



MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessy Scholtes, MM. Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch (par Mme Claudia Dall'Agnol), MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz (par M. Ben Scheuer);

MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. André Bauler), MM. Fernand Etgen, Paul Helminger, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;

MM. Claude Adam (par M. Félix Braz), François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Jean Huss, Henri Kox et Mme Viviane Loschetter;

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.

Gëtt d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

**(Assentiment)**

Et ass also esou décidéiert.

Elo komme mer zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 6246. Hei wollt ech lech drop opmierksam maachen, datt am Artikel 13, zweeten Alinea, ënnert dem Punkt 1 eng Erreur matérielle ass. Et ass zum Schluss vum Abschnitt ze liessen: «transfert du domicile d'un membre du conseil communal». Mir stëmmen elo iwwert den ofgeännerten Text of a wäerten dem Conseil d'État dës Ännerung schrëftlech matdeelen.

**Vote sur l'ensemble du projet de loi 6246 et dispense du second vote constitutionnel**

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6246 ass ugehall mat 59 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessy Scholtes, MM. Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch (par M. Roger Negri), MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz (par M. Ben Scheuer);

MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. Xavier Bettel), MM. Fernand Etgen, Paul Helminger, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;

MM. Claude Adam (par M. Félix Braz), François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Jean Huss, Henri Kox et Mme Viviane Loschetter;

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.

Gëtt d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

**(Assentiment)**

Et ass also esou décidéiert.

Da komme mer elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 6247.

**Vote sur l'ensemble du projet de loi 6247 et dispense du second vote constitutionnel**

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

Och de Projet de loi 6247 ass ugehall mat 59 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessy Scholtes, MM. Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch (par Mme Claudia

Dall'Agnol), MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz (par M. Ben Scheuer);

MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. Carlo Wagner), MM. Fernand Etgen, Paul Helminger, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;

MM. Claude Adam (par M. Félix Braz), François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Jean Huss, Henri Kox et Mme Viviane Loschetter;

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.

Gëtt d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

**(Assentiment)**

Et ass also esou décidéiert.

Da komme mer elo zum leschte Projet vun de Fusiounen, nämlech de Projet de loi 6248.

**Vote sur l'ensemble du projet de loi 6248 et dispense du second vote constitutionnel**

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. Och dëse Vote ass ofgeschloss.

Och de Projet de loi 6248 ass ugehall mat 59 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessy Scholtes, MM. Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch (par Mme Claudia Dall'Agnol), MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz (par M. Ben Scheuer);

MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. André Bauler), MM. Fernand Etgen, Paul Helminger, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;

MM. Claude Adam (par M. Félix Braz), François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Jean Huss, Henri Kox et Mme Viviane Loschetter;

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.

Gëtt d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

**(Assentiment)**

Et ass esou décidéiert.

Da komme mer elo zur Diskussioun vum Projet de loi 6176 iwwert de Bau vun enger proviso-rescher Bréck am Kader vun der Rehabilitatioun vum Pont Adolphe. Hei ass d'Riedezäit nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech bis elo schonn ageschriwwen: déi Hären Helminger, Angel, Bausch an Henckes. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Lucien Clement. Här Clement, Dir hutt d'Wuert.

## 5. 6176 - Projet de loi portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg

**Rapport de la Commission du Développement durable**

► **M. Lucien Clement** (CSV), *rapporteur*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Pont Adolphe, besser bekannt als déi Nei Bréck, ass eent vun de sécherlech symboleschste Bauwierker hei aus dësem Land. Tëschent 1900 an 1903 gouf dës Bréck no dem Konzept vum bekannte franséischen Ingenieur Paul Séjourné gebaut. Wéi d'Nei Bréck de 24. Juli 1903 ageweit gouf, war se déi gréisste Bréck, déi aus Béi besteet, déi gréisste vun der Welt. Den Hauptbou vun der Bréck huet eng Ouverture vu 84,65 m.

