



A Frankräich an an der Belsch, also an eisen Nopeschlänner, do si se higaaangen an hunn an deem Domän hei legiferéiert, soudass een eigentlech zousätzlech zu dem sougenannten Attentat à la pudeur, also dem Ugrëff op d'Schimmt, den Tatbestand vun dem Voyeurismus och géif ënner Strof stellen.

Mir hu souwuel dee belschen Text gekuckt, well et eigentlech an der Regel hei zu Lëtzebuerg ass, an och op Urode vun dem Conseil d'État, fir sech am Droit pénal méierendeels no dem belsche Recht ze orientéieren. Mir hunn och de franséischen Text gekuckt an hu fonnt, dass dee franséischen Text eigentlech méi präzis ass, a mir hunn eis och duerfir un deen ugeleent.

Mir hunn eis ugeleent, aus deem ganz einfache Grond, well et hei net nëmmen ëm eng Disposition vun dem Strofrecht geet, mä et heescht virun allem och, déi herno an der Praxis ze applizéieren. An dofir ass et ëmmer utile, wann ee kann op d'Rechtssprechung vun Nopeschlänner zréckgräifen. An dësem Fall wier dat Frankräich.

Ech géif mech also freeën, wann deen Text hei, nodeem en hoffentlech vun der Conférence des Présidents als recevabel ugeholl géif ginn, säin normale legislative Wee géif goen an och bei eis an dem Strofrecht, a méi präzis am Gesetz vun 1982 iwwert de Schutz vun der Privatsphär, säin Néierschlag kéint fannen.

An dat gesot, Här President, géif ech mer erlaben, lech dës Proposition de loi ze iwwerreechen, an ech soen alle Membere vun der Chamber Merci fir d'Nolauschtenen.

**7407 - Proposition de loi modifiant la loi du 11 août 1982 concernant la protection de la vie privée**

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmoos, Här Roth. Ech ginn Akt vun Depôt vun dëser Proposition de loi. Da kënnen mer zum Ordre du jour vun haut kommen.

## 5. 7397 - Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État

Als éischte Punkt vun haut hu mer eng Orientéierungsdebat iwwert déi grouss Infrastrukturprojete vun Stat. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech schonn ageschriwwen: den Här Serge Wilmes, den Här Max Hahn, den Här Yves Cruchten, den Här Jeff Engelen, den Här Marc Goergen an den Här Dan Biancalana.

Als Éischt héiere mer de Rapporteur vun der Orientéierungsdebat Nummer 7397, den Här Carlo Back. Här Back, Dir hutt d'Wuert.

### Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

► **M. Carlo Back (déi gréng), rapporteur.** - Merci, Här President. Kolleeginnen a Kolleegen, wéi Der wësst, geet et bei der Orientéierungsdebat vun haut ëm déi grouss Infrastrukturprojeten, déi d'Regierung am Laf vun deenen nächste Jore wëllt ëmsetzen.

Fir deemtspriechend Etüden an natierlech och Projekte kënnen ze realiséieren, muss d'Chamber fir d'Éischt hiren Accord de principe dozou ginn. Engersäits kréien d'Deputéiert domat méi Matsproocherecht beim Plange vun neien Infrastrukturen a Projeten, anersäits geet et awer och drëm, méi Transparenz an de finanzielle Suivi vun all Projet ze bréngen, esou wéi et am Joer 2005 vun der Budgetskontrollkommissioun festgehal ginn ass.

Ënnert dës Prozedur falen zënter dem Joer 2009 sämtlech Projeten, déi ee geschate Käschtepunkt vun zéng Milliounen Euro a méi wäerten errechen. Doriwwer eraus, wéi Der wësst, muss bekanntlech fir all Projet vun iwwer 40 Milliounen ee speziell Finanzéierungsgesetz ausgeschafft ginn.

Am Joer 2005 ass des Weidere festgehal ginn, datt d'Budgetskontrollkommissioun de finanzielle Suivi vun dëse groussen Infrastrukturprojete muss am A behalen. Dat bedeit, datt den zoustännege Minister där Kommissioun all sechs Méint ee Rapport iwwert déi finanziell Evolutioun vun all Projet muss presentéieren, deen am Kader vun dëser Debat accordéiert ginn ass.

Esou vill zur Prozedur, déi, wéi gesot, zënter elo zéng Joer besteet.

Här President, ech kéim dann zu den neie Projeten, 33 un der Zuel, déi der Kommissioun vun der Mobilitéit an den ëffentlechen Aar-

bechten an de Sëtzunge vum 31. Januar a 4. Februar 2019 en détail presentéiert gi sinn.

Wann ee sech déi Lëscht méi genau ukuckt, stellt ee fest, datt de Spektrum vun de Projekte ganz breet gestreet ass. Dat geet vum Gesondheetsberäich iwwert d'Strukturen, déi fir den ëffentlechen Dëngscht gebaut ginn, Schoulen, Transport, Stroossebau, iwwert de Justizberäich bis zum Ënnerhalt vu Strukturen, déi schonns iwwer 20 Joer um Bockel hunn an déi deemtspriechend och ënnerhale musse ginn.

Eng vun de Prioritéite läit dëst Joer bei der Verbesserung vun der Mobilitéit, dem ëffentlechen Transport, der Mobilité douce, der Verbesserung vun de Stroosseninfrastrukturen, déi de Verkéier méi flëseg maache sollen an natierlech virun allem och d'Sécherheet op eise Stroosse verbessere sollen.

Ech presentéieren d'Projeten natierlech an enger gekierzter Fassung a ginn do d'Budgeten un, wa se eis virleien. Wéi gesot, déi Etüde sollen och dozou dëngen, ze weisen, wat dann elo dat finanziell heescht fir eise Stat.

Ech fänken u mat de Projeten, déi vu Bâtiments publics ausgeschafft goufen. An déi éischt Projeten, déi gehéieren zum Fonds d'investissements publics administratifs, also fir administrativ Infrastrukturen ze bauen.

Fir d'Éischt, am éischte Projet geet et ëm d'Zesummeleën, d'Renovatioun an de Reamenagement vun den Haiser Nummer 45 - dat ass dat aktuell Gebai vun der Administration des contributions directes - an dem Gebai Nummer 43, dem Passbüro, deem ale Passbüro um Boulevard Roosevelt hei an der Stad. An dat Ganzt ass zugonschte vun der Steiervverwaltung, déi an deenen nächste Jore méi Personal bäikritt.

Nächste Projet ass een neie Kontrolltuerm um Findel. De Findel verfuegt de Moment iwwer ee Kontrolltuerm, wou d'technesch Equipe-menter en fin de vie sinn. Mä och aus Sécherheets- an operationellen Ursachen ass virgeschloe ginn, een zweeten Tuerm opzebauen. Deen alen Tuerm géif bäibehale ginn als Backup.

D'ANA, d'Administration de la navigation aérienne, analyséiert déi verschidden Optione fir d'Implantatioun vun dësem neien Tower.

Dann d'Projeten, déi ënnert dem Fonds d'investissements publics scolaires lafen.

Do ass et den Ausbau vum Informatiks- a Wëssenschaftspôle, och nach Future Hub genannt, am Lycée technique zu Esch/Uelzecht, deen een Ausbau verlaangt vum Lycée betreffend d'Unzuel vu Klasseraim an Informatiksraum. Raim, wou Informatik a Kommunikatioun enseignéiert gëtt, ginn och gebraucht. Och ee Cybercafé ass hei virgesinn.

De Projet Nummer 3 dann: Déi stänneg Zounam vu Schüler an der Europaschoul verlaangt eng Vergréisserung vun der Europaschoul um Kierchbierg um Boulevard Konrad Adenauer. Hei geet et ëm d'Schoul vun de Schüler aus dem Primärunterricht.

Dann d'Projete vum Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux.

Niewent dem Prisong vu Schraasseg soll eng Unité de psychiatrie spéciale judiciaire opgericht ginn. Hei geet et drëm, Persounen, déi zu enger Prisongsstrof condemnéiert goufen, mä psychiatresch Problemer hunn, déi net am Prisong selwer kënnen en charge geholl ginn, an enger adequater Struktur ënnerzebréngen. Dës Struktur gëtt direkt niewent dem Prisong opgebaut.

Bei deenen zwee folgende Projekte geet et drëm, zwou besteeënd Infrastrukturen, an zwar de Centre socio-éducatif de l'État ze renovéieren an ze vergréisseren. Et handelt sech hei ëm Schraasseg an Dräibur. Hei geet et drëm, Jugendlecher, déi vun engem Riichter dohinner placéiert goufen, an enger adequater Infrastruktur ënnerzebréngen.

Dann zum Projekt vun engem Article budgétaire, deen „Pavillons modulaires préfabriqués“ betitelt ass. An do geet et ëm de Projet beim Centre hospitalier. Op Terrainen, déi dem Stat gehéieren, ginn dräi Pavillons modulaires gebaut, déi vun dräi Institutiounen aus dem Gesondheetssecteur benotzt solle ginn.

Da kommen ech zum gréissten Deel vu mengem Exposé, vu mengem Rapport, an dat sinn dann d'Projeten, déi duerch de Fonds des routes finanziert ginn. An déi Projekte ginn natierlech vun de Ponts et chaussées kontrolléiert an och ausgefouert.

Déi zwee folgend Projeten, ech hunn déi regroupéiert, sollen erlaben, datt d'Bussen op engem eegene Couloir kënnen vu Gonnereng bei Jonglënster op de Kierchbierg bei de Pôle d'échange Luxexpo fueren. Ee ganz innovative Projet fir eist Land, deen zu enger gréisserer At-

traktivitéit vum ëffentlechen Transport op der lechternacher Streck soll bäidroen.

Fir d'Éischt soll e bidirectionnelle Couloir fir Bussen an der Mëtt vun der Strooss geschaf ginn, an zwar tëschent Gonnereng a Waldhaff. Déi Voie soll aktivéiert ginn a Fonctioun vum Traficopkommess iwwert den Dag, an zwar moies Richtung Waldhaff an am spéide Mëtteg vum Waldhaff op Gonnereng. Fir dat ze maachen, muss d'Strooss awer op dräi Bannen erweidert gi vum Waldhaff, wou de Moment nëmmen zwou Bunne ginn. Duerno mussen dann och déi néideg Infrastrukture geschaf ginn, fir déi Couloiren a Fonctioun vum Traficopkommess ze geréieren.

Vum Echangeur Waldhaff geet et da virun op de Kierchbierg, riets laanscht de Centre de remisage vum Tram bei de Pôle d'échange Luxexpo. Dofir gëtt do niewent der besteeënder A7 ee Couloir gebaut, op deem de Bus kann eleng zirkuléieren.

Déi zwee Projekte si kompatibel mat den Ëmweltstrategien an deenen Zonen, déi vum Projet betraff sinn.

Dann de Reamenagement vun der Traversée vu Jonglënster. Nodeems de Contournement vu Jonglënster a Betrib geholl gouf, soll elo d'N11, déi duerch Jonglënster geet, amenagéiert ginn, nom Modell vun der N7 duerch den Uelzechtall. Heizou gehéiere Moossnamen zur Berouegung vun Verkéier mat enger Zon 30 op enger Deelstreck an och eng Vëlospist laanscht d'N11 ass virgesinn.

Da kënnt zu lechternach eng Voie de délestage: Zu lechternach gëtt eng Entlaaschtungsstrooss gebaut no dem Konzept, deen 2011 ausgeschafft ginn ass. Dës Strooss soll, wann ee vun Dikrech kënnt, iwwert déi al Charly-Trace goen. De Grenzverkéier Richtung Däitschland soll iwwer eng nei ausgeluechten Nationalstrooss féieren an d'Kräizungen, déi haut fir de Stau bis an lechternach era suergen, duerch zwee Bypassen ersat ginn.

Dann de Reamenagement vum Echangeur Sennengerbierg. Dës Projet betrëfft den Echangeur vum Sennengerbierg an déi Bréck, déi dozou gehéiert. Dësen Echangeur muss iwwerschafft ginn, well en net méi un den Trafic ugepasst ass. Dës Embaumarbechte stinn och am Kontext vum Tram, dee jo vum Kierchbierg bis bei de Fluchhaff fuere soll. Derbäi kënnt och nach, datt um Héienhaff ee Pôle d'échange soll gebaut ginn. D'Bréck soll och vergréissert ginn. Dat Ganzt verlaangt virun allem ee ganz strenge Phasage a Planning.

Dann de Boulevard du Hoehenhof: De Boulevard vum Héienhaff mécht d'Verbindung tëschent dem Parvis vun dem Fluchhafen, der N1 an der Strooss, déi laanscht d'Autobunn op de Cargocenter féiert. De Boulevard gëtt och Accès op de Pôle d'échange Ostsäit. Op dem Boulevard soll den Tram zirkuléieren, individuellen Autosverkéier, Bussen an och Cyclisten a Foussgänger.

Dann ee Projet zu Capellen a Mamer. Op Basis vun enger Traficstudie Mamer-Kielen-Käerch ass no enger Entlaaschtungsstrooss gesicht gi fir d'N6 op deem Stéck tëschent dem Rondpoint an der Entrée vu Capellen an dem Rondpoint hanner Mamer. Do ass virgesinn, eng Strooss ze bauen, déi hannert der Zone d'activité économique läit an de Verkéier vun Ollem op den CR102 leet. Et kennt net jiddwereen déi Strooss, mä dat ass déi Strooss, déi vu Kielen op Mamer geet. Dëst erlaabt och, déi geféierlech Plaze vum aktuellen Echangeur mat der Autobunn ze eliminéieren, mä och dem Transport en commun déi néideg Fluiditéit op der N6 ze garantéieren.

Dee Projet ass och kompatibel mat den Ëmweltstrategien an deenen Zonen, déi vum Projet betraff sinn.

Dann de Reamenagement vun der A4 ronderëm d'Porte de Hollerich. Am Kader vum Projet Porte de Hollerich, een urbanistesche Projet vun der Stad Lëtzebuerg, kann déi aktuell Stroossekonfiguratioun net méi erhale bleiwen. Dëst betrëfft d'A4, déi nei amenagéiert gi muss, an zwar en accord mat dem urbanistesche Projet, deen elo amgaangen ass ausgeschafft ze ginn. Do muss een natierlech och den Tracé vum Tram integréieren.

Dann de Projet am Kader vun de Friché vun ARBED-Schëffleng. Dat neit Konzept vun der Hierarchie vum Réseau routier an der Regioun Esch-Schëffleng-Belval gesäit eng Berouegung vun dem Trafic an deene Quartiere vir.

Des Weideren ass am Kader vum neien Entwécklungsplang vun de Frichen zu Schëffleng och een Accès zu dëse Frichen iwwert d'Penetrante vu Lalleng, der N4 virgesinn. Hei ass eng nei N4 geplangt am Kader vun deenen urbanisteschen Etüden zu dësen Entwécklungsplang.

Dann een aneren interessante Projet, dat ass d'Voie pour tram rapide tëschent Féiz a Leideleng. De MoDu 2.0 gesäit eng Linn vun engem

Tram rapide an enger Express-Vëlospist tëschent Lëtzebuerg a Belval vir. Dës zwou Mobilitéitsmodalitéite solle jo laanscht d'A4 gefouert ginn. Dës Projet muss an all déi aner Projeten, déi do virgesi sinn, integréiert ginn. Op där Streck sinn och nach Enkpäss am ekologesche Beräich souwéi am Urbanismus ze iwwerwannen.

Dofir ass den Aménagement vun der A4 tëschent Leideleng a Féiz nach eng Kéier op de Leescht geholl ginn, fir den Tram rapide anzubannen an notament fir d'Zirkulatioun vun de Bussen ze verbessern. Hei ass eng Bande d'arrêt d'urgence virgesinn, déi berüümt BAU, déi a Fonctioun vum Trafic vum Bus a Covoiturage benotzt ka ginn. A beim Echangeur vu Leideleng ass och virgesinn, ee Passage fir Wëld iwwert d'Autobunn ze bauen, fir deen natierleche Couloir écologique am Leidelenger Bësch erëm hierstellen, deen duerch de Bau vun der A4 ënnerbrach ginn ass.

Dann de Prolongement vum Tram vum Findel Richtung Kalchesbréck: D'Verlängerung vum Tram vum Findel bis Kalchesbréck ass eng weider méiglech Etapp an der Extensioun vum Tramsreseau. Dëst soll am Kontext vun der urbanistescher Weiterentwécklung vun deem Quartier analyséiert ginn, mä och vun dem Reamenagement vun der N1, wou och den ëffentlechen Transport soll ausgebaut ginn.

