, Bâle, Berlin, Billund, Copenhague, Eindhoven, Frankfurt Hahn, Friedrichshafen, Gothenburg, Londres, Oslo, Paris et Stockholm. Iceland Express effectue également des dessertes entre Copenhague et Akureyri (Nord de l'Islande), Egilsstadir (Islande septentrionale)

NOMBRE DE PASSAGERS PAR AN

	······································
2000	1.669.484
2001	1.625.323
2002	1.522.458
2003	1.461.140
2004	1.521.806
2005	1.567.468
2006	1.613.475
2007	1.642.843

DESTINATIONS

AGADIR	AGA	
AJACCIO	AJA	
ALICANTE	ALC	
AMSTERDAM	AMS	
ANTALYA	AYT	
BARCELONA	BCN	
BARI	BRI	
BASTIA	BIA	
BERLIN	TXL	
BOURGAS	BOJ	
CAGLIARI	CAG	
CATANIA	CTA	
CHANIA	CHQ	
CONSTANTA	CND	
COPENHAGEN	CPH	
CORFU	CFU	
DJERBA	DJE	
DUBLIN	DUB	
DUBROVNIK	DBV	
FARO	FAO	
FRANKFURT	FRA	
FUERTEVENTURA	FUE	
FUNCHAL	FNC	
GENEVA	GVA	
GRAN CANARIA	LPA	
HERAKLION	HER	
HURGHADA	HRG	
IBIZA	IBZ	
JEREZ DE LA FRONTERA	XRY	
KOS	KGS	
LAMEZIA TERME	SUF	
LANZAROTE	ACE	
LISBON	LIS	
LONDON HEATHROW	LHR	
LONDON GATWICK	LGW	
LONDON CITY	LCY	
LUXOR	LXR	
MADRID	MAD	
MALAGA	AGP	
MALTA	MLA	
MANCHESTER	MAN	
MARRAKECH	RAK	
MILAN	MXP	
MONASTIR	MIR	
MOSCOU	DME	
MUNICH	MUC	
NAPLES	NAP	
NICE	NCE	
PAFOS	PFO	
PALMA	PMI	
PARIS	CDG	
PORTO	0P0	
REYKJAVIK		
RHODES	REK	
	REK RHO	
	RH0	
RIMINI	RH0 RMI	
RIMINI ROME	RHO RMI FCO	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN	RHO RMI FCO SCN	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH	RHO RMI FCO SCN SSH	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH STOCKHOLM	RHO RMI FCO SCN SSH ARN	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH	RHO RMI FCO SCN SSH	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH STOCKHOLM	RHO RMI FCO SCN SSH ARN	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH STOCKHOLM TENERIFE	RHO RMI FCO SCN SSH ARN TFS	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH STOCKHOLM TENERIFE TUNIS TORINO	RHO RMI FCO SCN SSH ARN TFS TUN TRN	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH STOCKHOLM TENERIFE TUNIS TORINO VARNA	RHO RMI FCO SCN SSH ARN TFS TUN TRN VAR	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH STOCKHOLM TENERIFE TUNIS TORINO VARNA VIENNA	RHO RMI FCO SCN SSH ARN TFS TUN TRN VAR VIE	
RIMINI ROME SAARBRUCKEN SHARM EL SHEIKH STOCKHOLM TENERIFE TUNIS TORINO VARNA	RHO RMI FCO SCN SSH ARN TFS TUN TRN VAR	