1933 huet den Züricher Ingenieur Mirko Roš d'Bréck op hir Belaaschtbarkeet gepréift an dobäi herausfonnt, datt si den deemolege Verkéiers-belaaschtungen, Verkéiersverhältnissen ouni Problem duerhält. D'Bréck huet dunn iwwer laang Joren hiren Déngscht geleescht, bis se an de Joren '61, '62 huet missen eng éischte Kéier adaptéiert ginn. Deemools ass d'Drofläch vun der Strooss, déi iwwert d'Bréck geet, komplett ersat ginn an ëm 0,5 m op all Säit méi breet gemaach ginn. D'Dalle aus Bëton ass duerch eng nei Dalle ersat ginn, déi op méi klengen Dallé läit. 1976 sinn eng Rei aner Renovatiouns-aarbechten ënnerholl ginn.

1990 goufe Rëss an och Schied un de Steng vun der Bréck festgestallt. Dës Mängel hu ge-

wisen, datt d'Drofläch vun der Bréck net méi dicht ass. D'Bréck gouf provisoersch stabiliséiert an et goufen aus Sécherheetsgrënn Moossins-trumenter ubruecht, fir d'Verhale vun der Bréck esou ze kontrolléieren.

Ponts & Chaussées gesäit u sech véier Haupt-problemer. Éischstens emol, d'Drofläch vun der Bréck ass ondicht ginn, ënner anerem weinst dem Salz, dat am Winter op der Bréck gestreet gëtt. Doduerch sinn eng Partie vu Fouen aus der Bréck erausgewäsch ginn, wouduerch op verschiddene Plaze Viden entstane sinn, déi dem Mauerwierk vun der Bréck geschuet hunn.

Zweetens, d'Steng vun den Hauptbéi vun der Bréck halen net méi richteg zesummen an hu misse provisoersch duerch stole Staange stabili-séiert ginn.

Drëttens, nei Rëss sinn duerch d'Renovatiouns-aarbechten an de Béi entstanen.

Véiertens, duerch d'Renovatiouns-aarbechten aus de 60er Jore sinn och statesch Problemer entstanen.

**(M. Michel Wolter prend la présidence.)**

Den Internationale Rot fir Sites et Monuments huet d'Bréck analyséiert a festgestallt, datt de Gabarit vun der Bréck net méi duergeet fir de Verkéier, dee se haut ze droen huet. Dësen In-ternationale Rot huet des Weidere virgeschloen, d'Bréck weider ze stabiliséieren an den Haupt-bou duerch en neie Bou aus Bëton ze ersetzen, deen een da kéint awer mat Naturstee verkleeden. Dës Méiglechkeet géif et och erlaben, d'Bréck ze verbreederen, fir esou méi Plaz fir de Verkéier ze schafen.

D'Konzept vun der Renovatioun vun der Bréck gouf zesumme mat de Bierger ausgeschafft. Fir si ass et wichteg, datt d'Bréck net hire Charak-ter verléiert an datt och de Naturstee bestoe bleift. Et gouf sech also fir eng douce Renova-tioun vun der Bréck entscheed, déi doranner besteet, d'Fuerbunn vun der Bréck ze verbree-deren, fir datt souwuel d'Autoen, den öffent-leche Verkéier wéi och eventuell den Tram kënnen driwwerfueren.

Des Weidere kréie souwuel de Vëlosfuerer wéi och de Foussgänger hir Bunn respektiv Trottoir. D'Bréck soll op béide Säite 75 cm méi breet ginn, esou datt si zënter hirem Bau duerch de Paul Séjourné am Ganzen 2,50 m méi breet gëtt. Esou soll d'Bréck de Besoinë vun eiser Zäit gerecht ginn, ouni awer hiren initiale Charakter ze verléieren.

Ech hunn et schonns gesot, déi Nei Bréck ass e wichtegen touristeschen Unzéiungspunkt vun eiser Stad an e ganz wichteg Element vun eisem Patrimoine. Wann een am Ausland alt emol Fotoe vun der Stad gesäit, ass ganz oft de Pont Adolphe, also déi Nei Bréck drop. D'selwecht ass, wann een um Internet no Fotoe vu Lëtzebuerg siche geet. Et ass also enorm wichteg, datt dëst Symbol vun eiser Stad duerch d'Renovatioun och esou erhale bleift. An ech mengen, datt, esou wéi et elo virgesinn ass, dësen Ufuerderungen och Rechnung ge-droe gëtt.