Dann den Tram op der Areler Strooss an der Stad: Eng weider Extensioun vum Tramsreseau ass op der Areler Strooss virgesinn. Hei soll studéiert ginn, wéi een den Tram vun dem Pôle d'échange op der Stäreplaz kéint weiterféiere bis bei de Centre hospitalier. Hei soll och wéi an deenen anere Projeten d'urbanistesche Entwécklung an deem Quartier mat engem effizienten ëffentlechen Transport an enger Mobilité douce zesummen analyséiert ginn.

Dann eng Voie de délestage zu Réiden: Och zu Réiden gëtt analyséiert, wéi een eng Entlaaschtungsstrooss an der Peripherie vu Réiden kéint bauen, déi et géif erlaben, den Transitverkéier aus Réiden erauszehalen. Et ass och virgesinn, eng Vëlospist an de geplangte Réseau anzubannen.

Da komme mer op de Rouscht zu Biissen: D'Aktivitéitszone ronderëm d'N7 um Rouscht verlaangen ee Reamenagement vun der N7. Et geet drëm, de Verkéier méi flëseg ze maache mam Embau vun der Stroossekräizung Rouscht. Vëlospiste sinn och hei virgesi souwéi securiséiert Busarëten.

Dann de Carrefour Këppenhaff mam Accès Zone d'activité Fléibuer: Op der N7 soll d'Kräizung Këppenhaff nei amenagéiert ginn, fir méi sécher ze ginn. Dës Kräizung ass eng geféierlech Plaz mat schwéieren Accidenten.

Dann och de Carrefour zu Lëpschent. Op der N7 soll d'Kräizung vu Lëpschent méi sécher gemaach gi mat enger Ënnerféierung.

► **M. André Bauler (DP).** - Très bien !

► **M. Carlo Back (déi gréng), rapporteur.** - Dat erlaabt et och, d'Benotze vum Transport public méi sécher ze gestalten a virun allem och méi accessibel. Déi zwee Projekte sollen, wéi gesot, virun allem zu der Sécherheet op der N7 bäidroen.

Dann op der Streck Meechtem bis Hëttermillen gëtt d'Piste cyclable 3, d'PC3 separat vun der Strooss gebaut. Effektiv gëtt d'N10, déi do zéng (veuillez lire: eelef) Meter breet ass, reduzéiert. Dëst erlaabt et, d'Vëlospist och sécher separat vun der Strooss ze gestalten.

Dann an d'Stad, den Elargissement vun dem Viaduc, och nach déi Al Bréck genannt. De Kader ass d'Modernisatioun vum Transport public an der Stad. Dofir ass op der Aler Bréck eng supplementar Busspur virgesinn, déi a Richtung Gare geet. Déi zwou Autosspuren a Richtung Uewerstad bleiwe bestoen. Un d'duuss Mobilitéit, also Foussgänger a Vëlo ass och geduecht ginn. D'Bréck gëtt 4,5 Meter méi breet gemaach fir d'Foussgänger an d'Cyclisten. D'Foussgänger kënnen awer och nach déi aner Säit vun der Strooss benotzen. Dës Projet ass schonn ugefaange ginn, well deen éischten Devis ënner 10 Milliounen louch. Den Devis ass elo bei 14 Milliounen, TVA inclus. De Ministère wëllt dat am Sënn vun der Transparenz dofir och nach eng Kéier hei presentéieren.

Dann den Ouvrage d'art Bowstring zu Schëffleng. Dir kennt déi Plaz vläicht allegueren. Dat ass schonn eppes Extraes fir hei am Land. Eng Bréck mat engem laang gezunnene Bou steet op der A13, der Collectrice du Sud, bei Schëffleng. Déi Bréck kräizt do d'Strooss vu Schëffleng op Nærzeng an d'Zuchlinn vu Beetebuerg op Schëffleng. Dës Bréck ass an engem schlechten Zoustand, soudatt se muss rehabilitéiert ginn.

Am Kader vun dëser Rehabilitatioun soll d'Bréck och méi héich gestallt ginn, also no uewe gehewe ginn. Dat erlaabt dann och spéider, datt Zich mat engem méi héije Gabarit





kënnen do op där Streck zirkuléieren, wat de Moment net méiglech ass.

Den Devis hei ass 17 Milliounen Euro.

Dann den Tunnel Markusbiërg, eng „never-ending story“. Am Tunnel Markusbiërg op der A13 ass schonn zënter 2006 eng Zon op der Autobunn lokaliséiert ginn, déi dozou féiert, datt do regelméisseg mussen Travaux d'entretien gemaach ginn. Dëst ass op eng geologesch Couche zrëckzeféieren, déi quasi opquëllt, an dat regelméisseg. Hei ass d'Zirkulatioun da schwierig an net optimal. Dëse Problem soll elo definitiv aus dem Wee geschaaft ginn. Deen Devis hei ass 21 Milliounen Euro.

Dann de Pôle d'échange Gare centrale. De Pôle d'échange Gare centrale zu Lëtzebuerg soll erlaben, datt all Modalitéite sech hei kräizen a begéinen: Bus, Tram, Vëlo, Auto, Foussgänger. Esou sollen och fir d'RGTR-Busse ronderëm d'Rocade de Bonnevoie Arrëten amenagéiert ginn.

De Park & Ride vu Fréiseng ass op der N3 no bei der franséischer Grenz. Vun do aus fueren eng Rei Bussen an d'Stad a bei de Lycée vu Belval. De Moment sinn do 260 Plaze virgesinn, déi awer net duerginn, fir d'Besoinen ofzedecken. Hei ass eng Extenssioun vu 600 Parkplazen op zwee Gebaier virgesinn. De Käschteverschlag läit bei 24 Milliounen Euro.

Dann d'Suppressioun vun zwee Passages à niveau zu Pëtten. Zu Pëtten bei Miersch ass virgesinn, déi zwee besteeënd Passages à niveau ofzeschaffen. Déi nei Struktur, déi hei soll gebaut ginn, géif och erlaben, de Duerchgangsverkéier zu Miersch ze verklengeren.

Dann ee Projet, deen eis och hei am Haus interesséiert, dat ass de Contournement zu Dippach mat der Suppressioun vum Passage à niveau 5. D'Realisatioun vun dem Contournement zu Dippach géif et erlaben, de Passage à niveau ofzeschaffen an den Duerchgangsverkéier ze reduzéieren. Och dee Projet, wéi gesot, géif dann engem Enn zougefouert ginn.

Dann nach e Projet vum Fonds du rail, dat ass eng Struktur, déi soll gebaut ginn um Houwald bei der Gare. Um Pôle d'échange Houwald, also direkt niewent der Gare Houwald an dem zukünftigen Arrêt ass virgesinn, een Administratiounsgebai opzeriichten. De Moment sinn 9 Niveaue virgesinn, dovun 6 Niveaue fir Büroen. De Besoin u Bürosgebaier ass grouss. An d'fir soll nach weider analyséiert ginn, fir dës Parzell maximal an der Héicht auszunutzen. Den Devis ass bei 36 Milliounen Euro.

Sou, ech kommen elo zum Enn, um 23 Minuten. Villmools Merci, Här President, datt Der mer erlaabt hutt, e bëssen iwwert d'Zäit ze goen.

**(Brouhaha)**

► **Une voix.**- Dir sidd nach am grénge Beräich.

► **M. Carlo Back** (déi gréng), rapporteur.- Jo. Ech mengen, ech ...

**(Interruptions)**

► **Une voix.**- Dir kënnt roueg weidermaachen.

► **M. Carlo Back** (déi gréng), rapporteur.- Soll ech nach virufueren? Ech hunn awer elo keng Projekte méi. Den Här Bausch huet der awer nach vläicht derbäi.

**(Hilarité)**

► **Une autre voix.**- Dat ass exzellent.

► **M. Carlo Back** (déi gréng), rapporteur.- Dës Projekte goufen natierlech vill méi detailléiert an der zoustänneger Kommissioun virgestallt a si hunn och den Aval vun der Kommissioun kritt.

A wéi gesot, dat Ganzt hu mer jo an eng Motioun verfaasst, déi ech dem Här President elo iwwerrechen an déi mer och dann herno votéieren. Wann ech gelift!

**Motion 1**

« Grands projets d'infrastructure de l'État »

La Chambre des Députés,

vu, d'une part,

- la nécessité de garantir une transparence optimale lors de l'élaboration des grands projets d'infrastructure ;

- la volonté du Gouvernement d'assurer la définition, la conception et la mise en œuvre d'une politique intégrée en matière d'aménagement du territoire, de réseaux de transports et de bâtiments publics ;

vu, d'autre part,

- l'avis de la Cour des comptes sur l'adaptation du budget voté des grands projets d'infrastructure du 22 mars 2001 ;

- la motion de la Chambre des Députés du 29 janvier 2002 prise suite à la présentation de l'avis précité ;

- les propositions des groupes parlementaires au sujet d'une amélioration des procédures permettant d'éviter les dépassements des coûts des grands projets d'infrastructure dans le futur, transmises en date du 12 avril 2005 par Monsieur le Président de la Chambre des Députés à Monsieur le Premier Ministre ;

vu la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation des grands projets d'infrastructure adoptée en date du 3 avril 2006 par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes sur proposition de Monsieur le Ministre des Travaux publics et dont les points principaux ont été repris dans une motion « grands projets d'infrastructure Travaux publics » du 23 octobre 2008 ;

considérant que ladite procédure répond aux préoccupations dans la motion précitée du 29 janvier 2002 ;

vu la motion du 13 mai 2009 de la Chambre des Députés invitant le Gouvernement à veiller à ce que ces procédures soient appliquées, mutatis mutandis, par tous les départements ministériels lors de la mise en œuvre de projets d'infrastructure susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 10 millions d'euros ;

vu la liste des projets d'infrastructure susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 10 millions d'euros, à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de l'autorisation pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un avant-projet détaillé (APD) à charge du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et présentée lors des séances du 31 janvier 2019 et du 4 février 2019 de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics ;

considérant que suite aux informations détaillées fournies par les responsables du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a avisé favorablement chaque projet de la liste présentée ;

marque son accord à l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause à partir de l'exercice budgétaire 2019 afin de garantir les objectifs suivants :

a. en ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds d'investissements publics administratifs

1. rénovation et agrandissement du siège de l'Administration des contributions directes (y compris bâtiment « Zürich »), Luxembourg

2. construction d'une nouvelle tour de contrôle au Findel

b. en ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds d'investissements publics scolaires

3. extension du Lycée technique Esch-sur-Alzette

4. extension des bâtiments de l'école primaire de l'École européenne I, Luxembourg-Kirchberg

c. en ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

5. construction d'une unité de psychiatrie spéciale judiciaire au Centre pénitentiaire, Schrassig

6. rénovation et extension du Centre socio-éducatif de l'État, Schrassig

7. rénovation et extension du Centre socio-éducatif de l'État, Dreiborn

d. en ce qui concerne le champ d'intervention relatif à l'article budgétaire 51.4.72.023 (Acquisition, déplacement, évacuation, remise en état et installation de pavillons modulaires préfabriqués sur divers sites à travers le pays)

8. construction modulaire pour le Luxembourg Institute of Health (LIH), Luxembourg

e. en ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds des routes

9. création d'un couloir pour bus entre Waldhaff et Kirchberg (A7)

10. création d'un couloir pour bus entre Gonderange et Waldhaff (N11)

11. réaménagement de la traversée de Junglinster (N11)

12. construction d'une voie de délestage à Echternach (N10/E29/N11)

13. réaménagement de l'échangeur Senningerberg (A1)

14. création du Boulevard du Hoehenhof

15. création d'une voie de délestage et raccordement de la ZAE-CR102 avec réaménagement de l'échangeur Capellen (A6)

16. réaménagement A4/B4 et avenue du Gees-seknäppchen

17. aménagement d'une « Nouvelle N4 » et des routes étatiques dans le cadre du développement de la friche ARBED-Schiffange

18. aménagement d'une voie pour tram rapide, bande d'arrêt d'urgence et covoiturage, des

échangeurs et d'un couloir écologique « Leidelen-gerbësch » entre Foetz et Leudelange (A4)

19. prolongement de la ligne de tramway - Findel Kalchesbruck (N1)

20. prolongement de la ligne de tramway - Route d'Arlon (N6)

21. aménagement d'un axe de desserte/voie de délestage à Redange (N22/CR304)

22. reconfiguration de carrefours dans le contexte de la Z. A. « um Rouscht » à Bissen (N7/CR115/CR306)

23. sécurisation du carrefour Këppenhaff avec accès Z. A. Fléibur (N7/CR377)

24. aménagement d'un carrefour dénivelé à Liperscheid (N7)

25. réaménagement de N10 Machtum-Ahn-Hettermillen avec piste cyclable PC3

26. élargissement du viaduc « Passerelle » pour piste cyclable (OA788)

27. réhabilitation du pont en arche Bowstring Schiffange sur l'A13 (OA1084)

28. assainissement de la zone de gonflement du Tunnel Markusberg sur A13 (OA1219)

29. mise en place du pôle d'échange « Gare Centrale », Luxembourg

30. extension du Park & Ride Frisange

31. suppression des passages à niveau PN24 et PN24A à Pettingen (N7/CR123)

32. aménagement du contournement Dippach-Gare avec suppression PN5 (N13)

f. en ce qui concerne le champ d'intervention du Fonds du rail

33. construction d'un bâtiment administratif au pôle d'échange multimodal Howald.

(s.) Carlo Back, Dan Biancalana, Max Hahn, Josée Lorsché, David Wagner, Serge Wilmes.

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci.

► **M. Carlo Back** (déi gréng), rapporteur.- Si ass vun de Parteien LSAP, DP, CSV, déi gréng an och déi Lénk ënnerschrifwe ginn a si fuerdert d'Regierung op, déi néideg Etüden ze lancéieren, fir datt d'Projete kënnen ëmgësat ginn. Ech ginn elo net op den Detail vun dëser Motioun an, mä et ass eng Motioun, déi quasi all Joers hei erëmkënn, an den Text ass equivalent dozou.

Da schwätzen ech och nach als Member vun déi gréng elo hei an der Chamber. Dës Projeten erlaben eis et, fir eist Land op d'Zukunft ze preparéieren. Wéi virdu gesot, eng ganz Rei Secteure si vun dëse Projete beträff. Dofir ginn ech dann och am Numm vun der grénger Fraktioun den Accord fir dës Motioun.

Ech soen lech villmools Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.**- Très bien !

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci villmools, Här Back. Als éischte Riedner ass den honorabelen Här Serge Wilmes agedroen. Här Wilmes, Dir hutt d'Wuert.

**Débat**

► **M. Serge Wilmes** (CSV).- Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, Här Minister, dem Rapporteur wëll ech villmools Merci soe fir säi Rapport. Hien huet sech d'Méi gemaach, fir déi 33 Projeten, déi hei an der nächster Zäit solle studéiert ginn an dann och realiséiert ginn, wat mer och hoffen, am Detail ze erklären. Dat erspuert mer et, fir op déi eenzel Projeten am Detail nach eng Kéier mussen anzegoen.

Ech wëll direkt vu virera soen, mir ënnerstëtzen als CSV natierlech och alleguerten déi heiten Etüden, déi solle gemaach ginn. Mir sinn also mat dem Prinzip dovunne d'accord a mir wäerten also och onsen Accord ginn zu där heite Motioun, déi ech am Numm vun der CSV mat ënnerschrifwen hunn.

Bon, zu den eenzelne Gebaier, déi sollen an Zukunft ausgebaut gi respektiv nei gebaut ginn, do wëll ech elo net ze vill driwwer soen. Mir fannen et awer natierlech ganz gutt, datt zum Beispill eng Steierverwaltung och endlech soll kënnen ee modernt Gebai kréien, wat renovéiert ass a wou alles op ee Site soll konzentréiert ginn. Dat ass also e wichtege Projet fir ons, geneesou wéi datt de Findel soll en zweete Kontrolltuerm kréien, well de Findel ass jo weiderhi staark amgaangen ze wuessen a brauch déi modernsten Infrastrukturen och. Dozou gehéiert een zweete Kontrolltuerm. Wichteg a gutt ass och, datt d'Extenssioun geplangt si vu Lycée wéi deem zu Esch/Uelzecht, den technesche Lycée, oder der Europaschoul um Kierchbiërg. D'Land wiest weider ganz staark a mir brauchen alleguerten déi dote Vergréisserungen, fir deem Wuesstum dann och kënnen gerecht ze ginn.