Evolution du frêt aérien en 2007

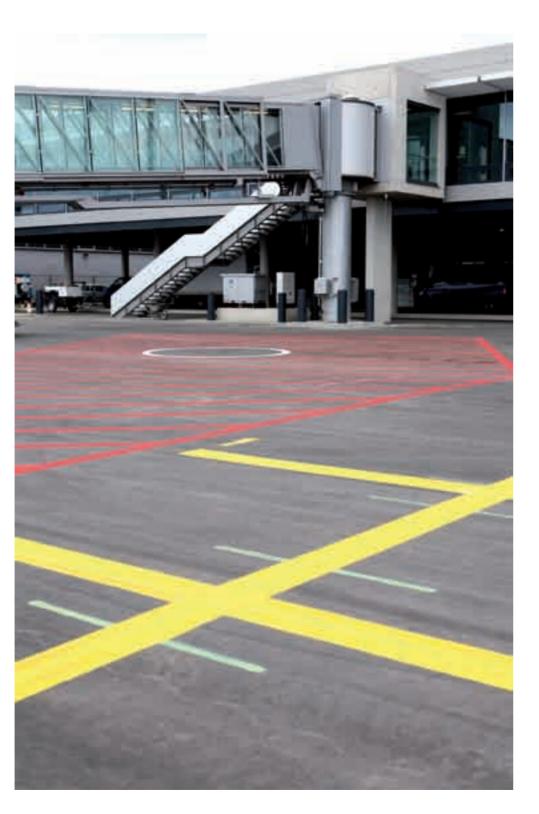
Le transport du fret aérien a atteint un total de 856.450 tonnes en 2007 ce qui représente une augmentation de 13,84 % par rapport à l'année précédente. Ce tonnage permet à l'aéroport de Luxembourg de garder sa 5^{ème} position en termes de transport de fret au niveau européen.

Compagnies aériennes cargo présentes à l'aéroport

ACR Aero Charter, Bluebird Cargo, Cargolux, Centurion Air Cargo, China Airlines, China Cargo Airlines, Cielos Airlines, ELALIsrael Airlines, Jade Cargo International, jett 8, Lufthansa Cargo, MK Airlines, Yangtze River Express.

MILLIERS DE TONNES PAR AN

2000	499.911
2001	510.232
2002	578.988
2003	656.638
2004	712.503
2005	742.341
2006	752.326
2007	856.450



et naturel

1. Réduction des nuisances sonores

L'aéroport de Luxembourg se situe une limitation des mouvements aériens domaine sont les suivantes : à proximité immédiate de la Ville de à 76.000 par an à l'horizon 2012 et défi-Luxembourg et de certaines agglomé- nit des limites sonores pour les agglo- • la prévention et la réduction de la Sandweiler et de Niederanven. Cette mesures spécifiques pour limiter l'imsituation géographique présente des pact sonore de l'aéroport, notamment avantages importants pour le pays en en matière d'essais moteurs. Dans ce termes d'accessibilité mais génère une contexte lux-Airport est en train d'effecresponsabilité certaine pour l'exploitant tuer des études afin d'améliorer l'impact aéroportuaire qu'est lux-Airport.

Un nouveau cadre légal dressant des procédures précises à cet égard a été En ce qui concerne l'aviation sportive, le • mis en place suite à la transposition par règlement grand-ducal du 8 janvier 2007 la loi du 1er août 2007 de la directive modifiant le règlement grand-ducal du 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à 24 mai 1998 fixant les conditions d'exl'évaluation et à la gestion du bruit dans ploitation technique et opérationnelle de Des études statistiques continues sont l'environnement qui prévoit l'élaboration l'aéroport de Luxembourg restreint les établies régulièrement tout au long de d'une cartographie et de plans d'action plages horaires disponibles pour effec- l'année dans le but d'analyser les diffésubséquents. Ce cadre rejoint les diffé- tuer des vols d'écolage « touch & go » et rentes possibilités d'amélioration. rentes initiatives prises en la matière et définit les trajectoires à respecter lors par les opérateurs (Cargolux renouvelle de ces vols. Parallèlement, une charte 3. Utilisation rationnelle de l'énergie sa flotte d'avions par des appareils des entre usagers, riverains et autorités plus modernes et partant moins pol- concernant la pratique de l'écolage et La nouvelle centrale de cogénération luants et bruyants, Luxair a adopté dans de l'entraînement continu de l'aviation construite et exploitée par la société sa flotte en 2007 trois avions Bombardier générale à l'aéroport du Findel a été Airport-Energy, filiale de lux-Airport, a Q400, avions qui se distinguent par une élaborée. Cette charte contient dix me- été mise en service fin 2007 et commenconsommation et des émissions de bruit sures en vue de réduire les émissions cera à alimenter la nouvelle aérogare et réduites) et par les autorités, tel le main- sonores dans les localités riveraines de tien d'un « night curfew », le couvre-feu l'aéroport. de principe durant la nuit et la modulation des taxes d'atterrissage en fonction 2. Gestion des déchêts notamment du tonnage et partant du bruit émis.