Här President, neen, Madame...

► **M. le Président**.- Neen, Här!

**(Hilarité)**

► **M. Lucien Clement** (CSV), *rapporteur*.- Et muss een ewell ëmmer kucken, Här President!

► **M. le Président**.- Ech halen dorop!

**(Hilarité)**

► **M. Lucien Clement** (CSV), *rapporteur*.- Här President,...

**(Interruptions)**

Här President, ... Neen, ech hunn den Här Mosar gesinn erausgoen, an normalerweis sëtzt dann eng Madame hei, an do duecht ech, du muss Uecht ginn.

Also, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir stëmmen awer haut u sech net iwwert d'Renovatioun vun der Neier Bréck of, mä iwwert de Bau vun enger provisoerescher Bréck. D'Aarbechten um Pont Adolphe maachen et onméiglech, fir de Verkéier während där Bau-phas dorobber zirkuléieren ze loosser. Ech den-ken, dat liicht och jiddwerengem an, an do hate mer och Unanimitéit an der Kommissioun.

Duerfir muss fir eng gewëssen Zäit zousätzlech eng zweet, mä awer provisoersch Bréck gebaut ginn. Dës nei provisoersch Bréck wäert tëschent 32 a 37 m breet sinn. Si huet eng Bauzäit vun ongeféier engem Joer a wäert duerno ongeféier während dräi Joer hiren Déngscht maachen, ier se dann nees ofgerappt gëtt. Insgesamt heescht dat, mir wäerten déi nei provisoersch Bréck da während plus oder minus gutt véier Joer ge-sinn.

Dës nei Bréck fänkt an der Géigend vum Bë-schofspalais an der Avenue Marie-Thérèse un a leeft dann of de Boulevard de la Pétrusse, wou se iwwert der Zitha-Strooss erauskënnt. Fir

weider méi technesch Detailer verweisen ech do op de Projet de loi selwer an op de schrëft-leche Rapport. Beim Bau vun dëser Bréck gëtt besonnesch Rücksicht awer och op d'Péitruss-Dall geholl oder geluecht.

Wat fir d'Renovéierung vum Pont Adolphe gëllt, muss natierlech och fir déi provisoersch Bréck gëllen. Wichteg ass et dohier, ze ënner-sträichen, datt déi provisoersch Bréck sämtle-che Contraintë vum Denkmalschutz Rechnung dréit. Sou gëtt se ausserhalb vun där Zon ge-baut, déi zum Unesco-Weltkulturerbe gehéiert, also touchéiert keng al Festungsmaueren. Och wann d'Bréck just provisoersch ass, sou huet awer misse gutt drop opgepasst ginn, datt d'Skyline vun dësem Deel vun eiser Stad net ze vill beeinträchtigt gëtt, oder scho guer net verschampeléiert gëtt.

Zum Schluss nach de Käschtepunkt, dee beleeft sech op en Total vun 23 Milliounen Euro, TVA abegraff.

Här President, erlaabt mir elo ofschléissend nach e Wuert zu där parlamentarescher Aar-becht. De Statsrot huet a sengem Avis ënner-strach, datt dëse Projet u sech net misst duerch e Gesetz gestëmmt ginn, well et ënnert dem Seuil vu 40 Milliounen Euro läit. D'Regierung wollt awer vu virera kloerstellen, wat alles muss geschéien, fir datt de Pont Adolphe duerno renovéiert ass. Fir dës Aarbecht gëtt allerdéngs nach en zweete Projet de loi déposéiert. Dës Aarbechte wäerten, wéi den Här Minister Wiseler gesot huet, sech wahrscheinlech ëm déi 40 Milliounen dréien, sou datt de Gesamtchif-fer vun deenen zwee Projete sech duerno iwwert dem Seuil vu 40 Milliounen wäert be-fannen.