Datselwecht gëllt dann och fir alleguer déi Unitéiten zu Schraasseg an zu Dräibur, déi solle

vergréissert ginn. An da schliisslech komme mer awer, mengen ech, op deen Haaptpunkt, dat ass de Fonds des routes, wou eng ganz Partie a wou jo déi meeschte Projeten och an dëser Motioun dran enthalen sinn. Dat wonnert jo keen. Ech mengen, mir wëssen alleguerten, datt d'Mobilitéit niewent dem Logement déi Haapterausforderunge vum Land sinn an datt mer natierlech nach ëmmer an der Situatioun sinn, datt mer deem staarke Wuesstum meeschtens eben hannendralafen, well et schwéier ass, dat ze anticipéieren, och wann et de Wëllen ass vun der neier Regierung, fir an Zukunft kënnen méi ze anticipéieren, wat mer och ënnerstëtzen.

Mä mir wëssen awer och alleguerten, datt mer net wäerte vun haut op muer déi Infrastrukturen do kënnen realiséieren, och wa jiddweree vun ons sech natierlech géif wënschen, datt mer dat scho kéinten alleguerte muer dostoen hunn. Mä natierlech brauch dat seng Zäit, well dat huet eng ganz Partie vu Prozeduren, déi dat mat sech bréngt, natierlech och eng ganz Partie vu Chantieren, vun Aarbechten, déi musse gemaach ginn. An dat geet nun eemol net an där kuerzer Zäit, wéi mer dat vläicht ëmmer alleguerte gären hätten. Also däärs si mer ons alleguerte bewosst. Dofir mengen ech, muss och jiddweree dat fairerweis dann och agesinn an, bon ech soen, net iwwerbidden an deem Sënn mat Projeten, déi sech zwar gutt unhéieren, mä déi, wéi gesot, alleguerten ëmmer eng Zäit brauchen, fir sech ëmzesetzen.

E wichtege Projet, an dat ass eppes, wat mer ganz kloer och ënnerstëtzen, dat sinn déi Busspuren, déi solle bäikommen tëscht dem Waldhaff an dem Kierchbiërg an tëscht Gonnereng an dem Waldhaff. A ganz besonnesch bei deem Projet tëscht Gonnereng an dem Waldhaff fanne mer, datt dat e ganz gudder Projet ass, well et souzesoe wéi e Pilotprojet och ka consideréiert gi mat där variabler Busspur, well mer jo dacks déi Situatioun hunn, grad eben och ronderëm an an der Stad, wou de Gabarit vun de Stroossen einfach net duergeet, fir datt mer nach kéinten op béid Säiten eng Busspur maachen, fir d'Busse kënnen eran an erausfueren ze loosse. Hei mat dësem Projet géif een emol esou eppes kënnen amenagéieren. Et nëtzt an dësem Moment am meeschten deene Leit aus dem Oste vum Land, mä tant mieux fir si.

Mä wann deen dote Projet bis gemaach ass - de Minister huet ons dat jo an der Kommissioun gesot, ech hat em déi Fro gestallt -, kommen aner Projeten och nach eng Kéier no. E ganz wichtege Projet wär zum Beispill och, dat am Eecherbiërg ze maachen, wat jo och ee vun deenen Haaptpunkten ass an der Stad, wou et ebe moies immens staut. Dat wier och eng Méiglechkeet. An de Minister huet gesot, dat wär envisagéiert, fir do och esou eng variabel Busspur, wou een owes d'Bussen eraus a moies eben erafuere léisst op darselwechter Spur, ze amenagéieren.

Et gi sécherlech nach aner Punkten an der Stad a ronderëm d'Stad, wou een dat kéint realiséieren. Also dat fanne mer e ganz, ganz gudder Projet, well en eben eppes erlaabt, wat am Moment net méiglech ass, nämlech datt de Bus ka méi séier weiderkomme wéi den Auto. An et ass awer nëmme dann, wann de Bus méi séier fiert wéi den Auto - nieft der Capacitéit, der Sécherheet, der Pënktlechkeet natierlech -, datt och nach méi Leit sech kënnen motivéieren, fir mam Bus ze fueren.

Déi ganz Annoncé ronderëm de gratis ëffentlechen Transport, ech mengen, de Minister huet jo selwer ëmmer virun de Wahlen zu Recht gesot, datt et net dat ass, wat decisiv ass, mä am Endeffekt d'Qualitéit vum ëffentlechen Transport. Mat esou engem Projet schafft een da Qualitéit vum ëffentlechen Transport. An dofir ass et, mengen ech, och dat, wou een an Zukunft de Fokus muss drop leeën. An do kritt en och vun der CSV déi vollsten Ënnerstëtzung, well dat och fir ons nach ëmmer den A an O ass, fir den ëffentlechen Transport ze verbesseren.

Geneesou wichteg ass ons awer och, datt endlech, an ech soen dat ganz bewosst am Kader hei vun de Busspure respektiv dem ëffentlechen Transport, eng Rei Contournementen dann och gebaut ginn, wat jo och elo de Wëlle vun dem Minister ass, fir do kënnen méi dran ze investéieren. An déi ganz wichtege Contournementen, an dat wonnert, mengen ech, awer keen, dat ass do, wou am meeschte wäert och an Zukunft investéiert ginn a gebaut ginn, dat ass am Nordwesten an am Südweste vun der Stad, well do déi grouss Quartiere wäerten entstoe respektiv schonn amgaange sinn ze entstoen.





Niewent der Cloche d'Or an dem Ban de Gasperich wäert dat jo an Zukunft, an dat ass jo och an der Landesplanung esou virgesinn, am Weste vun Zéisseng sinn an natierlech och dee ganze Projet Porte de Hollerich, wou d'Stad Lëtzebuerg jo zesumme mam Stat a mat anere wäert en neie Quartier bauen, wou kënne bis zu 6.000 Awunner kommen.

Dofir brauche mer onbedéngt déi Contournementen vu Märel, vun Zéisseng an awer och vun Hesper a vun Alzeng. An dat net nëmme fir d'Liewensqualitéit vun deene Leit, déi haut schonn an deene Quartiere respektiv deenen Uertschaften do wunnen an déi natierlech geplozt si mat deem villen Duerchgangstrafic, an net nëmme, fir dann déi zukünftige Quartieren, déi do entstinn a wou wäerten Dausende vun Awunner bäikommen, kënne gutt unzeschleissen, wat jo och de Sënn an Zweck ass vun der Landesplanung. Well ech mengen, dat ass déi éischt Mesure, déi mer musse maachen: Méi Wunnengen à coût modéré respektiv déi ee sech ka leeschte bauen, fir d'Schaffen an d'Wunnen nees beieenezebréngen. Dat wäert do op deene Plazen an der Stad gemaach ginn. An dat ass déi allerwichtigste Mesure. Mä den öffentliche Transport muss natierlech dann och do kënne fonctionnéieren.

A wa mer déi Contournementen bauen, da sinn et net nëmme déi, déi kënne genotzt gi fir den öffentliche Transport, wat jo virgesinn ass mat dem Boulevard de Merl an dem Boulevard de Cessange, wou an Zukunft och kann den Tram driwwerfuere respektiv d'Bussen, mä och déi besteeënd Stroosse wéi d'Areler Strooss, wou zwar och soll den Tram driwwerfueren, an d'Lonkecher Strooss kënnen zum Beispill dann dee Moment méi entlaascht gi vun dem Duerchgangstrafic. An dat erlaabt et engem, fir och kënne mam Bus do besser virunzekommen. Well dat ass zum Beispill e klassescht Beispill vun enger Strooss, wou de Gabarit nun eemol deen ass, wéi en ass: En ass vill ze vill schmuel, fir do kënnen och nach iergendwann eng Kéier eng Busspur ze amenagéieren. Et ass awer eng vun deene meeschtbefuerenste Stroossen a Penetranté fir an d'Stad eran.

Wa mer awer ee Contournement hunn, entlaaschte mer déi Strooss wesentlech a mir kéinten ons och do Plaz schafe fir den öffentlichen Transport. E Contournement oder eng Strooss ze bauen, ass also net nëmme, wéi dacks awer behaupt gëtt, fir dann weideren Trafic domadder generéiert gëtt, dat heescht Individualverkéier, mä et erlaabt och, méi Plaz ze schafe fir den öffentlichen Transport, well et eben aner Plazen och entlaascht an och zousätzlech Plaz gëtt op deenen neie Contournementen fir den Tram an de Bus.

Dat ass ons ganz wichtig. An dowéinst ënnert mer do all Efforten, déi d'Regierung wëllt maachen, fir do méi séier weiderzekommen. Mir wëssen, datt dat net evident ass, fir do Terrainen ze kafen, déi sinn an Haut vu private Proprietären. Mä de Minister huet ons gesot, e kennt relativ gutt weider, wat deen éischten Trançon vun dem Boulevard de Merl betrëfft tëschent der Areler Strooss an dem Kräizgrënnchen. Dat ass ganz wichtig, well mer net nëmme den Tram wëllen dohinner verlängeren, mä do entstinn och nei Quartieren an der Stad Lëtzebuerg. Mä mir mussen dann awer och iergendwann eng Kéier weiderfueren. Also do kann ee se nëmme ënnerstëtzen, datt et esou séier wéi méiglech do weidergeet mam Kaf vun deenen Terrainen, fir kënnen déi Contournementen do ze bauen.

Da sinn och aner Projeten, déi ons wichtig schéngen fir d'Liewensqualitéit vun onse Matbierger. Dat ass, wann zu Jonglënster zum Beispill déi ganz Traversée wäert kënnen nei gestallt ginn, wann de Contournement jo elo besteet. An dat ass wéi mat der N7 och dee ganzen Uelzechtall zu Luerezenweier. Doduer, datt do ebe manner Trafic elo ass, well et do eng Méiglechkeet gëtt, fir kënne mam öffentlichen Transport respektiv Individualverkéier iwwert d'Autobunn dann ze fuere respektiv de Contournement, kënnen déi Stroossen an deenen Uertschaften nees méi zréckgebaut ginn.

Den Här Arendt schéngt net esou d'accord domat ze sinn. Mä op jidde Fall ass et emol awer e gudden Usaz, fir do ze kucken, datt déi Stroossen ebe méi Liewensqualitéit nees hierginn, genee ewéi déi Voie de délestage zu Iechternach.

Da wichtig Projeten, déi zesumme fallen, dat ass souwuel dee Boulevard vum Héienhaff wéi de Reamenagement vum Echange vum Sennengerbiere, well jo do soll dee grouesse Pôle d'échange entstoe respektiv dee grouesse Park & Ride um Héienhaff mat enger Capacitéit

téit, mengen ech, vu bis zu 4.000 Parkplazen, wat erëm fir déi Leit aus dem Oste ganz wichtig ass. An dowéinst mussen déi Amenagementen do gemaach ginn. An dozou zielt natierlech och d'Extensioune vum Tram Richtung Findel an doriwweier eraus, wat hei emol drasteet, wat studéiert gëtt, och Richtung Kalchesbréck.

Do ass et awer menger Meenung no net esou, wéi de Rapporteur gemengt huet, datt déi Extensioune am Kader ze gesi wär vun engem urbanistesche Projet. Mä ganz kloer ass do de Sënn an Zweck, wann d'Luxexpo géif en neie Site kréien, ass dat ee vun den Haaptsitten, deenen envisagéiert gëtt, fir dohinner ze kommen. Dat ass nach net ganz kloer. Ech hat dat och nach eng Kéier nogefrot. An dat ass och an der Rei, well een dee Site do soll als Site kënnen envisagéiere fir d'Luxexpo. Mä do stelle sech awer trotzdem dann eng Partie Froen, déi ech och an der Kommissioun gestallt hat, déi ech mer awer erlaben, nach emol eng Kéier hei kloer ze soen, nämlech: Wéi ass et da mat dem Verkéier, deen duerch eng méiglech Luxexpo, déi op deem Site géif entstoen, kéint provoziert ginn?

Dowéinst ass et fir eis ganz wichtig - an de Minister huet dat versprochen, datt dat géif geschéien -, wann dee Site also weiderhin och zréckbehale soll ginn, da mussen och Traficstudie gemaach ginn, wat dat fir eng Repercussioune hätt, och op Neiduerf respektiv ënnen op de Rond-point lergäertchen, dee jo elo scho relativ saturéiert ass, well ech mengen, wann dat net gemaach gëtt, da kann een och net einfach soen, dat wär e gudde Site. Dat huet eng ganz grouss Repercussioune oder risquéiert, eng grouss eben ze hunn. Dofir ass et wichtig, datt, wann dat e Site soll bleiwen, dann och déi Etüden do gläichzäiteg gemaach ginn.

Een anere wichtige Reamenagement, och wann en hei elo net esou ervirkennt, ass dee vun der sougenannter Avenue vum Geeseknappchen, also der A4, der B4. Dat ass jo och eng vun den Haaptentreeën. Wann een aus dem Süde kennt vun der Escher Autobunn, da stéisst een do an d'Stad eran, wou de Rapporteur rappeliert huet, datt et do jo de Projet gëtt Porte de Hollerich, wat e Projet ass, wéi ech virdru scho gesot hunn, vun der Stad Lëtzebuerg mat dem Stat zesummen an och mat private Proprietären, wou jo eben e ganz neie Quartier soll entstoen, wéi gesot bis zu 6.000 Awunner, wat och en Ecoquartier soll ginn, dat heescht, deen dann och soll der duusser Mobilitéit an och dem öffentlichen Transport d'Haaptplaz ginn.

Dofir ass et, wéi de Rapporteur zu Recht gesot huet, och ganz wichtig, net nëmme dann hei d'Stroossen ze reamenagéieren, fir dann dee Quartier do ka gebaut ginn, mä och den Tram, d'Extensioune vum Tram vun der Gare a Richtung Porte de Hollerich. Dat ass eng vun deenen absolutte Prioritéiten oder muss eng vun den absolute Prioritéiten sinn, well e jo dann net nëmme ënnen deen neie Quartier wäert desservéieren, mä och schonn uewen déi nei Quartieren, déi wäerten entstoen, nämlech déi vu Paul Wurth an Heintz van Landewyck. Dofir ass dat eng vun deene wichtigsten Extensioune vum Tram. All d'Extensioune schéngen mer fir jiddweree wichtig ze sinn. Mä do entstinn och esou vill nei Wunnengen, datt et wierklech Sënn mécht, fir deem och eng absolutte Prioritéit ze ginn.

Wa mer beim Tram sinn, da soll jo och an Zukunft eng Kéier e séieren Tram a Richtung Esch/Uelzecht fueren, ee Projet, dee jo nach ënnert dem MoDu 2.0 emol virgestallt ginn ass, wat natierlech e ganz ambitiöse Projet ass, dat gesi mer och an, deen och net wäert evident ginn ze realiséieren. An dowéinst ass et richtig an och gutt, datt eben elo hei och scho virgesi gëtt, d'Etüden ze maachen an esou den Amenagement respektiv de Reamenagement vun der A4 ze maachen, fir dann sech och do déi Terrainen, déi Emprise geséiert kënne ginn, fir herno och dee séieren Tram kënnen ze bauen, genauso wéi dann déi Méiglechkeet, fir e Couloir fir d'Busser respektiv de Covoiturage respektiv dann eng séier - ech wëll net soen, - eng Vélosautobunn ze schafen tëschent Esch/Uelzecht an der Stad Lëtzebuerg.

Kéint eis den Här Minister just nach eng Kéier soen, wéi laang hien ongeféier mengt, datt esou ee Projet nach wäert eventuell daueren? Well, wéi mer driwwer geschwat hatten am Kader vum MoDu 2.0 mam séieren Tram, hat Der, mengen ech, eng Kéier gesot, ongeféier 2030 misst een domadder rechnen. Mä vläicht geet et jo och méi séier nach. Dat wier op jidde Fall dat, wat mer géifen ënnerstëtzen. Et ass e komplizierte Projet. Mä kéint Der eis vläicht do nach eng Kéier e bësse méi Detailler awer elo scho liwweren, wéini domadder kéint gerechent ginn?

Da komme mer nach weider bei d'Extensioune vum Tram, an zwar Richtung Areler Strooss, eng Extensioune, déi och Sënn mécht, vun der

Stäreplaz aus, fir Richtung Mamer eng Kéier do ze kommen, well dat ass jo och de Sënn dovunner. D'Zil ass net, fir dann mer op der Grenz mat der Stad an de Stroossen eng Kéier stoe bleiwen. Eng éischt Etapp wär emol, vun der Stäreplaz bis bei de CHL ze kommen.

Do hat ech och an der Kommissioun d'Fro gestallt, datt et an deem Moment och wichtig wier, oder ob geplangt ass, besser gesot, fir dann op der Héicht vum CHL respektiv do niewendrun ee Pôle d'échange ze schafen, wann den Tram dann eng Kéier bis do ukënn, well et jo och am Konzept ass vun der Regierung, wat mer och ënnerstëtzen, datt jo an Zukunft déi RGTRen net méi queesch duerch d'Stad solle fueren, mä datt se jo op de Pôle d'échange hiren Terminen sollen hunn.

