Ordre du jour

1. Dépôt d'un projet de loi
2. 5125 - Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers

   (Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports - Discussion générale)
3. 5095 - Projet de loi portant
   1) modification de la loi modifiée du 14 août 2000 relative au commerce électronique;
   2) modification de la loi modifiée du 30 juillet 2002 réglementant certaines pratiques commerciales, sanctionnant la concurrence déloyale et transposant la directive 97/55/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 84/450/CEE sur la publicité comparative afin d'y inclure la publicité comparative;
   3) abrogation de l'article 1135-1, alinéa 2 du Code civil

   (Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports - Discussion générale - Lecture du texte du projet de loi - Vote et dispense du second vote constitutionnel)
4. 5125 - Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers (suite)

   (Lecture du texte du projet de loi - Vote et dispense du second vote constitutionnel)
5. 5045 - Projet de loi concernant les relations collectives de travail, le règlement des conflits collectifs de travail ainsi que l'Office national de conciliation et modifiant
   1. la loi modifiée du 7 juin 1937 ayant pour objet la réforme de la loi du 31 octobre 1919 portant règlement légal du louage de services des employés privés;
   2. la loi modifiée du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée du travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie;
   3. la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État;
   4. la loi modifiée du 24 décembre 1985 fixant le statut général des fonctionnaires communaux;
   5. la loi modifiée du 23 juillet 1993 portant diverses mesures en faveur de l'emploi (suite)

   (Lecture du texte du projet de loi - Amendement - Vote et dispense du second vote constitutionnel)
6. Motion de M. Aly Jaerling relative à la politique d'embauche du groupe Arcelor

   (Vote)
7. Motion de M. François Bausch relative à la violation des droits de l'Homme en Iraq

   (Vote)
8. 5133 - Projet de loi portant organisation du Service de Renseignement de l'État

   5134 - Projet de loi relative à la classification de pièces et aux habilitations de sécurité

   5135 - Projet de loi portant approbation de l'Accord sur la Sécurité des Informations entre les Parties au Traité de l'Atlantique Nord avec ses annexes 1, 2 et 3 signé par le Luxembourg le 14 juillet 1998

   (Rapport de la Commission des Institutions et de la Révision constitutionnelle - Discussion générale)

Au banc du Gouvernement se trouvent: M. Jean-Claude Juncker, Premier Ministre; MM. Michel Wolter et Henri Grethen, Ministres.

(Début de la séance publique à 9.02 heures)

M. le Président.- D'Sitzung ass op.

Huet d'Regierung der Chamber eng Matdeelung ze maachen?

(Assentiment)

Den Här Minister Grethen freet d'Wuert.

1. Dépôt d'un projet de loi

M. Henri Grethen, *Ministre des Transports.*- Här President, duerch Arrêté grand-ducal vum 18. Mee sinn ech autoriséiert e Projet de loi ze déposéieren, deen d'Mise en conformité an den Assainissement vum Flughafe Lëtzebuerg virgesäit:

- Projet de loi N° 5342 sur la mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport.

M. le Président.- D'Chamber hëlt Akt vum Dépôt vun engem Projet de loi duerch den Här Minister Grethen an de Projet gëtt un déi zoustänneg Instanz, respektiv och bei de Statsrot weidergereecht.

M. Lucien Weiler *(CSV).*- Wéini solle mer deen dann nach stëmmen? Mir missten dee jo awer nach bal stëmmen!

M. le Président.- Mir kommen dann elo zur Diskussioun vum Projet de loi 5125 iwwert de Stroossentransport. D'Riedezäit ass nom Modell 2 festgeluecht. Et si schonn ageschriwwen: déi Hären Haupert, Zanussi, Graas, Greisen a Bausch. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här John Schummer.

2. 5125 - Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers

Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports

M. John Schummer *(DP), rapporteur.*- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, dëse Projet de loi 5125 betreffend d'Transports publics ass de 6. Mee 2002 vum Transportminister déposéiert ginn. D'Kommissioun vun der Ekonomie, der Energie, der Post an dem Transport huet dëse Projet in extenso an hirer Sitzung vum 8. Mee 2003 presentéiert kritt. De Conseil d'État huet säin Avis den 30. Mäerz 2004 ofginn.

No dësem Avis huet d'Regierung den 19. Abrëll 2004 eng Rei Amendementer un de Conseil d'État zréckginn an den Avis complémentaire ass eis de 27. Abrëll zougestallt ginn.