Elo kéint ee sech virstellen, wann een de Statsrot suivéiert hätt an ënnert dem Seuil vu 40 Milliounen fir de Pont provisoire kee Projet de loi gemaach hätt, a par hasard wär deen anere bei 38 Milliounen gelant, dann hätt ee kënne soen, mir hunn hei eng Bréck renovéiert an eng nei Bréck dohinnergestallt, wou mer 60, gutt 60 Milliounen ausginn hunn, a mir hate kee Projet de loi an der Chamber. Duerfir sinn ech där Meenung, datt dat, wat d'Regierung gemaach huet, fir zwee Projete de loi ze maa-chen, richteg war.

Nodeems datt den Här Wiseler an der Comexbu virstelleg ginn ass an d'Comexbu och där Mee-nung war, datt dat méi e proppere Wee wier, wéi hei e Saucissonnage ze maachen ouni Pro-jet de loi, si mer mat op dee Wee gaange vun zwee Projeten, an ech denken, datt dat och dee richteg Wee war.

Souwuel de Statsrot wéi och d'Chambers-kommissioun si sech der Noutwendegkeet vun dësem Projet bewosst, an ech bieden duerfir d'Chamber, och dëse Projet ze stëmmen.

Ech soen dofir Merci fir d'Nolauschteren a gi selbstverständlech den Accord vun der CSV.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **M. le Président**.- Ech soen dem Här Clement Merci fir säi Rapport a ginn dann d'Wuert un den éischten ageschriwwene Ried-ner, den honorabelen Deputéierten Helminger.

**Discussion générale**

► **M. Paul Helminger** (DP).- Här President, d'Topographie vun der Stad Lëtzebuerg huet sech a freieren Zäite sécherlech gutt dozou géegent, fir eng Festung dorop opzebauen. Mat sengen déiwen Däller ronderëm huet de Plateau, op deem d'Alstad läit, d'Festung iwwer Jorhonnerte geschützt.

Fir eng Hauptstad an e Wirtschaftszentrum awer stellt d'Topographie haut d'Stad viru grouss Erausforderungen. Mir hunn ëmmerhin haut bal 400.000, souguer liicht iwwer 400.000 Beweugunge mam Auto all Dag an d'Stad eran an eraus an déi wäerten och an Zukunft nach weider zouhuelen, an eng vun den Hauptachse verleeft dobäi précisement vun der Uewerstad iwwert d'Nei Bréck op d'Gare. Duerfir ass dat hei déi éischt Etapp um Wee fir d'Astand-setzung vun eben dëser Neier Bréck. Éischstens stellen ech fest, datt absolute Konsens besteet. An et geet jo och dorëmmer, wou mer haut sollen driwwer ofstëmmen.

Aus sécherheetstechneschen, verkéierstechnes-che Grënn an och aus Grënn vun der Erhaltung vun eisem kulturelle Patrimoine sinn déi Aar-bechten allegueren noutwendeg.

D'Sécherheet vum Pont Adolphe, dat si sou-wuel d'Benotzer vun der Bréck, dat heescht Automobilisten, Vëlosfuerer, Foussgänger. Hei ass et esou, datt déi staark Belaaschtung an d'Ofnotzung vun der Bréck - de Rapporteur huet dat schonn ënnerstrach - eng Astand-setzung absolut noutwendeg maachen. Mä och déi vill Lëtzeburger an auslännesch Touristen, déi ënnert der Bréck erduerchginn an d'Péitruss-dall entdecken, si vun der Sécherheet betraff.

Am Februar 2005, wéi och scho gesot ginn ass, ass eent vun de Spannungselementer erofge-





fall, wouropshin d'Weeër ënnert der Bréck hu misse fir de Public gespaart ginn, jiddefalls emol op enger Säit. An et sinn och d'Spannungselementer vun der Bréck nei ugezu ginn. Mä no den Ausféierunge vun de Ponts & Chaussées féiert einfach kee Wee laanscht eng grondleeënd Astandsetzung vun der Neier Bréck. Mä dorobber wäerte mir an engem zukünftege Projet de loi nach zrëckkommen.