Elo ass deen éischte jo emol op der Stäreplaz. Dee wäert jo och dann emol bestoe bleiwen. Mä wa mer den Tram ebe méi verlängeren, mussen u sech nach weider esou Pôle d'échange oder Konnexionspunkten tëschent dem Tram an dem Auto respektiv dem Bus kënne kommen, an ob et eben och do d'Méiglechkeet gëtt a geplangt ass, fir op där Héicht ee Pôle d'échange ze maachen, wat géif Sënn an Zweck maachen, ëmsou méi wou da jo och lénks den Tram eng Kéier ofbéie soll Richtung Boulevard de Merl an dann iergendwann eng Kéier Boulevard de Cessange.

Kéint Der eis nach eng Kéier do soen, ob dat an Ären Ae méiglech ass an ob dat geplangt ass, fir esou ee Pôle d'échange och dann an deem Moment do ze amenagéieren?

Da mengen ech, Projeten, déi eis als CSV ganz speziell um Häerz leien a wou en onermiddlechen Asaz ëmmer gemaach ginn ass all déi Joren an och weider wäert gemaach gi vu mengem Kollege, dem Aly Kaes, dat sinn déi fir d'Sekurisatioun vun der N7.

Dir wësst, wat ons Virstellung ass vun der N7: datt se soll eng Kéier op véier Spuren iwwerall ausgebaut ginn. Mä hei komme mer awer an Etappe weider, wat wichtig ass fir d'Sécherheet vun de Leit, déi déi benotzen, a ganz besonders fir d'Leit am Norden, well jo awer ganz vill Accidenter do geschéien.

Ech mengen, dat ass jo vun der Regierung unerkannt ginn. An dofir sinn och déi zwee Projeten hei ze gesinn an deem Kontext vun der Sekurisatioun vu Kräizungen, wou vill Accidenter geschitt sinn, zu Fléiber an zu Lépschent, an op deene Kräizungen, déi elo entschäerft solle ginn. Et soll och méiglech gemaach ginn, datt dat do méi sécher gëtt, wann een déi Kräizung benotzt, an zwar, andeems een net méi lénks ofbéie kann.

Wat awer interessant ass, dat ass, datt ze liesen ass an deem Dokument, datt dosteet: „Carrefour Képpenhaff avec accès zone d'activité Fléiber“. Dat heescht jo, datt d'Regierung dann dee Moment jo och akzeptéiert, datt Fléiber eng Zone d'activité ass an datt dat eng Zone d'activité ass, déi an Zukunft och nach kéint vergréissert ginn, eppes, wat ons op jidde Fall als CSV géif logesch schéngen an um Häerz läit.

An da komme mer, mengen ech, op ee ganz wichtige Projet, och wann deen hei nëmme e puer Zeilen esou huet, well et geet och net vläicht esou kloer hei ervir, well et hei elo just geet em een zukünftige Pôle d'échange mam Bus, nämlech mam RGTR, an zwar op der Gare. Ech mengen, d'Gare ass a bleift deen Haaptpôle d'échange vum Land. Dat ass do, wou de meeschten Trafic ass, wou den Zuch ukënn, wou déi Hauptbuslinien ëmmer alleguerten ukommen. Och an Zukunft wäerten do déi Hauptzuchlinien ukommen. Den Zuch ass a bleift d'Réckgrat vum öffentlichen Transport. An ech mengen, d'Regierung huet dat jo och erkannt, andeems se jo net nëmme dat heite mécht, mä si wëllt jo elo nach e fënneten, sechste Quai op der Gare, wat gutt ass.

De Minister seet jo och selwer: Souguer mat deem fënneten, sechste Quai ass awer eng Kéier d'Capacitéit vun der Stater Gare schonn erëm limitéiert, well se eben einfach esou e groussen Undrang huet vu Passagéier an an Zukunft nach wahrscheinlech wäert méi kréien. Dowéinst mussen och nach weider Efforte gemaach ginn. Dat heite sinn also konnex Projeten do ronderëm, wéi dee Pôle d'échange mat dem RGTR.

Ech rappeliere och nach eng Kéier ons Iddi, vun där de Minister jo gesot huet bei der Virstellung vu sengem Programm am Kader vum Koalitionsprogramm, datt e se géif studéieren, nämlech datt mer déi Stater Gare solle weider kënnen entlaaschte mat zwee Contournementen, Bypassen, wéi mer dat nennen, fir dann mer an Zukunft den Zich, déi zum Beispill aus der Belsch kommen, kéinten erlaben, direkt op d'Cloche d'Or ze fueren, op déi nei Gare um Houwald, ouni mussen an d'Stater Gare fir d'Éischt eranzefueren, respektiv den Zich, déi aus dem Oste vum Land kommen, ënnert dem

Rum-Plateau direkt op de Kierchbiere op déi nei Gare Pafendall-Kierchbiere kënnen ze kommen, ouni fir d'Éischt duerch d'Stater Gare mussen ze fueren.

Mir sinn eis wuel bewosst, datt dat grouss Investissementen wäert mat sech bréngen. Mä de Minister huet eis awer versprochen, dat emol ze studéieren, well et géif zu enger weiderer Entlaaschtung vun enger Gare féieren, déi och an Zukunft wäert iwwerlaascht sinn.

An deen heite Projet, deen hei dran ass, dat ass nëmme ee vu ville weidere Projeten, déi ronderëm déi Gare do dréien, a wou et e ganz groussen Defi wäert sinn a ginn, fir dat alles esou op d'Rei ze bréngen, fir dann mer net herno dee ganze Garer Quartier mat op d'Kopp dréien, dee ganzen Trafic duerch dee Garer Quartier, egal ob dat elo ass ze Fouss ze goen oder mam Vëlo ze fueren, mam Tram ze fueren, mam Bus ze fueren, well do geschitt ganz vill. Dat ass net nëmme déi RGTR-Gare, déi wäert gebaut ginn, dat ass net nëmme dee fënneten, sechste Quai, mä wann den Tram, an dat ass jo elo déi nächst Etapp, et ass jo amgaange bis dohinner gebaut ze ginn, wann dee bis dohinner ukënn, da muss dat Émklamme vum Zuch op den Tram an d'Stater Busse reorganiséiert ginn.

Dir wësst, am Kader vun dem Projet mat der Aler Bréck ass et hei jo erwäant ginn, datt och déi Al Avenue net méi an Zukunft da fir den Autosverkéier wäert fräi sinn, mä just nach fir Bussen. Déi wäerten a béid Richtungen do zirkuléiere kënnen, plus dann eben och d'Busspuuren. Wann dat awer net méi méiglech ass fir d'Autoen, da mussen déi awer trotzdem duerch de Garer Quartier nach kënne kommen, dat heescht, et muss een déi Querverbindungen awer nach erméiglechen.

Et muss och erméiglecht ginn, weiderhin an deem Quartier kënnen ze liwweren. Dat heescht, och Liwwerplaze mussen nach ëmmer do sinn. Et ass e grouss Kappzerbrechen, et ass e groussen Defi, et ass just dat, wat ech domadder wëll soen, wou selbstverständlech alleguerten déi concernéiert Entitéiten mussen zesummeschaffen, fir dann et herno fir jiddwereen agreabel ass a jiddwereen do déi héchste Qualität vum öffentlichen Transport respektiv vu soss ebe Mobilitéitsméiglechkeete ka kréien.

Voilà! Dat sinn u sech déi eenzel Projeten, op déi nach eng Kéier anzegoen ons als CSV ebe wichtig war a wou mer ebe ganz kloer déi Efforte vun der Regierung och ënnerstëtzen.

Natierlech si mer och gespaant dann op déi Etüden, wann déi da bis kommen, wat se fir Erkenntnisser wäerte bréngen, och wat dat wäert alles nach kaschten. Mä et ass net eleng hei de Käschtel, et ass virun allem och: Ass et ëmsetzbar an a wat fir engen Delaien ass et ëmsetzbar a wéi ass et herno ze koordinéieren?

Dat gëtt déi grouss Erausforderung. Mä dat wäerte mir awer als CSV matdroen, ebe soulaang et ëmmer ass am Sënn vun der Liewensqualitéit an am Sënn dovun, datt mer de Wuesstum, dee mer hei hunn zu Lëtzebuerg, dee staark ass, besser kanaliséiert kënne kréien.

An domadder ginn ech dann och nach eng Kéier den Accord vun der CSV zu deem Prinzip an eben och zu der Motioun, déi mer jo zesummen och ënnerschiwwen hunn an deposéiert hunn.

Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien !

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Wilmes. Nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Yves Cruchten. Här Cruchten, Dir hutt d'Wuert.

(Brouhaha)

Oh, pardon! Entschëllegt! Nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Max Hahn. Här Max Hahn, Dir hutt d'Wuert.

(Brouhaha général)

Entschëllegt!

► **M. Max Hahn (DP).** - Sou séier ass ee vergiess!

(Interruptions)

Här President, villmools Merci da fir d'Wuert. Fir d'DP ass natierlech all Investitioun, déi mir haut an d'Infrastruktur an an d'Mobilitéit stiechen, e Stéck Liewensqualitéit vu muer.

Egal ob een dat op déi schoulesch, déi medezinnesch oder déi kulturell Infrastruktur mënzt, ob ee vum Ausbau vum Individualverkéier oder vum öffentlichen Transport schwätzt: Mir mussen haut schonn u muer denken. Mir brauchen dofir e schätzegegen Ausbau vun eisen Infrastrukturen.

Et wonnert dofir och net, wann een dëser Deeg duerch d'Land fiert a gesäit, dass - jo! - iwwerall gebaut gëtt. Iwwerall si Chantieren. D'Stroossebild verännert sech. Et entstinn nei





Stroossen an nei Gebaier, respektiv déi, déi schonn do sinn, ginn ausgebaut.

Déi aktuell Regierung féiert domat konsequent dat weider, wat déi lescht blo-rout-gréng Regierung ugefaangen huet, wëllt heeschen: massiv an eis Infrastrukturen an an d'Mobilitéit investéieren.

► **Une voix.** - Très bien !

► **M. Max Hahn (DP).** - Jo, d'Regierung leet souguer nach eng Schëpp drop: Et waren nach ni esou vill Sue virgesi wéi dëst Joer fir eis Stroossen, eis Schoulen, medezinnesch Infrastrukturen an an an.

Elong un der Lëscht vun de Projeten, déi mer haut diskutéieren, gesäit een, wou d'Prioritéit vun der Regierung leien. Och de Budget fir 2019 schwätzt eng ganz kloer Sprooch. Et sinn net manner wéi 1,12 Milliarde fir dëst Joer virgesinn, dovunner méi wéi 60 Milliounen elong fir d'Mobilitéit.

Et geet awer natierlech net drëm, ze bauen, fir ze bauen. An ech mengen, dat gesäit een och un enger ganzer Rei Projeten. Neen, mir mussen ausbaue respektiv upassen, wou et néideg ass. Besonnesch an der Mobilitéit geet et awer och drëm, déi besteeënd Infrastrukture besser ze notzen, méi intelligent ze notzen an ze kucken, dass d'Infrastrukturen optimal ausgelaascht sinn, ier neier gebaut musse ginn.

An anere Wieder: Mir brauchen eng intelligent Verknüpfung vun der Offer an eng Verhënnereung vun onnéidegem Verkéier. Déi geplangte Busspur an der Mëtt vun der Strooss tëscht Gonnereng an dem Waldhaff entsprécht genee dëser Iwwerleung. De Bus fiert moies op där Spur a Richtung Stad an owes firt de Bus op darselwechter Spur vun der Stad a Richtung Gonnereng. De Virdeel vun deem System schéngt mer evident: De Bus huet an de Spëttestonne Prioritéit. E steet also net am Stau. An domadder gëtt den ëffentlechen Transport natierlech vill méi interessant, grad op enger Streck, der N11, der lechternacher Streck, op där och all Dag d'Leit, déi aus dem Oste kommen, kilometerwäit am Stau stoe mussen.

À propos Stau: Mir begrëssen och, dass deemnächst intelligent Verkéiers-, Informations- a Verkéiersleetsystemer op eisen Autobunnen installéiert wäerte ginn. Dës Technik wäert d'Stroossecapacitéit duerch eng intelligent Systemtechnik a Verkéiersmanagement erhéien. Dat dréit och zu enger besserer Mobilitéit bäi. An Echtzäit kënnen esou d'Daten iwwert d'Auslaaschtung vun de Stroosse gesammelt ginn an a Verbindung mat den Date vun den Automobilisten an engem intelligente Verkéiersmanagement zesummelafen.

Als DP begrësse mir natierlech esou Usätz, vu dass mir déi och an eiem leschte Wahlprogramm gefuerdert hunn. Méi mat deem maachen, wat schonn do ass, dat kascht net nëmme manner, wéi wann nei Stroosse musse gebaut ginn, mä et geet och vill méi séier. A bei deene Verkéiersproblemer, déi mir hei am Land hunn, ass dat natierlech och en zentrale Facteur.

Här President, grouss strukturell Chantiere si ganz sécher vun Notzen. Mir mussen awer gläichzäiteg och a Léisungen investéieren, déi de Leit elo direkt eppes bréngen. Mir brauche séier, pragmatesch Léisungen. Am anere Fall, wa Projeten eréischt a fënnef oder zéng Joer fäerdeg sinn, besteet evidenterweise d'Gefor, dass mer der Entwécklung ëmmer e bëssen hannendralafen. Och wann ech hoffen, dass dësse Projet esou séier wéi méiglech ëmgemat gëtt, kann dat dach nëmmen en Ufank sinn. Deeselwechte Prinzip kann näamlech op villen anere Plazen am Land applizéiert ginn, zum Beispill am Kader vun de geplangten Expressbuslinnen.

Op den Haaptverkéiersachse brauche mir méi zousätzlech Expresslinnen, déi nëmmen op e puer zentrale Bushaltestelle stoe bleiwen. Denke mer beispillsweis un d'Areler Strooss. Do hu mer op ville Plazen eng Busspur a Richtung Stad, wat natierlech moies ganz kammoud ass, mä owes de Leit natierlech net ganz vill bréngt. Do kéint ee sech Gedanke maachen, fir eppes Aänlech anezeféieren, vu dass d'Areler Strooss och plazeweis nei amenagéiert sollt ginn - ech kommen herno drop ze schwätzen am Kader vum Ausbau vum Tram - an, wéi gesot, dat ass besonnesch interessant fir déi Busser, déi eben net bei all Arrêt stoe bleiwen.

En anert Beispill sinn eis Autobunnen. Och hei huet ee séier eng zousätzlech Bunn fir de Bus mobiliséiert duerch de sougenannten „Roadzipper“-System. Heibäi gëtt d'kalifornesch Mauer an der Mëtt vun der Autobunn duerch eenzel Bëtonsbléck ersat. Déi Bëtonsbléck kënnen da vun enger Maschinn vun där enger Säit op déi aner Säit geréckelt ginn. Sou kéint mam Beruffstrafic eng weider Spur opgemaach ginn, déi da prioritär fir d'Busser oder nach de Covoiturage reservéiert wier. Dee System gëtt et schonn zënter e puer Joer op ville

Plazen an Amerika, Kanada an Australien. An do schéngt et jo gutt ze klappen.

Eng aner Méiglechkeet ass déi, d'Standspur fir de Bus fräzeginn, wa Stau ass. Och dat misst relativ séier ëmzesetze sinn a géif d'Pünktlechkeet an d'Attraktivitéit vum ëffentlechen Transport verbessern.

Op der A4 ass virgesinn, d'Standspur tëscht Leideleng a Féiz méi breet ze maachen. Ech hoffen, dass dës Mesure kuerzfristeg hëllef kann, de Verkéiersproblem op där Plaz ze entlaaschten, bis dass de séieren Tram dann op där Streck fuere wäert.

Nieft dësse kuerzfristige Mesurë komme mir ganz kloer net derlaanscht, de Reseau vum ëffentlechen Transport weider auszubauen an un déi haiteg Bedürfnisser unzepassen. Sou sinn zum Beispill am Kader vum Tram eng Rei Chantiere virgesinn, wéi d'Verlängerung vum Tram vum Findel op d'Kalchesbréck, de Reamenagement vun der Areler Strooss, fir wann den Tram eng kéier op Stroossen, Bartreng Richtung Mamer firt, an de Pôle d'échange op der Gare.