Eis Kommissioun huet mech als Rapporteur désignéiert, an zwar an der Sitzung vum 8. Mee 2003. Den 30. Abrëll 2004 goufen also de Projet, d'Amendementer an d'Avisë vum Conseil d'État examinéiert. De Rapport gouf den 10. Mee ugeholl.

D'Basis ass d'Strategie „mobilitéit.lu", déi am Regierungsrot vum 22. Mäerz 2002 presentéiert gouf. D'Zil ass, fir - Horizont 2020 - e „modal split" vu 25% fir den öffentlechen Transport ze hunn.

Et gëtt virausgesot, dass mir am Joer 2020 déi 500.000 Awunner wäerten hei am Land dépasséieren, 400.000 Aarbechtsplaze wäerten hunn an och 170.000 Frontalieren, déi all Dag an eist Land schaffe kommen. D'Capacitéit vum öffentlechen Transport muss also quasi verdräifacht ginn. Ech brauch net méi déi zahlräich Explikatiounen, déi mir schonn hei iwwert d'Strategie „mobilitéit.lu" ginn hunn, ze widderhuelen. Dëst ass a quasi alle Projet-de-loien iwwert den Transport a méi spezifesch déi vun der Eisebunn gemaach ginn.

All déi Mesuren, déi an deene leschte fënnef Joer geholl gi sinn, ginn der Regierung Recht:

- vun 1999 bis 2003 ass d'Zuel vun de Benotzer vun den RGTR-Bussen ëm 9,78% geklommen an an där Zäitspann ass d'Zuel vun de Benotzer vum Zuch ëm 8,9% geklommen;

- 1998 sinn 18.815.000 km um Busréseau RGTR gefuer ginn an 2003 waren et 27.609.100 km;

- d'Kilometere vun CFL an TICE-Bussen, sou wéi déi vum AVL, sinn alleguerten an d'Luucht gaangen.

Dëst Gesetz huet als But, eng méi effikass Organisatioun vun deenen eenzelne Strukturen; déi nun eben historesch gewuess sinn, mä net ëmmer mat enger globaler Vue d'ensemble.

Dës Reorganisatioun setzt d'Strukturen déi existéieren net en cause, mä si soll dës Strukturen erëm modelléieren, fir esou eng gemeinsam Organisatioun vun deene verschiddene Réseauen erbäi ze féieren, déi 2020 25% vun de Leit, déi sech déplacéieren, op den öffentlechen Transport soll féieren.

Mir sinn also konfrontéiert mat verschiddenen Acteuren um Gebitt vum Persounentransport. Dat sinn CFL-Zuch a -Bus, RGTR - laut Gesetz vun 1965 -, TICE an Autobus de la Ville de Luxembourg.

Lëtzebuerg hat ëmmer mat déi bëllegst Transportpräisser an Europa; an dat ass och haut nach de Fall. Sou ginn zum Beispill d'Servicer vun den RGTR-Bussen zu 88% vum Stat bezuelt. Den TICE gëtt zu deeneselwechte Konditioune wéi den RGTR vum Stat behandelt an de Coût supplémentaire, also an anere Wierder den Defizit, muss vun de Gemengen aus dem Süden, déi Member aus dem Syndikat sinn, bezuelt ginn an den Eisebunnsdefizit gëtt vum Stat gedroen.

Bis elo huet d'Organisatioun vum Ensemble vun dem öffentlechen Transport op enger Concertatioun vun deene verschiddenen Instanzen hei am Land berout. Et wär awer besser, dës Organisatioun un eng Autorité organisatrice centrale ofzeginn. Dës Iddi gouf iwwregens vun allen Instanze begréisst, och wann nach Divergenzen iwwert de Fonctionnement d'Compositioun betrëfft.

De Projet huet also véier Ziler, déi ganz kloer sinn, an dat betount jo och de Conseil d'État a sengem Avis vum 30. Mäerz 2004:

„- créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route,

- concevoir des structures d'organisation dinstinguant entre les compétences d'une autorité organisatrice, d'une part, et des missions des opérateurs, d'autre part, liés par ailleurs par des contrats de service public,

- instituter une centrale de mobilité qui selon les vues des auteurs du projet de loi sera rattachée à l'autorité organisatrice,

- mieux intégrer les relations transfrontalières régionales dans l'organisation des transports publics."

An der Optik vun dëse véier Objektiver baséiert de Projet op siwen Haaptiddien:

1. Eng integréiert Approche zréckhalen, déi d'Gemengenautonomie respektéiert wat déi Lokaltransporter sinn. De Stat wäert weider de Pouvoir hu wat d'Autorisatioun vun neie Linnen ugeet, déi ebenfalls den Transport transfrontalier betreffen.