Ëmmerhi bedeiten awer déi Aarbechten eng temporär Spärung vum Pont Adolphe, déi d'Stad Lëtzebuerg, hir Awunner an allegueren déi Leit, déi dagdeeglech an d'Stad schaffen an akafe kommen, viru grouss Erausforderungen stellt. A fir dës Iwwergangszäit brauche mer eben eng Léisung, déi den héije Verkéierscapacitéiten an dem héije Verkéiersopkommes op der Neier Bréck Rechnung dréit. De Projet vun de Ponts & Chaussées gesäit also elo eng temporär dräispureg Bréck vir, iwwert déi de Verkéier an der Tëschenzäit soll ëmgeleet ginn.

Dëse Projet, dat hu Servicer souwuel vum Stat wéi vun der Stad kontrolléiert, soll sech esou gutt an d'Verkéierskonzept integréieren, datt keng gréisser Perturbatiounen op de Verkéier erwaart ginn.

Fir eis ass et awer wichteg, fir d'Demokratesch Partei, Här President, datt d'Renovatioun vum Pont Adolphe keng negativ Répercussiounen oder Verzögerungen op aner Bauprojeten um Terrain vun der Stad Lëtzebuerg huet. Dobäi denken ech virun allem un e weidert zentraalt Element, fir der Belaaschtung vum Verkéier an der Stad Lëtzebuerg Här a Meeschter ze ginn: den Tram.

Ech war frou ze héieren, datt den Nohaltegkeetsminister net nëmmen un deem Projet, dee jo vun engem eemolege Konsens vun deene véier grouss politesche Parteien hei an der Chamber gedroe gëtt, festhält, mä och nach verséichert huet, datt déi béid Projekte parallel duerchgefouert kënnen ginn.

Ech menge souguer, wa mer eis e bësse geschéckt uleeën, da kann dee Projet vun der Renovatioun, vun der Astandsetzung vun der Bréck - souwéi iwwregens och de Projet vum Hamilius, dee jo e Stater Projet ass - effektiv en integralen an e wichtege Bestanddeel vun dem Projet Tram selwer ginn. Mir sinn duerfir och mat der Décisioun averstanen, fir de Pont Adolphe op béide Säiten ëm praktesch 80 cm, 79 cm ze verbreederen. Dëst wäert eis an Zukunft méi Méiglechkeete bidden, fir den Individualverkéier, den öffentleche Verkéier an d'Mobilité douce um Pont Adolphe matenee kënnen ze vereenegen.

D'Demokratesch Partei insistéiert awer och drop, datt aus enger provisoirescher Léisung vun enger zweeter Bréck niift dem Pont Adolphe keng permanent Léisung géif ginn. Ech mengen, dat ass eppes, wat enger Rei Leit an der Stad ee Moment Suege gemaach huet. Mir mengen och, datt dat dee falsche Wee wär, aus verkéierspolitesche Grënn, awer virun allem och aus Grënn vum Erhale vun der Attraktivitéit vum Site vun der Stad Lëtzebuerg.

Déi rezent Zuele vum LCTO hunn nach erëm eng Kéier bewisen, datt ëmmer méi Touristen an de leschte Joren an d'Stad kommen opgrond vun der Attraktivitéit vum Site selwer. De Bléck vun der Gëlle Fra iwwert d'Péitrusdall eriwuer op de Plateau Bourbon gehéiert zu engem vun deene meeschte Postkaartemotiver vun der Stad Lëtzebuerg. Et ass wéi d'Nei Bréck selwer een Deel vun eisem Patrimoine, an et gëllt, dëse Patrimoine ze erhalen.

Duerfir si mir och der Meenung, datt d'Gestaltung vun där provisoirescher Bréck esou onopfälleg an dezent wéi méiglech gemaach muss ginn. Sous réserve vun deenen Observatiounen stëmme mir deem Projet zou.

Merci, Här President.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Ech soen dem Här Helminger Merci fir säi Bäitrag a ginn d'Wuert da weider un den honorablen Deputéierten Angel.