Aktuell lafe jo schonn d'Aarbechten, fir zwee nei Zuchquäie bäizebauen, an de Pont Büchler gëtt méi breet gemaach. Zousätzlech dozou gëtt och d'Busgare nei amenagéiert, fir dass d'Emklamme vum Bus op den Zuch an duerno dann och op den Tram reiwungslos fonctionnéiert.

Dat si vill Chantieren. A wann op esou enger zentraler Plaz geschafft gëtt, geet dat net ouni Perturbatiounen am Verkéier. Et kann een dofir nëmmen allze gutt verstoen, wann d'Leit doriwwer net grad begeeschtert sinn an d'Attraktivitéit vum ëffentlechen Transport an enger éischter Phas eventuell ofhëlt. Mä ech si ganz zouversichtlech, dass mir mëttelfristeg, wann d'Aarbechten da bis ofgeschloss sinn, allegueren dovun profitéiere wäerten.

Och de séieren Tram tëscht Esch an der Stad, deen ech elo schonn ugeschnidden hat, ass e wichteg Projet, fir déi zwee gréisst Ballungsgebiete vum Land méi no beieeneenzebréngen an de Verkéier op där Streck ze verflëssegen. Mä ech denken och an Esch/Belval, e Site, dee sech esou lues a lues entwéckelt, mat der Uni, mat de Fuerschungszentre LIST a LISER an och mat enger Studentepopulation, fir déi eng gutt Verbindung an d'Stad vu Virdeel ass.

Här President, wa mir gär hätten, dass d'Leit méi op den ëffentlechen Transport zrëckgräfen, da mussen d'Konditiounen stëmmen. An dozou gehéieren un der éischter Plaz natierlech d'Infrastrukturen. Mir hunn et schonn héieren: Den Tram gëtt ausgebaut, et kommen nei Busspuren. An och wann dat haut vläicht net um Punkt steet, ass natierlech virgesinn, den Zuchresau massiv auszubauen. Och dat ass geplangt, wéi et jo och am Regierungsprogramm steet. Mä do dernieft spillen déi aner Infrastrukturen, wéi virun allem och d'Parkingen, eng ganz wichteg Roll.

Wa mir wellen, dass manner Autoen an der Stad ënnerwee sinn an op eise Stroossen an Autobunnen insgesamt fueren, da mussen mer Opfangparkinge baue ronderëm d'Stad, mä och un der Grenz an op där anerer Säit vun der Grenz.

D'Regierung wëllt jo d'Parkinge laangfristeg verduebelen. An an deem Kader ass de Bau vun zwee Parkingsgebaier um Park & Ride zu Fréiseng, direkt nieft der Autobunn geleen, e Schratt an déi richteg Richtung.

Här President, eng Annonce, déi et weltwäit an d'Norichte gepackt huet, ass déi zukünfteg Gratuitéit vum ëffentlechen Transport. Den Echo am Ausland war grouss.

Ech wëll awer direkt eppes kloerstellen: Neen, de gratis ëffentlechen Transport elong bréngt de Leit net vill. Dat huet och kee behaupt. An dat ass deemno eng Kritik laanscht de Fong vun der Saach. Wann de Bus oder den Zuch Verspéidung huet oder guer net kënn, net bequem ass an ze laang brauch, dann ass de Choix séier getraff: Et klëmmt een an den Auto an da firt ee mam Auto op d'Schaff. Dorunner wäert och d'Gratuitéit net vill änneren. Mä, wéi gesot, dat huet och ni ee behaupt.

D'Léisung, fir déi Problemer an de Grëff ze kréien, ass ganz einfach, weider konsequent an d'Infrastrukturen an an d'Material ze investéieren. An dës Regierung, wéi mir jo gesinn, mécht genee dat. D'Gratuitéit vum ëffentlechen Transport ass eng flankéierend Mesure, déi zousätzlech zu den Efforten, fir d'Qualitéit an d'Pünktlechkeet ze verbessern, ze gesinn ass. Oder an anere Wieder: Och mat der Gratuitéit wäert net een Euro manner an d'Infrastrukturen investéiert ginn. Am Géigendeel! Bis 2023 wäerten nach eng kéier 2,2 Milliarden an den Ausbau an an d'Verbesserung vum Schinnennetz fléissen.

D'Investitiounen lafen déi nächst Joren also weider op Rekordniveau. Do dernieft konnt de Mi-

nister eis jo och rezent nach eng kéier eppes confirméieren, wat jo eng grouss Angscht war, an zwar datt d'Missiounen vun den Zuchbegleeder zwar ännere wäerten, mä dass keen ëm seng Aarbechtsplaz muss fäerten.

Ech mengen, dat alles weist nach eng kéier ganz daitlech, dass dës Regierung de Problem vun der Mobilitéit ganz eescht hëlt an déi Saach ugeet, ouni vill Zäit ze verléieren.

Eng Saach allerdéngs, wou et wichteg ass, dass mer eis an Zukunft besser opstellen a méi virausschauend plangen, betrëfft d'Kafe vun Terrainen fir Mobilitéitsprojete wéi zum Beispill Ëmgeungsstroossen. Et si jo eng ganz Rei Ëmgeungsstroosse geplangt, ënner anerem zu Réiden, zu lechternach, zu Capellen oder och op der Dippecher Gare. Grad bei der Dippecher Gare, wou ech natierlech frou sinn, dass et do endlech virugeet, muss een awer feststellen, dass dee Projet sech schonn zënter ville Joren hinzitt, ouni dass eppes geschitt. An där Hsicht muss de Comité d'acquisition an Zukunft vill méi proaktiv schaffen a méi wäitsiichteg plangen. Et mussen vill éischter Terraine kaaft ginn an eng Utilité publique op Terrainen deklaréiert ginn, déi op strategesch wichteg Plaze leien a vun deenen ee weess, dass ee se eng kéier ka gebrauchen.

Sécher kann een net alles virausesinn. An et verlaangt jo och keen, dass dësse Comité d'acquisition wësse soll, wat an 30 Joer ass. Mä et soll awer alles gemaach ginn, fir laangfristeg ze denken, fir esou Situatiounen ze evitéieren, wou Projekte jorelaang opgehalen sinn, well ee sech mat engem Propriétaire net eens gëtt.

Här President, ech hunn elo vill iwwert d'Mobilitéit geschwat an déi mécht jo och e groussen Deel vun den Infrastrukturprojeten aus, déi hei am Land realiséiert ginn. Ech wollt awer och nach e Wuert iwwer verschidderer vun deenen anere Projekte verléieren, ëm déi et haut geet.

Als Demokratesch Partei begrësse mir natierlech, dass och weiderhin an eis schoulesch Infrastruktur investéiert gëtt, besonnesch wann, wéi zu Esch am LTE, zousätzlech Capacitéiten am Beräich vun der Informatik an den Naturwëssenschafte geschafe ginn.

Wa mer vun der Digitaliséierung schwätzen a wéi se eis Gesellschaft a Wirtschaft verännere wäert, ass et evident, dass mer och an eise Schoulen derfir suerge mussen, fir eis Kanner beschtméiglech op déi Emstänn ze preparéieren. An do brauch een natierlech och déi néideg Infrastrukturen.

Datselwecht géllt och fir de Luxembourg Institute of Health. De Bio-Health-Cluster ass jo e weidere Beräich, an deem d'Regierung Lëtzebuerg op déi international Kaart setze wëllt an als Centre of excellence positionéiere wëllt. Modern Fuerschung an der Medezinn ass opwendeg. Et brauch een dowéinst déi richteg Apparater an Infrastrukturen, virun allem wann een och Talenter aus dem Ausland unzéie wëllt.

Mir ënnerstëtzen dofir natierlech och, dass den LIH zesumme mat der integréierter Biobank an dem Laboratoire biologique moléculaire du cancer déi néideg Gebailechkeete kréien, fir Aktivitéite weiderentwéckelen ze kënnen a Fuerschung weider op héchstem Niveau do bedreiwen ze kënnen.

Här President, et wier sécherlech nach vill ze soen. Et ass mer leider net méiglech, op all Projet eenzel anzegoen. Ausschlaggebend ass, dass d'DP hanner all dësse Projekte steet. An dofir wäerte mir natierlech och d'Motioun matstëmmen.

Zum Schluss wëll ech awer net vergiessen, dem Rapporteur Carlo Back ee grouse Merci fir säin exzellente schrëftlechen a mündleche Rapport ze soen. An lech soen ech natierlech villmools Merci fir d'Nolauschteren.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Hahn. Nächste Riedner ass awer elo den Här Yves Cruchten. Här Cruchten, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Yves Cruchten (LSAP).** - Merci, Här President, och wann et e bëssen ondankbar ass, fir als Véierten hei ze schwätzen, nodeems meng dräi Virriedner schonn en long et en lange op déi iwwer 30 Projeten do agaange sinn. Ech géif och gär da vun der Geleeënheet profitéieren, fir dem Här Back villmools Merci ze soe fir säi gudd Bericht. Ech mengen, dass hien dat esou gutt gemaach huet, dass een eigentlech op viles ka verzichten. Dat wäert ech och a menger Ried maachen.

A wann Der mer et erlaabt, da wäert ech mech elong op e puer Iwwerleunge konzentréieren, déi ech mat lech deele wëllt doriwwer, firwat mer dat eigentlech alles maachen, firwat et eben néideg ass, dass mer mussen investéieren, well ech awer d'Impressioun hunn, dass dat heiansdo dobaussen net ëmmer richteg verstane gëtt.

Et ass schonn impressionnant ze gesinn, wéi vill an de leschte Joren an eis Infrastrukturen inves-

téiert gouf a wéi vill dass d'Regierung nach wëlles huet, an den nächste Joren ze investéieren. An et ass gutt a richtig, dass d'Regierung dat mécht. Ob bei neie Lycéeën, neie Stroossen oder bei dem ëffentlechen Transport, eis Infrastrukturen mussen dem Wuesstum nokommen, deen eist Land zanter Jorzéngte kennt.

D'Konsequenze vun deem Wuesstum gesi mer am beschten all Dag op eise Stroossen. An dofir ass net verwonnerlech, dass vun den 33 Projeten, déi an dësem Pak stinn, der 22 de Stroossebau betreffen. Derbäi kommen nach 4 Projekte fir den ëffentlechen Transport.

Jo, et ass absolutt noutwendeg, dass mer an eis Stroosseninfrastrukturen investéieren. An déi Lëscht hei ass de kloer Bewäis, dass, entgéint deem, wat Einzelner behaupten, dës Regierung keng Antiautopolitik mécht. Am Contre! Selbstverständlech gehéiert eisen ëffentleche Verkéier ausgebaut, Couloire fir de Bus oder e séieren Tram grad ewéi déi vill Aarbechten um Schinnennetz. Mä gradesou selbstverständlech ass et, dass mer nei Stroosse bauen oder besteeënd Stroossen ëm- an ausbauen.

Mir wëlle jo, dass méi Leit den ëffentlechen Transport benotzen, mä mir sinn eis awer och bewosst, dass och an Zukunft den Individualverkéier, also den Auto, e groussen Deel vun eiser Mobilitéit wäert ausmaachen. Eng besser Mobilitéit insgesamt kréie mer nëmmen, wa mer e gescheit Zesummespill tëscht de verschiddeenen Transportméiglechkeete kréien. E gudd Service an eng besser Offer am ëffentleche Verkéier, séier, sécher a kuerz Weeër fir déi duuss Mobilitéit an e gutt ausgebaut Stroossennetz, dat muss dach eist Zil sinn.

Wann een nieft där Lëscht, déi mer haut hei diskutéieren, d'Annex vum Regierungsprogramm kuckt, da gesäit een, u wat fir enge Projeten den Ament geschafft gëtt. Et sinn dat der 22 fir den ëffentlechen Transport, 27 am Stroossebau, 18 Vëlospisten, 18 Renovatiounen, Vergrëisserungen oder Neibaute vu Schoulgebaier an net manner wéi 15 Park & Ride, virun allem no un der Grenz.

Dat alles kréie mer natierlech net zum Nulltariff. Dat bedeit, dass mer musse Suen an d'Hand huelen an investéieren, net nëmmen an d'Mobilitéit, mä dat géllt och fir nei Schoulen oder soss nei ëffentlech Gebaier.

Wat geschitt, wa mer dat net maachen? Et gëtt der jo ëmmer nees, déi mengen, et sollt een déi Sue spueren an net investéieren. Abee, wat geschitt? Dat gesäit een am beschte bei eisen däitschen Noperen. Et kann ee sech zwar hemo bretzen, dass ee keng nei Scholde muss maachen, mä dat verstoppt allerdéngs net, dass den Investitiounsstau zanter 1992 an eiem Nopeschland Konsequenzen huet, dass haut d'Infrastrukturen op ville Plazen an engem desolaten Zoustand sinn. Brécken, déi fir de Verkéier gespaart ginn, Schoulen, déi verkommen, Schwämmen, déi mussen zougemaach ginn, alles dat wëlle mir hei zu Lëtzebuerg net.

Elo si mir an der glécklecher Situatioun, dass eis Statsfinanze gesond sinn an dass mir eis et u sech kënnen leeschten, fir déi Investissementer ze maachen. Dofir solle mer och net zécken.

Virun de Wahle gouf et eng gréisser Debat iwwert de Wuesstum. Eppes, wat an der Lëtzebuerger Politik ëmmer gutt fonctionnéiert, dat ass d'Kloen: ze vill Verkéier, ze deiert Wunnen, schlecht Landesplanung an esou weider. Alles richtig!

Wann eise Wuesstum, mä virun allem deem seng Konsequenzen eis viru Problemer stellen, esou muss dach eis éischt Antwort déi sinn, dass mer en Deel vun de Recetten, déi eis de Wirtschaftswuesstum bréngt, och notzen, fir déi negativ Konsequenzen dovun ze bekämpfen.

Eng Politik, déi net investéiert, ass eng Politik ouni Wäitsicht. Eng gutt ausgebaut Infrastruktur ass d'Grundlag fir eng Gesellschaft an eng Wirtschaft, déi fonctionnéieren an d'Virussetzung derfir, dass si sech kuerz-, mëttel- a laangfristeg positiv an nohalteg kënnen entfahlen.

Eng gutt ausgebaut Infrastruktur zitt zum Beispill Entrepenen un a suert derfir, dass existent Betriber sech entwéckele kënnen. Och hunn e sëllegen Etüde gewisen, dass Investissementer, déi vum Stat kommen, privat Investissementer no sech zéien. Dobäi profitéiert natierlech d'Wirtschaft. Mä net nëmmen.

Mir mussen och endlech emol erëm drun erënnere, dass de Wuesstum och a virun allem der Gesellschaft profitéiert, zum Beispill, wa mir an d'Schoul an an déi entspreichend Infrastrukturen investéieren. Dat mécht d'Regierung net





nëmmen, awer och mat all dëse Projeten. Dës Projete sinn all wichteg an all néideg.

Dofir kréien all déi Projeten och d'Ënnerstëtzung vun der sozialistescher Fraktioun. An ech ginn awer nach net den Accord zu der Motioun. Dat mécht mäi Kollege, den Dan Biancalana, deen nach méi spezifesch wäert op déi Projeten agoen, déi de Strofvollzuch betreffen.

Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien !

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Cruchten. Nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Jeff Engelen. Här Engelen, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Jeff Engelen (ADR).** - Merci, Här President, fir d'Wuert. Léif Kolleeginnen a Kollegen, och vun eiser Säit aus dem Här Carlo Back e Merci fir säi mëndlechen a schrëftleche Rapport zum Projet vun de gréisseren Infrastrukturen.

Zanter dem Joer 2006 gëtt all Joer hei an der Chamber all Projet tëschent 10 a 40 Milliounen am Virfeld vun der zoustänneger Kommissioun op Proposition vun zoustänneger Minister diskutéiert an an enger Motioun festgehalen, wou dann d'Chamber zoustëmmt oder net, wat mer dann haut och hei maachen.

Wann d'Chamber dëse Projeten zoustëmmt, da kann d'Regierung ufänken, déi eenzel Projete virzebereeden. Ech mengen, als fënnefte Riedner an esou enger Debatt, wann een dann drükent, verstëtt Der, datt een net all eenzelne Projet nach eng Kéier ka belichten, an ech wäert déi och hei net widderhuelen.

Mä generell ass ze soen, datt eenzel Projeten hei dra sinn, wou mer Affär goufe vun eise strammen an onkontrolléierte Wuesstum. Mir wëssen all net, mat deem System, wéi en elo de Moment fonctionnéiert, wou Lëtzebuerg histeiert an den nächste Joren. Hei wär dréngend en iwwerparteielle Konsens ze fannen, eng Aart Zukunftsdësch, wann Der esou wëllt, fir deem gerecht ze ginn. Wann ons dat net geléngt, da si vill Projeten, déi mer haut stëmmen, muer ewell ze kleng an da musse mer erëm nostëmmen.