2. En neie gesetzleche Kader fir d'Organisatioun vum Transport public intercommunal a régional schafen, deen op eng Trennung vun den Organisatiounsmissioune baséiert, déi enger Autorité organisatrice ënnerstinn, an den Opérateuren, déi d'Exekutioun vum öffentlechen Transport virhuelen.

3. Eng nei Organisatioun definéieren, déi d'Form vun engem Établissement public huet an déi néideg Autonomie huet, fir de Pouvoir politique bei der Mise en œuvre an der Gestioun ze assistéieren an ze ënnerstëtzen.

D'Kommissioun huet zur Kenntnis geholl, dass den Transportminister gewëllt ass, net nëmme Fonctionnairen an dee Conseil vun deem Établissement public ze nennen, mä och ee Posten un e Représentant vun de Gemengen, deen duerch de Syvicol soll bestëmmt ginn, an och e Représentant vun den Usageren.

D'Incompatibilitéit tëschent der Autorité organisatrice an där vun den Opérateuren erlaabt et net e Vertrieder vun den Transporteuren an dësem Conseil sëtzen ze hunn.

4. Dësen Établissement public muss de Rôle vun enger Mobilitéitszentral iwwerhuelen a fir Information a Promotioun iwwer a fir den öffentlechen Transport kompetent ginn.

5. D'Gemenge mat abannen, duerch hir Transportdelegéierten, duerch hir Responsabilisatioun, wat d'Créatioun an den Entretien vun Arrêten an Haltestelle sinn, an duerch hir Méiglechkeet all Zorte Partenariat mat deem Établissement public anzegoen, wat dee lokalen Niveau ugeet.

6. D'Clienten, also déi Leit, déi och den öffentlechen Transport gebrauchen, mat ze associéieren, andeems e „Comité des usagers des transports publics" agesat gëtt.

Eng vun den Haaptmissioune vun dësem Comité ass d'Ausschaffe vun enger „Charte des usagers des transports publics".

Dëst soll aktiv dozou bäidroen, dass d'Qualitéit, den Zougang an och de Präis zum öffentlechen Transport wäerte garantéiert sinn a bleiwen.

7. D'Sécherheet an d'Surveillance am öffentlechen Transport muss garantéiert ginn, an heifir wäerte verschidde Polizeiregele mussen adaptéiert ginn. „Sécurité et sûreté" wäerten d'Aufgabe vun engem Organe de contrôle ginn.

Et gouf eng Partie Kritiken, well déi zukünfteg Autoritéit, déi d'Organisatioun vum öffentlechen Transport mécht, d'Méiglechkeet huet, duerch Ausschreiwungen an Zukunft d'Attributioun vu Prestatioune virzehuelen. Mä dës Dispositioun vun den Ausschreiwunge stoung scho ganz kloer am Gesetz vum 12. Juni 1965 am Artikel 2, leschten Alinéa, iwwert d'Transports-routieren. Bis elo ass dat nach ni säit 1965 kritiséiert oder contestéiert ginn an et gouf och nach ni e Problem heimat. Et kënnt awer sinn, dass an absehbarer Zäit den Droit communautaire eis nach ganz aner Kritäre géif imposéieren. Mä an deem Fall muss opgepasst ginn, dass et net nëmmen eng Präisfro gëtt, mä dass ebenfalls aner Kritäre matspille wéi Qualitéit a Sécuritéit.

Ech rappeléieren nach eng Kéier wat zum öffentlechen Transport an der Regierungserklärung steet: «créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celles d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée…». An: «creuser l'idée d'une centrale de mobilité en vue d'une organisation plus rationnelle et une extension éventuelle de l'offre existante à fin de mieux rencontrer les besoins en dehors des heures de pointe, notamment en fin de soirée et pendant les fins de semaine.»

Den Artikel 1 vun dësem Gesetz, esou wéi en definitiv zréckbehale ginn ass, tracéiert de Kader an deem sech déi Autorité organisatrice bewege kann: «Pour répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché de Luxembourg, l'État veille à la mise en place, à la gestion et au développement des services de transports publics qui répondent aux besoins des utilisateurs, et qui sont organisés aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et d'une intégration optimale des parties allemande, belge et française de la région transfrontalière.»

De Statsrot hat a sengem Avis zu dësem Gesetz eng Partie Remarquen, deenen awer alleguerte Rechnung gedroe ginn ass, esou dass sech am Endeffekt de Stats-