► **M. Marc Angel (LSAP).**- Jo, Merci, Här President, fir d'Wuert. Här Minister, léif Kollegeginnen a Kollegen, ech wollt ufänken domat, wéi dat sech gehéiert, dem Rapporteur Lucien Clement Merci ze soe fir säin ausféierleche schréfflechen a mëndleche Rapport. Hien huet ons ënner anerem och vill technesch Detailer erörtert, sou dass ech dorobber net muss zrëckkommen.

Erlaabt mer, déi positiv Approche vun der Regierung ervirzesträiche beim Ugoe vun dësem Projet. Duerfir wëll ech dem Minister Claude Wiseler a senger Mataarbechter e grouss Merci soen. De Minister hätt net missen e Projet de loi maachen, well mer mat engem Käschtepunkt vun 23 Milliounen Euro wäit ënnert deene 40 Milliounen Euro leien, wou et obligatoresch gëtt, fir e Projet de loi ze maachen. Hien huet déi provisoiresch Bréck awer als en

Deel vun engem méi grouss Gesamtprojet geseinn, wat ouni Zweifel richtig ass. An hien huet decidéiert, d'Chamber vu virera bei allen Etappe mat anzebannen.

Doraus ergëtt sech, dass am Exposé des motifs net nëmmen de Projet vun der provisoirescher Bréck, mä och am Detail Informatiounen iwwert d'Aarbechten, déi um Pont Adolphe virgesi ginn, beschriwwen an och gutt behandelt ginn.

Och ass d'Öffentlechkeet duerch eng gutt Presseaarbecht informéiert ginn, awer och duerch d'Presentatioun vum Minister selwer, besonnesch d'speziell Presentatioun fir d'Urainer. Och dat ass e wichtigen Aspekt.

Iwwert d'Noutwendegkeet, fir dës Aarbechten duerchzeféieren, mengen ech, brauche mer hei net laang ze diskutéieren, zumools de Rapporteur nach eemol am Detail op den Zoustand vum Pont Adolphe agaangen ass, an déi ganz Pathologie - wann ech deen Term aus der Medezin benotzen däerf - vum Pont Adolphe exzellent am Exposé des motifs beschriwwen ass. Eleng aus Sécherheetsgrënn muss déi Bréck sanéiert ginn. Dat ass kloer.

Diskutéiere kann een awer iwwert d'Aart a Weis, wéi dat gemaach gëtt. An déi Diskusioun si gemaach ginn, och an enker Zesummenaarbecht ënner anerem mat Sites et Monuments. Et gouf jo verschidden Optiounen. Als Extremléisung hätt ee jo souguer kënnen decidéieren, déi Bréck ofzerappen an duerch eng nei ze ersetzen. Als LSAP si mir natierlech frou, dass dat net geschitt.

De Pont Adolphe ass nämlech net iergendeng Bréck an der Stad. Wéi dës Bréck ufanks dem 20. Jorhonnert gebaut gouf, war et eng architektonesch Meeschterleeschtung, op déi een zu Lëtzebuerg konnt houfreg sinn. Virun allem huet sech déi Bréck awer zu engem Wahrzeeche vun onser Stad entwéckelt an ass eng touristesch Attraktioun och ginn. An et kann ee sech déi Bréck schwéier ewechdenken.

Wa mer de Pont Adolphe elo nei maachen, geet et awer net un éischter Plaz drëm, e Postkaartemotiv ze erhalen. Dës Aarbechten an also och déi Aarbechten, déi déi provisoiresch Bréck an d'Accès fir dee spéidere Chantier vum Pont Adolphe virgesinn, dës Aarbechte preparéiere virun allem eis Zukunft. Si stelle fir eis deen éischte konkrete Schrëtt duer, fir de Verkéier an der Stad, an deem mer zu de Spëttestonne bal erstécken, op nei Bunnen ze bréngen. Et handelt sech also hei ëm deen éischte konkrete Bauprojet, deen et erméiglecht, spéider en Tram duerch d'Stad ze féieren.