Awer iergendwann stousse mer och am Land un eis Grenzen, an do soe mir: Besser, mir kucken elo, wou et higeet, wéi an enger Rei Joren, wann d'Problemer ëmmer méi grouss ginn a mer net méi wëssen, wou et higeet a wou et histeiert. An da gëtt et ëmmer wesentlech méi schwéier.

De Gros vun eisen haitege Projete fannen eis Zoustëmmung. Mä erlaabt mer, eenzel Projete méi kritesch ze gesinn!

Dat neit Gebai vun der Steierverwaltung, do muss ee sech froen, ob et net op d'mannst eng Iwwerleeung wäert gewiescht wier, gesi vun der haiteger Entwécklung vun eise Wuesstum, woufir hei net méi dezentral baussent der Stad een neit Gebai opriichten, well mer fäerten, et ass nach net fäerdeg, dann dierft et ewell ze kleng sinn an da fänke mer erëm eng Kéier un.

Ass et net grad d'Konzentratioun virun allem an der Stad, déi deen deegleche Verkéierskolaps provozéiert? Haut, wou alles vernetzt ass, spillt et keng Roll méi, wou déi verschidde Services etabléiert sinn. Mir halen awer drop, datt mer an de Regionen Antenne behalen, fir eng direkt a biergerne Berodung ze garantéieren.

► **M. Fernand Kartheiser (ADR).** - Très bien !

► **M. Jeff Engelen (ADR).** - De Projet Gonnereg-Waldhaff fonctionnéiert nëmmen, wann dee ganzen Tracé dräispureg ausgebaut gëtt, soss steet alles hei am Stau ronderëm de Gréngwald.

Niewebäi bemierkt, wann ech richtig informéiert sinn, soll do e Streck radar kommen. Do muss ee sech d'Fro stellen: Wann do souwiesou an der Mëtt eng Busspur kënnt an net méi därff iwwerholl ginn, dann huet am Fong geholl dee Streck radar jo och net vill Sënn. An da muss ee kucken, ob een deen net op eng aner Plaz soll hisetzen.

D'Entlaaschtungsstrooss zu lechternach, do muss ee sech d'Fro stellen, ob dat, wat hei geplangt ass, net nëmme Gepiddels ass, vu deen haitege stramme Wuesstum.

Wär do net déi eenzeg valabel Léisung, d'Bitburger Streck vun der Sauerbréck am grouse Bou als Contournement ëm lechternach ze féieren an op der Héicht vu Lauterbur erëm un d'N11 unzebannen?

Den Tunnel Markusbiereg, do hat déi deemoleg Regierung respektiv Verwaltung ee grouse

Feeler gemaach. Et war deemools virgesi vun den Ingenieuren, fir do e Routersystem ze maachen. Awer et ass decidéiert ginn, en Houfeisesystem ze maachen, mat deem Resultat, datt et dauernd Problemer op där Strooss do gëtt. Elo soll dat da gemaach ginn, wat deemools hätt misse gebaut ginn, haut allerdéngs verbonne mat ganz vill Geld a grouse Problemer am Verkéier. Hei ass och d'Fro vun der Responsabilitéit onbedéngt ze stellen.

Wat déi dräi Projete vum Tram betrëfft, do hu mer als ADR ons staark Bedenken. Duerfir wäerte mer ons och hei beim Vott enthalen. D'ADR ass weider dovun iwwerzeegt, datt den Tram duerch d'Stad méi Problemer schafft, wéi en der léist.

(**Interruptions**)

An de Problem vun de Pendler léist e schonns guer net. Dowéinst hu mir an eise Wahlprogramm festgehalen, datt keng weider Pläng fir en Ausbau vum Tram op den Dësch komme sollen, ier den aktuelle Projet realiséiert ass. Duerno sollt dann eng onofhängeg Etüd d'Viran d'Nodeeler belichte vun enger fester Schinneverbindung. Och, wat d'Behënnere vun anere Verkéiersmëttel ugeet, muss hei erageholl ginn, ier nei Projete geschafe ginn.

Wat de séieren Tram op der A4 betrëfft, do si mir och fir eng direkt Verbindung, awer mir fuerderen hei fir d'Éischt eng Impaktstudie fir e Monorail vun Esch an d'Stad.

(**Interruption**)

Dëst ass an onsen Aen eng seriö Alternativ, wesentlech méi bëleg, géife mer emol mengen, a se bitt, an dat ass dat Wichtigst, vill manner Agrëffer an d'Natur.

(**Interruption**)

Wat déi eenzel Sécherheitsmesuren op der Nordstrooss betrëfft, speziell um Këppenhaff an der Clossdell an der sougenannter Lëppschter Dellt, do hoffe mer a mer droen de Wonsch, datt déi esou ausgebaut ginn, datt bei engem véierspuregen Ausbau vun der Nordstrooss dëst nach méiglech ass an deem Ausbau elo schonns Rechnung gedroe gëtt.

Den ADR war a bleift derfir, datt d'Nordstrooss soll op der ganzer Längt zweemol zweespureg ausgebaut ginn.

A well mer elo bei der Nordstrooss sinn, wollt ech nach op Folgendes opmierksam maachen: Bei enger Froestonn de 6. Juli 2017 hei an der Chamber iwwert d'Nordstrooss ...

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Här Engelen, erlaabt Der, datt den Här Bausch lech eng Fro stellt?

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Neen ...

► **M. Jeff Engelen (ADR).** - Ech hunn net vill Zäit.

(**Brouhaha général et exclamations**)

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Ech stellen dann d'Fro douewen, da kann e mer awer äntwerten herno vun der Bänk.

(**Interruptions**)

► **M. Georges Engel (LSAP).** - Wann ech elo geäntwert hätt, dat hätt ee jo verstanen.

► **M. Jeff Engelen (ADR).** - An enger Froestonn de 6. Juli ...

(**Interruptions**)

► **M. Mars Di Bartolomeo (LSAP).** - Zanter wéini heescht Dir da Bausch, Här Gibéryen?

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - En huet aacht Minutten!

► **M. Jeff Engelen (ADR).** - Bei enger Froestonn de 6. Juli 2017 hei an der Chamber iwwert d'Nordstrooss, speziell, wat d'Streck tëschent Colmer-Biereg an dem Fridhaff betrëfft, hat den Här Minister deemools geäntwert, do hätte se eng Léisung fonnt, fir laanscht d'Ausgruewungen zu Schieren ze kommen, d'Stroossebauverwaltung wär amgaangen, en APD auszeschaffen, an et gouf duerchblécke gelooss, datt de Gesetzesprojet fir d'Enn vum Joer 2017 fäerdeg kéint sinn.

Haut hu mer 2019. A meng Fro ass: Wéini kann dëse Projet an der Chamber deponéiert ginn?

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien !

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Engelen.

(**Interruption**)

Nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Dan Biancalana. Här Biancalana, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Dan Biancalana (LSAP).** - Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kollegen, ech schlësse mech hei de Mercien un een de Carlo Back fir säi gudde schrëftlechen a mëndleche

Rapport. An no der gudder Interventioun vu mengem Fraktiounskollege Yves Cruchten wëll ech dann als LSAP mech mat de Projete beschäftegen, dat sinn der dräi, déi net onwesentlech sinn, well se sech ronderëm, éischters, de Fräiheitsentzuch artikuléieren, also ronderëm den Entzuch vun der Fräiheit vun de Mënschen, awer och ronderëm den Émgang vun der Justiz, vun de staatlechen Administratiounen a vun eiser Gesellschaft mat Mënschen, déi mam Gesetz a Konflikt gerode sinn, ob erwuessen oder mannerjäreg, a well se a Gefor sinn, eng Gefor duerstelle fir sech selwer respektiv déi aner an och iwwert deen dote Wee enger Gefor ausgesat sinn.

Déi dräi Strukturen, dat sinn de Bau vun der Unité de psychiatrie spéciale judiciaire, d'Renovatioun an d'Extenssioun vum Centre socio-éducatif zu Schraasseg fir d'Meedercher an zu Dräibur fir d'Jongen.

Si hu sécher d'Funktoun, d'Gesellschaft ze schützen. Mä si hu gradesou d'Funktoun, op d'Integratioun hinzeschaffen - an ze erméiglechen - vu Mënschen, déi verschidde problematesch Situatiounen liewen an erliewen.

D'judiciaire Psychiatrieunitéit, déi duerch dat rezent Gesetz iwwert d'Administration pénitentiaire geschafe gouf, wäert um Site vum CPL zu Schraasseg gebaut ginn, do, wou déi fréier Déngschtwunnenge vun de Giischtercher waren. D'Gestioun vun der Unitéit gëtt vum CHNP gemaach, also ass se onofhängeg vum CPL. Et ass also eng strikt strukturell a funktionnell Trennung tëschent dem CPL an där Unitéit, och wann d'Schnëttstellen tëschent Justiz a Santé hei ganz no leien, well d'Unitéit d'Missioun huet, d'Prise en charge ze garantéieren vun de sougenannten „Places judiciaires“, déi am Kader vum Artikel 71 vum Code pénal zum Moment vun hirer Dot als onzourechnungsfäeg unerkannt goufe vum Gericht, also deementspriedend, well d'Ënnerscheedungsverméigen ausser Kraaft gesat gouf während der Dot, och wann d'Dot objektiv bestoe bleift.

Et geet also hei ëm eng Sécherheitsmoossnam, wou iwwert de Placement vum Gericht probéiert gëtt, eng psychiatresch Evaluatioun vun der Geféierlechkeet ze maachen, therapeutesch Usätz versicht ginn, medezinnesch Traitement souwéi och eng psychosozial Betreuer mam Zil, ënnert der Kontroll vun enger Spezialkommissioun d'Persoun an d'Gesellschaft ze integréieren.

D'Unitéit huet awer och d'Missioun, Gefaanger opzehuelen, déi hir Strof exekutéieren an deementspriedend scholdfäeg sinn an awer während hirer Detentioun psychiatresch Problemer entwéckelen. An déi géllt et ze stabiliséieren, andeems se punktuell aus dem normale Strofvollzuch erausgeholl ginn, fir déi Situatioun vu Comorbiditéit, esou wéi mer se hei virfannen, och deementspriedend ze behandelen. Am Strofvollzuch näischt Ongewéinlech.

Duerch d'Schafe vun dëser Struktur mat hirem ganze Programm gëtt sécherlech d'Prise en charge weider verbessert, déi momentan souwuel am CHNP zu Ettelbréck (am BU4, 5 a 6) wéi och am CPL stattfënn.

D'Renovatioun an den Ausbau vu Schraasseg an Dräibur si wichteg, well virgesinn ass, eng Rei Unitéiten ze schafen, wou all Kéiers sechs Jonker betreit kënne ginn. Et si kleng Unitéiten an déi erméigleche sécher eng besser individuell Betreuer, well, och wann historesch Dräibur a Schraasseg - Schraasseg vläicht och manner - mat engem Stigma behaft sinn, steet awer hei ganz kloer déi educativ, psychosozial a pädagogesch Aarbecht mam Jugendlechen am Vierdergrond. En individuelle Projet gëtt zesumme mam Jonken ausgeschafft, deen dohinne placéiert gëtt vum Jugendgericht. An och dat ass virgesinn an der UNISEC, déi jo säit November 2017 operationell ass a wou Plaz ass fir zwielef Mineuren.

Mam néidege Personal sécher sur place schéngt also mer wichteg ze sinn, de Bedierfnesser vum Mineur Rechnung ze droen, fir iwwert d'Qualitéit vun der Struktur an de Konzepter, déi mer dann do virfannen an déi och do ugewannt ginn, him d'Méiglechkeet ze ginn an d'Chancen ze bidden, dass en an der Gesellschaft erëm Fouss faasst.

Et schéngt mer awer och gradesou wichteg ze sinn, dass mer am Kader vun dësem Ausbau an och driwwer eraus d'Diskussioun, déi mer momentan féieren am Kader vum neie Jugendschutzgesetz, wou mer jo grad iwwert d'Placemeter schwätzen, dass mer dat net därferen aus den Ae verléieren, ausser Uecht loossen, analyséieren sollten, wat e méiglechen Impakt ka sinn en faveur an net en défaveur vum Mineur a vu senger Entwécklung.

Adequat modern Infrastrukture virzugesi fir Memberen aus eiser Gesellschaft, déi eng Rei Problemer virweisen, ass deemno gradesou wichteg wéi Projeten, déi un de Wuesstum

vum Land ugeknäppt sinn. Deem droe mer hei also Rechnung. An ech ginn och deemno den Accord vun der LSAP-Fraktioun zu dëse Projeten an zu der Motioun a soe Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien !

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Biancalana. Leschten ageschriwwene Riedner ass den Här Marc Goergen. Här Goergen, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Marc Goergen (Piraten).** - Här President, fir d'Éischt emol Merci dem Här Back fir deen ausféierleche Rapport iwwert déi 33 Projeten. Dat sinn 33 Projeten, wou een awer och herno muss un déi Leit denken, déi déi Projete mussen ëmsetzen. An dat sinn herno d'Aarbechter, déi op de Chantiere wäerte schaffen. An do wäerte mir awer ganz kloer drop kucken, dass déi Firmen, déi do engagéiert ginn, och wierklech d'Aarbechtskonditiounen anhalen wäerten, well et ass net ëmmer esou einfach, um Bau ze schaffen; dat därff een och net vergiessen, bei all dëse Milliouneprojeten.

An dofir wäerten d'Piraten sech och dergéintstellen, wann, wéi an der Press ugeknäpft, déi Diskussioun wäert kommen, ob een de Congé collectif elo oplockert oder net, fir dass d'Patronen nach méi schnell kënne bauen, deementspriedend, well déi Leit geschützt misste gi virun de Wieder- an de Meteobedingungen.

(**Interruption par M. François Bausch**)

An der Press war eng Kéier esou eng Ausso, an Dir hat déi Ausso och an der Kommissioun gemaach.

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Et gëtt eng Ausnamebestëmmung, Här Goergen, déi seet ...

Här President, erlaabt mer, ech wier frou, wa mer hei net Saache soe géifen, déi net stëmmen! Ech mengen, d'Piraten si jo fervent derfir, dass een net mat Fake News schaffe soll.

Wat ech gesot hunn, dat ass dat, wat am Gesetz virgesinn ass. Dofir gëtt et och eng staatlech Kommissioun, déi decidéiert all Joers, wéini am Congé collectif wou ka geschafft ginn. Dat, wat ech gären hätt, dat ass, dass op kruzialen, sensibele Kräizungen, ob et um Boulevard Royal ass oder am Eecherbiereg oder op anere Plazen, wou mer wëssen, dass et sech am Congé collectif natierlech besser schaffe léisst, dass do kënne Ausnamebestëmmungen gemaach ginn. Dat ass am Gesetz virgesinn.

An ech hoffen, dass jiddwereen heibannen der Meenung ass, dass mer dat onbedéngt musse kréien.

► **Plusieurs voix.** - Très bien !

► **Une voix.** - Très, très bien !

► **M. Marc Goergen (Piraten).** - Do hu mer dann en anere Point de vue, well mir jo wëssen, wann eng Exceptioun ass, zu wéi villen Exceptiounen dat herno am Aarbechtsrecht wäert féieren.

(**Interruption**)

Zum gratis ëffentlechen Transport: Do si mir Piraten natierlech elo ganz frou, dass och déi aner Parteien endlech agesinn hunn, dass dat dee richteg Projete ass.

(**Interruption**)

2013 goufe mer dofir nach ausgelaaht. Haut ass et e Fakt, dass de gratis ëffentlechen Transport kënnt. A mir freeën eis deementspriedend, dass do awer nach d'Prioritéit och op der Qualitéit ass.

Dann d'Utilité publique, dat ass en Instrument, wou mer ganz gutt oppasse mussen, well mer do herno an d'Prozedur vun den Enteenungen kommen. Dat ass ëmmer eng Gratwanderung, wéini dass eng Utilité publique vorhanden ass a wéini net. Deementspriedend ass dat en Instrument, wat mat ganz vill Virsiicht ze genéissen ass.

Mir wäerten net op déi eenzel 33 Projeten agoe mangels Riedezeit, mä mir hunn eis der e puer erausgepickt, déi eis um Häerz leien.

Esou begreisse mir natierlech, dass de Lycée zu Esch nei Informatikszall soll kréien, fir och d'Kommunikatioun auszubauen an Informatiker deementspriedend auszubilden. Mir wëllen awer do nach eng Kéier drun erënnere, dass d'Schüler am Moment bei den Träpen ëmmer gesinn, dass nach Eemeren dostinn, wou et an d'Gebai era-reent. Deementspriedend war et och flott, wann dat Gebai eng Kéier ënnerhale géif ginn, ier mer elo dat neit grousst abauen.