A l'heure actuelle, une taxe de vol de gestion des déchêts et à l'impact qu'une 5 % de l'énergie thermique consommée nuit équivalente au montant de la taxe question efficace d'un site de cette enver- dans la nouvelle aérogare sera couverte d'atterrissage est prélevée pour tous gure peut avoir sur l'environnement. Le par des sources d'énergies renouvelaces vols. Ce régime sera rendu encore plan de gestion des déchêts pour la nou-bles, notamment par l'énergie solaire.

riverains.

sonore de l'aéroport sur les communes • la revalorisation des déchets par le

Lux-Airport en tant que gestionnaire nelle de l'énergie. du site aéroportuaire est sensible à la plus contraignant pour préserver, voire velle aérogare et de son parking souter-

Protection de l'environnement humain même améliorer la qualité de vie des rain a été développé avec des professionnels du secteur tout en respectant les exigences de l'arrêté 1/02/0130/C du L'arrêté n°1/02/0130/C du 16 mars 2007 16 Mars 2007 du Ministre de l'Environdu Ministre de l'Environnement prévoit nement. Les principales actions dans ce

- production et de la nocivité des déchets par une sensibilisation continue du personnel ainsi que par une prise en compte des risques lors de l'achat des différents produits pouvant générer du déchet:
- réemploi, le recyclage ou tout autre procédé écologiquement approprié;
- l'élimination des déchets ultimes de manière écologiquement et économiquement appropriée.

le parking souterrain à partir de janvier 2008. La centrale de cogénération possède un rendement total variant entre 85 et 90 % en fonction du mode d'exploitation et garantira une utilisation ration-



PERSPECTIVES

La société est en pleine phase de préparation pour reprendre l'exploitation de l'aérogare dès la mise en service du nouveau terminal A et de son parking souterrain.

L'année 2007 a été une année importante de transition étant donné que les travaux de construction ont dû être menés à bon port parallèlement à la mise en place de tous les processus liés à la préparation de la mise en service du nouveau bâtiment projetée pour mai 2008.

Après ces principaux projets de construction et leur mise en service, le

développement du site du Findel constituera une des priorités de lux-Airport avec l'ambition claire d'atteindre le cap de 2.000.000 de passagers à l'horizon 2012 et de à consolider l'activité du frêt aérien à un haut niveau.

Lux-Airport a réussi ses premiers paris mais ne s'arrêtera pas en si bon chemin vers son but avoué de devenir l'aéroport de référence en termes de qualité des infrastructures et des services dans le respect de l'environnement humain et naturel.

> 01 février 2008 Inauguration du Terminal











> 25 avril 2008 et du parking souterrain

















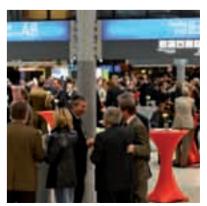
















> 26 et 27 avril 2008 Journées 'Portes Ouvertes '



















> 21 mai 2008
mise en exploitation
embarquement
du premier passager
du pouveau terminal



















lux-Airport Vidale-Gloesener Wide Photography Trier Luxemburg Journal/Yaph (p11) Imprimerie Kremer-Muller & Cie Éditeur Design Photos