Sou wéi een de Bau vun der provisoirescher Bréck net lassgeléist ka kucke vun der Rehabilitatioun vum Pont Adolphe, kann een déi Aarbechten, déi mat dësem Projet de loi a spéider mat der Rehabilitatioun vum Pont Adolphe geplangt sinn, net lassgeléist kucke vun engem neie Mobilitéitskonzept, dat d'Aart a Weis, wéi mer eis an der Stad fortbewegen, grondleeënd wäert änneren.

Eng nei Spureverdeelung um Pont Adolphe, bei där den Tram eng fest Plaz kritt, gesäit vläicht op den éischte Bléck wéi e kleng Réaménagement aus, ähnlech wéi eng nei Busspur hei oder do. D'Konsequenzen dovun ginn awer vill méi wäit. Bis elo hu mer ëmmer dovunner geschwat, wéi wichteg den öffentlechen Transport an d'Mobilité douce sinn, hunn dës Transportmëttelen awer meeschtens ëmmer nëmme Plaz do ageraumt, wou se den Autotrafic net ze vill behënneren. Mam Tram gëtt dat aneschtens. Den Tram kritt op engem duerchgehenden Tracé déi Plaz, déi e brauch, an den Individualverkéier muss sech un dës Gegebenheeten upassen.

Mat der Décisioun, en Tram ze bauen, hu mer eis och decidéiert, engem modernen öffentleche schinnegebonnenen Transportmëttel konsequent Prioritéit ze ginn. Mir wëssen, dass dat noutwendeg ass, well d'Situatioun, wéi se elo ass, net méi tragbar ass a sech aller Virausicht no och nach wäert verschlechteren, wa mer näischt ënnerrhuelen.

D'LSAP war nach ëmmer derfir, dass niewent dem Individualverkéier, niewent dem Zuch a souguer de Bussen, déi eng limitéiert Transportcapacitéit hunn, an der Mobilité douce, déi eleng och net all Problemer léise kann, e modern Transportmëttel an der Stad gebraucht gëtt, dat méiglechst vill Leit schnell a bequem kann op enger Haaptachs vun engem Enn vun der Stad zum anere féieren.

Dat heescht awer net, Dir Dammen an Dir Hären, dat heescht awer net, dass mer d'Ae verschléissen däerfe virun de méigleche Problemer, déi dat mat sech bréngt an déi musse geléist ginn. Wa mer den Autosverkéier an der Stad zugonschte vun engem performanten öffentlechen Transport aschränken, musse mer ronderëm d'Stad Plattformen ubidden, wou d'Leit bequem ëmsteige kënnen, sief et vun hirem Privatauto op de Bus oder den Tram, sief

et vum Zuch op en anert Transportmëttel. D'LSAP ënnerstëtzt duerfir d'Mobilitéitskonzept vun der Regierung, dat de Bau vu Gare-périphériques a vu Park & Ride ronderëm d'Stad an no bei eise Landesgrenze virgesäit.

D'Aarbechten um Pont Adolphe a spéider um Tracé vum Tram wäerten Nuisancé mat sech bréngen. Dat léisst sech net vermeiden. Duerfir ass et ze begreissen, dass de GIE Tram, de Groupement d'intérêt économique Tram, e Partenariat tëschent dem Stat an der Stad, e Comité d'accompagnement agesat huet, wou d'Zivilgesellschaft a Politik zesumme kënnen informéiert ginn an zesumme kann diskutéiert ginn. Et ass och schonn undiskutéiert ginn, fir innerhalb vun dësem Comité d'accompagnement eng Ennergrupp ze bilden, wou besonnesch d'Uleies vun de Geschäftsleit a Riverain, déi duerch d'Bauaarbechten Nuisancen ze erwaarden hunn, vertraude sinn.