Mir sinn ëmsou méi frou, dass déi variabel Busspuren, déi och an eise Programm ze fanne waren, elo ëmgasat ginn. Dat ass e ganz zukunftsrechtg Konzept, wat mir och ënnerstëtzen.

D'Ubannung vum Findel ass wichteg a richtig, well, wéi jiddweree weess, d'Touristen, déi hei-





hinnerkommen, eng Kéier ganz béis erschrecken, wa se en Taxi huele mussen oder éiweg mam Bus ënnerwee sinn. Deementspriedend ass ze begrëssen, dass den Tram elo bis op de Findel wäert fueren.

Wat den Tower ubelaangt, si mer frou, dass dat och e Bekenntnis dozou ass, dass den Tower och an Zukunft zu Lëtzebuerg wäert bleiwen an net eng Digitaliséierung wäert stattfanne wéi zu Saarbrécken.

Wou mer dergéint sinn, ass den Tram bis op Esch. Mir gesinn dee Projet als Milliounegraaf, deen herno ganz schwierig ze realiséieren wäert sinn, wann een d'Brécke beziungsweis déi eenzel Weeër kuckt, déi ee misst bis op de Belval realiséieren. A mir hoffe jo dann, wann déi Vélospist gebaut gëtt, dass déi och net ze no bei d'Autobunn gebaut gëtt, well deementspriedend dat net dat Bescht fir d'Gesondheet wär.

Mir gesinn et och ganz kritesch, wann d'Standspuren elo fir den Trafic benotzt solle ginn, well déi e Sécherheetsnotze gehat hunn an deen och ze erhalen ass, well och moies am Berufsverkéier et nach ëmmer virkomme kann, dass en Auto en panne fält. A mir hunn och eng Alternativ zum Tram op Esch, an dat ass en Expresszuch vun Esch an d'Stad, deen ënner 20 Minutte géif an der Stad ukommen, mat vill manner Käschten an et bräicht een net en Tram nei ze bauen.

Genausou kritesch gesi mer den Tram op der Route d'Arlon, wou mer gemooss hunn, dass et ganz schwierig wäert ginn, fir déi Breet ze erreechen, déi an deem Projet virginn ass. Deementspriedend si mer do gespaant, wéi den Här Minister dat ëmsetze wäert.

Ganz frou si mer, dass endlech de Markusbiereg am Tunnel renovéiert wäert ginn, well, wësst Der, wann Der mat engem Veräin do ënnerwee waart, war dat ëmmer e ganz schéine Spaass, well et op eemol war wéi op der Achterbunn, wann Der iwwert d'Lach am Markusbiereg gefuer sidd.

► **Une voix.** - Wann Der ze schnell fuert!

► **M. Marc Goergen (Piraten).** - Wann de Bus ze schnell fiert an och wann een net schnell fiert souguer! Deementspriedend si mer ganz frou, dass dee Projet elo virukënnt an dat Lach gefléckt wäert ginn.

D'Park & Ridé gesi mer kritesch, well mir der Meenung sinn, dass Park & Riden am Ausland gebaut solle ginn. Elo kommen erëm 600 Autoen, déi op Fréiseng kommen an deementspriedend esou vill Trafic generéieren. Do wär d'Léisung gewiescht, dass ee mat den Nopeschlänner kuckt, fir déi Park & Riden ze bauen.

Wat den Norde betrëfft, ech mengen, mir hunn et grouss an de Wahlen affichéiert, sti mir och nach ëmmer dozou, dass d'N7 soll ausgebaut ginn op véier Spuren.

► **M. Fernand Kartheiser (ADR).** - Très bien !

► **Une voix.** - Aah!

(Hilarité)

► **M. Marc Goergen (Piraten).** - An dann nach ...

► **Une voix.** - Elo hu mer geschwënn eng Majoritéit.

(Hilarité, interruptions et coups de cloche de la présidence)

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Den Här Goergen huet d'Wuert, an hien eleng!

► **M. Marc Goergen (Piraten).** - Dann nach e puer Projeten, déi eis um Häerz geleeën hätten, awer leider net hei erëmfanne sinn. Mä mir ginn et als kleng Memo mat. Vlächit hëlt den Här Minister et jo mat a wäert se ëmsetzen. Dat wär endlech emol eng Léisung fir de Schluss vun der A13 zu Péiteng, wou um (veuillez lire: virum) Rond-point e Stau steet vu Kilometeren, an endlech deen Tunnel ze bauen, dee souguer virgesi war, awer wahrscheinlech elo erëm vergiess ginn ass. Péiteng wäert do wahrscheinlech ze südlech leien, fir dass een doru geduecht hätt.

De Ring fir d'Stad. Jo, mir sinn e Fan dovun, dass de Ring vun der Stad endlech zouge-maach gëtt, dass ee ka ronderëmfueren an de Westcontournement deementspriedend géif entstoen.

Eis Konklusioun ass zum Schluss, dass mir eis bei de Projeten enthale wäerten, well mir mat deem Tram bis op Esch net kënnen d'accord sinn an déi aner Projeten net genuch Gewiicht hunn, fir deementspriedend ze soen, dass mer awer derfir géife stëmmen. Dofir enthale mir eis, well mer vehement géint den Tram op Esch sinn.

Merci.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Goergen. D'Regierung huet d'Wuert. Här François Bausch, et ass un lech.

**Prise de position du Gouvernement**

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Merci, Här President, fir d'Wuert. A Merci och allen Deputéierte fir hir Stellungsamen. Vlächit e puer Virbemierkungen, ier ech op eenzel Saache wëll agoen, déi hei gesot gi sinn.

Dat Éischt ass emol: Mir schwätzen an der Zukunft, also spëtstens nodeem mer de MoDu 2.0 erausbruecht hunn, wa mer iwwer Mobilitéit schwätzen a Mobilitéitsinfrastrukturen, net méi iwwer Stroossen, Schinnen oder Vélospisten, wat och ëmmer, mä mir schwätzen en général iwwer Infrastrukturen, fir méiglechst vill Leit vun A no B ze deplacéieren.

Dat muss d'Zil sinn, egal wat fir eng Infrastruktur mer bauen, ob et eng Strooss ass, ob et eng Schinn ass. Et geet net drëms, wivill Autoen ech op d'Strooss kréien oder wivill Zich ech do hin- an hierfuere ka looschen, mä et geet drëms: Wivill Leit wëll ech a kann ech herno op där Infrastruktur hin- an hierféieren?

Wa mer dat bis an de Käpp verstanen hunn alleguerten, da gesi mer natierlech och all Infrastruktur, déi mer bauen, ob et eng Strooss ass oder wat och ëmmer, aneschtens wéi an der Vergaangenheet. Dann ass et eben effektiv net méi esou, dass mer Stroosse bauen, well mer mengen, mir misste vill Autoen do bewegen, mä mir wëllen ebe Leit do bewegen. An da kann een och eben esou innovativ Projeten, wéi moies eng Spur eran, owes eraus, digital Techniken asetzen, och Pannespure jee nodeem fir verschidden Zwecker notzen, ënner bestëmmte Sécherheetsbedéngungen natierlech. Ech kommen nach dorobber zrëck.

An dat ass dat, wat mer wëlle maachen. An all déi Projeten hei, déi sinn an där Philosophie ze gesinn, näamlech an enger multimodaler Transportmobilitéitsphilosophie, wou d'Mobilitéetskette gekuckt gëtt an net méi een einzelt Verkéiersmëttel.

A mir hunn déi heite Projeten och esou opgedeelt, dass se dat ganz Land betreffen. Se hänken zesummen. Se hänke mat alle Regionen am Land zesummen. Et sinn der am Osten, am Norden, am Zentrum an am Süde virgesinn, alles dat an deem gesamte Konzept, wat mer hunn a wat mer zügeg wëllen ëmsetzen.

An da stellt sech och d'Fro natierlech vum Käschteneppunkt bei all deenen Infrastrukturen. Mä ech soen elo nëmmen dat hei: An der Mobilitéit an deenen nächsten 10, 15, ech géif souguer soe bis 20 Joer dierfe mer d'Fro vum Käschteneppunkt net stellen, well et geet ëm e fundamentalt Ëmdenken, e fundamentale Switch, dee wichteg ass, net nëmme fir eis Liewensqualitéit, mä och fir de Standuert Lëtzebuerg, fir dass Lëtzebuerg attraktiv bleift fir seng Économie a fir de Rescht vum Land.

Duerfir ass, wa mer an der Zukunft manner Suen an der Statskeess sollten hunn, sech hei d'Fro ze stelle vu Prioritéiten. An ech mengen, dass déi heiten Infrastrukturen alleguerten ëmmer an der éischter Prioritéit musse leien, wann et drëms geet, ze kucken, wéi mer eis Suen oder wou mer eis Suen ausginn.

An da soen ech och eppes gär zu dem schwierigste Punkt, deen ech hu bei allen Ëmsetzung vum allen Infrastrukturen. Ech hunn dat elo fënnef Joer matgemaach. De schwierigste Punkt, fir déi Infrastrukturen ëmzesetzen, dat ass net d'Motivatioun vun de Verwaltungen an de Betriber hei am Land, fir dat doten ze maachen, mä dat ass effektiv den Empriseproblem.

A wann den Här Goergen hei seet, mir sollte virsichteg mat der Utilité publique ëmgoen, wëll ech soen, dass ech der Iwwerzeegung sinn, dass mer ze vill virsichteg domadder ëmgaange sinn déi lescht Joren, well, wann e Contournement, wéi dee vun Dippech, zéng Joer dauert - zéng Joer! -, den Här Hahn weess, vu wat ech schwätzen, well ech eng Emprise net kréien! Eleng déi lescht fënnef Joer hunn ech domadder verbruecht, fir mat vill Iwwerzeegungskraaft eng Emprise ze kréien. Wann eng ganz Uertschaft an Otage gehale gëtt an Dausende vu Leit, déi derduerchfueren, wëinst enger Emprise, dann ass dat net méi normal, an dat huet effektiv näischt ze di mat engem gesonden a berechtigte Schutz vum Privateigentum, wéi en an eiser Verfassung verankert ass.

An duerfir mengen ech, dass mer, wat d'Utilité publique ugeet, méi séier musse virukommen, net manner séier wéi an der Vergaangenheet.

► **Plusieurs voix.** - Très bien !

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Da kommen ech zu deenen eenzelne Projeten. Et gëtt vill gemaach, fir den Trafic op der Strooss méi fluid ze kréien,

Bus, Auto. Mir maache Busspuren, mir maache Busspuren och aneschtens. Mir maachen elo eng gären op der lechternacher Streck, déi soll moies fir eran an owes fir eraus sinn.

An ech wëll dem Här Engelen vun der ADR och soen, dass déi Busspur do, wat den Trafic ubelaangt op der lechternacher Streck, näischt wäert änneren, well déi Iwwerhuelspur an de Spëttestonnen lech net rett, well Dir souwisou an d'Nadelöhr uewen um Waldhaff erauert. Duerfir gëtt de Verkéier, den normale Verkéier net méi oder manner fluid, wa mer déi Spur moies huele fir de Bus.

An dat ännert awer och guer näischt un der Necessitéit vun deem Radar, well an de Spëttestonnen do net egal wéi gefuer gëtt, an de Spëttestonne geet et lues weider. Mä déi Radare si wichteg ebe grad ausserhalb vun de Spëttestonnen, well mer do op enger riichter Streck sinn a well mer gemooss hunn - d'Police huet et och mam mobile Radar oft do gekuckt a festgestallt duerch en Audit de sécurité -, dass d'Vitessen nach ëmmer do wäitgeeënd ze héich sinn a vill Accidenter op deem Tronçon waren a sech net dru gehale gëtt.

Duerfir, egal ob déi Busspur gebaut gëtt oder net, dass ännert näischt um Fait, dass zum Beispill dee Radar soll dohinnerkommen.

Mir hunn och en zweete Projet, den Här Wilmes hat mech gefrot, wou mer domadder dru sinn, dass dee vum Eecherbiereg. An do wëlle mer och e kombinéierte Projet maachen. Dat soll e Projet ginn, moies eran, owes eraus, mat de Spure schaffen, net nëmme fir d'Bussen, mä och souguer fir d'Autoen. Dat heescht, dass ass natierlech ... Mir sinn amgaange mat den Detailstudie mat deem Projet. Do musse mer natierlech oppassen, wéi mer dat regelen a wéi mer dat maachen. Mir musse jo awer d'Sécherheet garantéieren, dass mer net Leit an Aventurë schécken. Mä déi ganz digital Techniken an déi Portailen, déi mer an Zukunft baue kënnen, fir eben de Verkéier och ze regelen, digital, kënnen eis och hëllefen, souguer net nëmme beim ëffentleche Verkéier, mä och beim Individualverkéier, fir dass et besser geet.

Ech mengen, soubal dee Projet fäerdeg ass, wäerte mer deen och an d'Kommissioun virstelle kommen an da wäerte mer deen och der Effentlechkeet virstellen.

An dann ass och ze soen, dass déi ganz Diskusioun iwwert d'Busprioriséierung op den Autobunnen eis ganz um Häerz läit, niewent dem Covoiturage. A mir hunn eng Étude de faisabilité maache gelooss op der Areler Autobunn. Dir wësst jo, dass d'Belsch e Projet hunn, fir op d'Grenz ze kommen, wou se d'Pannespur wëllen notzen an de Spëttestonne fir de Bus a Covoiturage. A mir hunn dat och elo gekuckt um Lëtzebuereger Réseau. Déi Etüd ass bal fäerdeg. Si wäert am Fréijoer spëtstens ganz fäerdeg sinn, dann hu mer all d'Detailer. Ech kann lech awer elo scho soen, dass, esou wéi et ausgesäit, prinzipiell deem näischt entgéintstoe wäert, dass mer zwar eng Rei Adaptatiounen maache mussen, mä dass dee Projet eppes ka ginn. Mä soubal deen och fäerdeg ass, wäerte mer deen dann och virstellen. An dat ass eppes, wat mer séier kënnen ëmsetzen, wat eis ganz séier hëllef kann op der Achs vun Arel erof Richtung Stad, fir de Verkéier ze verbessern.

Den Tram op der Areler Strooss: Dat ass e Projet, do huet d'Ponts et chaussées schonn a puncto Gabarit gekuckt. Dat ass kee Problem. Dat kréie mer realiséiert. Op alle Fall ass et guer kee Problem bis op d'Héicht do, wou de Boulevard de Merl abéie soll no lénks. Dat ass ongeféier wou de Bâtiself ass op der Areler Strooss op der Stroossener Säit. Och do wëlle mer gär mat private Promoteuren diskutéieren, déi do e Projet hunn, fir e Pôle d'échange mat ze integréieren op där doter Plaz. An dann ass et wichteg, wa mer dann natierlech den Tram bis dohinner hunn, dass mer natierlech och direkt de Boulevard de Merl mat dropleeën an och de Boulevard de Cessange.

An et ass och esou, dass mer amgaange sinn, eng Étude de mobilité maachen ze looschen, eng Méi-am-Detail-Studie maachen ze looschen, net fir de Boulevard de Merl, well do ass den Tracé zimlech kloer, mä fir de Boulevard de Cessange. Dat ass eng Etüd, eng Verkéiersetüd, déi mer zesumme mat der Stad Lëtzebuerg maache wëllen, well do natierlech och e grousst Entwécklungsgebit ass vun der Stad Lëtzebuerg, fir ze kucken, wéi mer de genauen Tracé vum Boulevard de Cessange wäerte leeën. An ech hunn och menge Leit gesot: Ech hätt gär, dass Der net nëmme de Boulevard de Cessange matkuckt, mä och an engens déi ganz Porte de Hollerich kuckt, wéi mer de Réckbau vun der Autobunn maachen, well effektiv jo och do vill Projete sinn, Wunnengsbau an esou weider, fir dass dat alles parallel ka realiséiert ginn.

Dann ass ze soen, dass den Tram op d'Kalchesbréck, dat hunn ech och an der Kommissioun gesot, elo net déi topste Prioritéit ass. Mir wë-

len dat einfach am A behalen en vue vun eventuelle Projeten, déi do entstinn. Mä ech soen awer kloer: Déi gréisste Prioritéit leeë mer gären op d'Areler Strooss bis Héicht Bâtiself, well dat dee wichtegsten Tronçon ass, niewent deenen, fir déi d'Chamber souwisou schonn d'Gesetzer gestëmmt huet. An dann natierlech déi Escher Streck herno och. Dat ass elo méi wichteg wéi d'Kalchesbréck. Dat ass e Projet, deen nëmme Sënn mécht, jee nodeem, wat sech do weider an der Zukunft wäert entwéckelen.

Op der Gare centrale ... Ah jo, iwwerens nach den Tram op Esch, do war ech gefrot ginn, ob do en Timing ka festgeluecht ginn. Jo! Déi Etüden, déi mer elo wäerte maachen, déi wëlle mer esou maachen, dass deen éischten Tracé bis 2028 géif gebaut ginn. Dat ass jo dann an enger éischter Phas Stad-Steebrécken-Monnerech, an dann an enger zweeter Phas de Rescht. Fir alles, wat dat méi beschleunegen kann, sinn ech éischter Demandeur. Ech géif awer dovur warnen, wann ech all déi Projete kucken, déi mer amgaange si jo ze maachen an déi mer hei wëlle maachen, dass sinn der ganz vill, wa mer et géife packen, fir 2028 scho bis op Monnerech ze kommen, dann, mengen ech, hätte mer ganz gutt geschafft mat deem Tracé, well dat schlussendlech emol knapps nach ..., et sinn emol keng zéng Joer méi, wou een dat da muss hkréien.

Mä mäin Zil ass et, fir bei all deenen Extensiounen an deser Legislaturperiod d'APDe fäerdeg ze kréien an d'Gesetzer duerch de Regierungsrot ze kréien an an d'Chamber ze kréien, soudatt d'Chamber déi nach an deser Legislaturperiod ka stëmmen.

Dann d'Rocade de Bonnevoie an dee ganze Garer Deel. Do kommen enorm Verännerungen! Virun der Gare centrale wäerten déi Bussen, also all d'RGTR-Bussen - déi städtesch Busse wäerte virun der Gare bleiwen -, mä all déi RGTR-Busse wäerte komplett erauskommen. En Deel ginn der jo opgefaangen op de Pôle-d'échange virdrun, mä e ganz groussen Deel leeë mer och op d'Rocade, also déi aner Säit op Bouneweg. Do ass och eben elo virgesinn hei, dass mer do schonn Arrête plange kënnen, fir déi Busgare ze bauen. Mir wäerten elo an enger éischter Phas mat Provisorier schaffen, well mer séier weiderkomme mussen, well mer jo gär bis Enn 2020, bis am Dezember 2020 den Tram op der Gare wëllen hunn. A mir hätte gär méiglechst da schonn de Gros vun de Bussen eriwergeluecht op d'Rocade.

Mir wäerten och domadder am Ufank mat Provisorier schaffen, dass ee vun der Rocade awer schonn op déi nei Quai kënnit vun der Gare centrale. Deen éischte Quai, also dee fënnelten, deen ass jo fäerdeg am Dezember dëst Joer. An dee sechste Quai ass 2021 fäerdeg. Schlussendlech um Schluss si jo Unterföhrungen virgesinn. Dat heescht, déi Unterföhrungen, déi et haut gëtt, ënnert de Quaien, déi gi verlängert bis op Bouneweg, soudatt dat alles duerchlasseg gëtt.

An ech sinn amgaangen, och analyséieren ze looschen, ob et méiglech ass, dass wësse mer awer nach net, doriwwer wäerte mer elo eng Étude de faisabilité maachen, ob et net méiglech ass, d'Strooss, also d'Rocade de Bonnevoie, carrement op der Héicht, wou d'Gare ass, op där ganzer Längt ënnerierdesch ze leeën. Dat heescht, dass mer iwwerierdesch nach just d'Bussen hätten, d'Foussgänger an de Vélo, soudatt dass dann och fir de Quartier Bouneweg par rapport zum Quartier Gare sécherlech eng immens Verbesserung wär, wa mer net méi déi Duerchschneidung hätte vun der Rocade de Bonnevoie, wa mer déi op engem Deel do an de Buedem leeë kéinten. Mä dat kucke mer awer nach. Do gëtt eng Étude de faisabilité gemaach. Also, wéi gesot, d'Gare Lëtzebuerg - groussen Ëmbau, deen amgaangen ass.

Da wollt ech nach e puer Saache soen, déi nach hei an d'Diskusioun erabruecht gi sinn.

Här Engelen, ech sinn erstaunt, Dir schwätzt vill iwwert de Wuesstum an Dir stellt lech, zu Recht, eng Rei Froen iwwert de Wuesstum vum Land. An da sot Der, mir missten elo Decisiounen huelen, fir méi lues ze trëppelen, an am nämlechten Otemzuch verlaangt Der e ganze Koup Ausbauen op véier Spure vu Stroossen, kräiz a quer duerch d'Land. Dat heescht, Dir maacht awer lauter Saache gär, Dir gitt gär méi wäit wéi d'Regierung, andeem Der proposéiert, fir dann awer auszubauen.

Iergendwéi musst Der lech eng Kéier eens ginn, an Ärem Veräin, an Ärem Blutgrupp, Här Engelen, wat Der an Zukunft wëllt!

(Interruption par M. Gast Gibéryen)





Jo, selbstverständlich.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Här Minister, sidd Der d'accord, datt den Här Gibéryen lech eng Fro stellt?

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Emmer gär, wann den Här Gibéryen mir eng Fro stellt!

**(Interruptions et hilarité générale)**

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Merci, Här President.

**(Interruption)**

Nee, nee! Nee, nee!

**(Brouhaha et coups de cloche de la présidence)**

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Den Här Gibéryen huet d'Wuert.

► **M. Mars Di Bartolomeo** (LSAP).- Mir sinn eigentlech hei net um Camping!

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Dir behuelt lech awer heiansdo esou.

Merci, Här President. Den Här Bausch huet gemengt, datt mer an eiser Bluttrupp eis missten eens ginn. Ech wëll dem Här Bausch als Vertrieeder vun der Gambia-Regierung duerfir soen, datt mir eis eens sinn. An deem Ausbau, dee mer elo brauchen op véier Spuren, dee brauche mer schonn opgrond vun deem Wuesstum, dee mer hannerun eis hunn, opgrond vun der Verkéiers-situatioun, déi mer haut hunn!

Dat heescht, wann d'Land an Zukunft wisst, ...

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Wivill Autoen hutt Der dann op der N7, Här Gibéryen? Da sot mer dat emol! Uewenaus.

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Ech gi se net zielen. Ech gi se net zielen.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Dir behaupt also eppes, ouni datt Der et wësst. Oder wéi?

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Neen, mir wëssen, wéi de Verkéier leeft momentan am Land. An all déi Projeten, déi mer elo maachen, déi musse mer scho maache wéinst deem Verkéier, wéi en haut besteet! A wa mer esou weiderwuessen, dat huet mäi Kolleeg Engelen jo och gesot, da ginn déi Aarbechten, déi mer elo maachen, an 10, 15 Joer schonn erëm net méi duer, well mer dann erëm esou vill weidergewuess sinn.

Also déi Projeten, déi mer elo maachen, musse mer maachen opgrond vun der aktueller Situation.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Déi, déi mir elo maachen als Regierung, jo. Mä, Här Gibéryen, ...

**(Interruptions)**

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Déi de Steierzueler bezilt! Déi de Steierzueler bezilt!

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Selbstverständlich.

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Jo.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Mä och déi, déi Dir wëllt proposéieren zousätzlech, géif de Steierzueler och bezuelen. Jo, dat ass richtig.

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Jo, jo! Et ass kee Minister, deen e Projet mécht.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Ech hunn nach net hei behaupt, de Minister géif e Projet bezuelen. Esou vill Suen huet deen net.

Mä ech mengen, Här Gibéryen, ...

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Jo.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Wann Der alles dat kuckt, wat mer hei maachen ...

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Jo.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- ... fir d'ganz Land, ob lénks, ob am Norden, am Osten oder am Süden oder am Zentrum, mam Gros vun de Projete sidd Der jo mat d'accord, mä Dir hutt eng Rei, mat deenen Der net averstane sidd. Dat ass den Tramausbau. Mä dat sidd Der nach, ech mengen, och wa mer eng Kéier 500.000 Leit um Tram fueren hunn an Zukunft. Da wäert Dir nach ëmmer dergéint sinn. Dat ass och Aert gutt Recht. Mä trotzdeem bleift awer, datt dat heite ganz vill Projete sinn, mat deenen Der averstane sidd. Mä Dir verlaangt, on the top, Dir verlaangt minus den Tram, mä on the top nach eng ganz Rei derbäi, déi mir elo net wëlle maachen. An am nämlechten Otemzuch sot Der awer, de Wuesstum misst gebremst ginn.

Dir muss eist emol eng Kéier erklären, wéi Der dat wëllt maachen, well Dir schwätzt jo elo vun Zuelen a 15, 20 Joer. Dir sot jo selwer, déi Entwécklung wär dann a 15, 20 Joer esou, datt mer dat nach bräichten. Dir musst eis emol eng Kéier erklären, wéi Der dat wëllt maachen, datt a 15, 20 Joer d'Situatioun dann net méi esou ass. Datt mer manner Leit hei zu Lëtzebuerg schaffen hunn. Datt mer manner Economie hunn zu Lëtzebuerg. Macht dat emol eng Kéier! Macht eng Pressekonferenz oder frot en Debat hei un! Ech si gär bereet, mat lech dorriwwer ze schwätzen.

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Dir sidd der Meenung, mir misste weider dee stramme Wuesstum hunn.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Ma neen, Dir sidd där Meenung!

► **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Neen, Dir! Dir sidd där Meenung!

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Bon! Här President, ech waarden dann drop, bis den Här Gibéryen mer eng Kéier dee Pabeier virstellt, wéi se dat wëllen hikerien.

Da wollt ech awer och soen, datt eng Decisioun gefall ass am Oktober, Här Engelen. Dir hutt gesot, den Tram, den Ausbau an esou weider an esou virun. Déijéineg, déi fir den Tram waren an der leschter Legislaturperiod, déi och matgeholf hunn, niewent villen aneren heibanen, datt e gebaut gëtt, déi hu bei de leschte Wahlen am Oktober, dat war jo awer méi wéi e Referendum, dee mer haten de 14. Oktober, déi si vun 10 % op 15 % gaangen, déi si vu 6 op 9 Sätz gaangen.

Ech mengen, Dir kënnt net dat nämlecht vun lech behaupten oder vun Ärer Partei. Also mengen ech, datt de Wieler kloer tranchéiert huet, par rapport zu all deene Parteien, déi déi Projeten ënnerstëtzen, firwat en am léifsten ass. An ech mengen, duerfir wär et och net schlecht, wann Der endlech géift déi Kéier huelen, déi sech awer eng Kéier opdrängt, fir ze soen, datt Der do historiesch falschloucht an datt Der ...

**(Interruption)**

Jo! Datt Der historiesch falschloucht an datt Der lech endlech dem Projet ralliiert.

► **M. Jeff Engelen** (ADR).- Sou, wéi Dir bei der Nordstrooss falschloucht!

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech si frou iwwert déi breet Zoustëmmung fir, géif ech bal soen, d'Projeten alleguerten, mat e puer Ausname fir verschidde Projeten. An duerfir wäert d'Regierung dann och elo hoffentlech kënnen alles maachen, fir déi Etüden ze maachen, soudatt mer dat dote relativ séier realiséieren.

Merci.

► **Plusieurs voix**.- Très bien !

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools, Här Bausch. D'Diskussioun ass elo ofgeschloss.

**Vote sur la motion 1**

Mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert d'Motioun, déi zu deser Orientéierungsdebat deponéiert gouf. De Vote électronique ass gefrot.

De Vott fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. Dann de Vote par procuration. Dës Motioun ass mat 54 Jo-Stëmmen a 6 Abstenttiounen ugeholl.

*Ont voté oui : Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Georges Mischo (par M. Paul Galles), Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, Mme Viviane Reding, MM. Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter (par M. Marc Spautz) ;*

*MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Eugène Berger, Frank Colabianchi, Mme Joëlle Elvinger, MM. Fernand*

*Etgen, Gusty Graas, Max Hahn, Mmes Carole Hartmann et Lydie Polfer ;*

*MM. Marc Angel, Dan Biancalana, Alex Bodry, Mme Tess Burton, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen et Mme Lydia Mutsch ;*

*MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, MM. Marc Hansen, Henri Kox, Mme Josée Lorsché, MM. Charles Margue et Roberto Traversini ;*

*MM. Marc Baum et David Wagner.*

*Se sont abstenus : MM. Jeff Engelen, Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding ;*

*MM. Sven Clement et Marc Goergen.*

**6. 7367 - Projet de loi portant modification : 1° de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État ; et 2° de la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant fixation des conditions et modalités d'un compte épargne-temps dans la Fonction publique**

Mir kommen elo zum Projet de loi 7367 iwwert d'lessenzoulagen an der Fonction publique. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. Et hu sech schonn ageschriwwen: d'Madamm Diane Adehm, den Här Yves Cruchten, den Här Carlo Back, den Här Jeff Engelen, den Här Marc Goergen an den Här David Wagner. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Gusty Graas. Här Graas, Dir hutt d'Wuert.

**Rapport de la Commission de la Fonction publique**

► **M. Gusty Graas** (DP), *rapporteur*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de 15. Dezember 2016 gouf en Accord salarial mat der CGFP ënnerschriften. Dee gouf iwwregens och elo bis Enn 2020 verlängert. An zu deem gouf dunn och de 15. Juni 2018 en Avenant guttgeheescht.

Deen Avenant huet virun allem eng Erhéijung vun der lessenzoulag virgesi vun 144 op 204 Euro de Mount. Dat heescht also eng Erhéijung vu 60 Euro. An dat ass och, wéi de President hei dat elo schonn duerchblécke gelooss huet, den Hauptbestanddeel vun deem Gesetz.

Et trëtt réckwierkend elo op den 1. Januar 2019 a Kraaft. An et ass och de Punkt 2 vum Avenant.

Als Contrepartie hat och d'CGFP deemools gesot, datt se dann op eng lineär Erhéijung vum Punktwäert géif verzichten.

De Käschtepunkt vun deser Mesure läit bei plus ou moins 17,3 Milliounen fir d'Joer 2019.

Ech wëll kuerz drop hiweisen, datt d'Allocation de repas schonn 1992 agefouert gouf an datt keng Modifikatioun kouw bis den 1. Januar 2017. Dunn ass awer eng virgeholl ginn an dat bedéngt duerch eng steierlech Vergëschtegung vun de Chèques repas am Privatsektor. Si ass net indexéiert. A fir d'Enseignanten a fir d'Magistrate gëlle just eelef respektiv zéng Méint.

Wat normal ass, dat ass, datt natierlech an deser ganz komplexer Struktur vu Gesetzter an der Fonction publique, wa mer en neit Gesetz stëmmen, och emol een oder deen anere kleng Fee-ler oder Oubli virkommen. Dat war och an der Vergaangenheet net anescht. Duerfir profitéiere mer och vun deem Gesetz, fir nach e puer Rektifikatiounen virzehuelen.

Zum Beispill och, wat d'Prime d'astreinte ubelaangt. Bis elo war opgrond vum Artikel 88 (9) vum Polizeigesetz vum 18. Juli 2018 virgesinn, datt just d'Beamte vun der Kategorie A vun der Polizei an de Genoss vun där Prime d'astreinte kéimen. Dat gëtt awer elo geännert an deem Sënn, datt den Artikel 22 vum modifizéierte Gesetz vum 25. März 2015 an deem Sënn, wéi gesot, ëmgeännert gëtt, datt och elo déi indexéiert Primes d'astreinte vun zwielef Punkten un Agente vum Sous-groupe mat Spezialattributiounen an och un d'Beamte vun der Polizei vun der Generalinspektioun zouerkannt ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, da gëtt awer duerch dëst Gesetz u sech och nach en drëtten Volet virgeholl, an zwar eng Ännerung vum Gesetz vum 1. August 2018 iwwert d'Zäitspuerkonten. Hei handelt et sech ëm Iwwergangsdispositiounen, wat aussergewéinlech Congéen ubelaangt, an zwar réckwierkend dann op den 1. Oktober 2018.

An zwar kënnen elo an dem Zäitraum vum 1. Januar 2018 bis den 31. Dezember 2018 och déi al Dispositiounen gegebenenfalls applizéiert ginn, wa se méi gönschteg sinn. Si kënnen dann och op de Compte épargne-temps guttgeschriwwen ginn. Dat kléngt elo vläicht alles e bësse komplizéiert. Ech soen éierlech: Ech hu selwer och nach eng Kéier missen zweemol noliesen, fir et richtig ze verstoen. Duerfir versichen ech, dat



Suivez la  
Chambre des Députés  
sur Facebook  
et Twitter