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

Ech hat am Stater Gemengerot eng Motioun iwwer e sougenannten Observatoire agereecht. En Observatoire, dee bei ganz grouss Chantieren, wou Stat a Gemeng zesummen implizéiert sinn, d'Intérête vun den Anlieger a Betrecht muss zéien. Ech erlabe mer duerfir hei nach eng Fro un de Minister. Grad bei dësem Projet vun der provisoirescher Bréck, spéider vun der Rehabilitatioun vum Pont Adolphe a beim Tram sidd Der jo am enke Kontakt an exzellenter Zesummenaarbecht mat der Gemeng Lëtzebuerg. Dat huet de Buergermeeschter eis jo confirméiert. Hutt Der do wëlls, déi Iddi, déi mer am Gemengerot eestëmmeg ugehall hu vun esou engem Observatoire, och matzedroen an an esou engem Observatoire matzemaachen?

Här President, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, wat elo déi provisoiresch Bréck ugeet, ginn d'Nuisancen esou geréng wéi méiglech gehalten, an dat ass ze begreissen. Den Agrëff an d'Natur gëtt reduzéiert. Et ass positiv, dass déi zoustänneg Verwaltung sech esou vill Méi ginn huet an dësem Aspekt.

An der Kommissiounssetzung vum 27. Abrëll 2011, wéi mer dëse Projet de loi virgestallt kruten, huet de Minister eis jo och erkläert, dass déi 560.000 Euro fir Mesures compensatoires et de protection den Déplacement vu verschiddene Beem an nei Plantatiounen beinhalten an derniewent nach weider Moosnamen, fir d'Riverainé virun den Nuisancé vun den Travaux während de Bauaarbechten, während der Exploitation vun der provisoirescher Bréck a während dem Ofbau vun der provisoirescher Bréck ze schützen. Och gëtt prezisiéiert, dass d'Aarbechten net virum Hierscht kënnen ufänken, well een déi Beem net virdu ka versetzen. Dësen Zäitlapp erlaabt et jo dann och de Responsable vun Ministère, all d'Prozedure vun der Mise en adjudication ze vollenden.

De Minister huet eis och an der Kommissiounssetzung vum 4. Mee d'Garantie ginn, dass während de Bauaarbechte vun der provisoirescher Bréck an och duerno vum Pont Adolphe de Passage fir d'Foussgänger a Vélosfuerer an der Péitrus ënnen am Dall ëmmer méiglech ass. Et kann allerdéngs just zu ganz kuerze Blocagé kommen, wann et drëms geet, d'Ofséchierung vun deene Passagen ze bauen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wa mer iwwert dëse Projet an dat, wat en duerno mat sech bréngt, schwätzen, däerf een natierlech net verschidden Ängschten, déi opkommen, ignoréieren. An duerfir ass den Dialog, deen ech virun ugeschwat hat, mat de Bierger, de betreffenen Awunner, de Geschäftsleit, esou wichteg an och luewenswäert. D'Erfahrungen aus dem Ausland weisen net nëmmen, dass en Tram oder e grouss Chantier e flott modern Transportmëttel ass, si weisen och, dass et am Ufank a während der Bauzeit ëmmer Widerstand gëtt, dee sech eréischt leet, wann den Tram bis firt an d'Leit d'Virdeeler dovun genéissen an erliewen.

E rezent Beispill gëtt et guer net esou wäit vun hei, an dat ass zu Reims, d'Haaptstad vun der Champagne, wou Mëtt Abrëll mat engem grouss Fest en neien Tram ageweit ginn ass. D'Iddi derfir war scho '85 opkomm. Alles war festgeluecht, Budget an esou weider. '92 hätt deen Tram solle fueren. '98 ass dee Projet gekippt ginn. Wéi ech dat iwwer Reims gelies hunn, si mer déi ganz BTB-Geschicht an aner Geschichte mat hire politesche Wénkelzich nees an Erënnerung komm. Genau wéi bei ons waren duerno zu Reims d'Verkéiersproblemer ëmmer nach net geléist an hu sech verschlechtert, sou dass se zu Reims och en zweeten Ulaaf geholl hunn, an dunn huet et och geklappt.

Déi eigentlech Bauzeit huet eppes méi wéi zwee Joer gedauert, an all d'Awunner an d'Geschäftsleit, déi hir Geschäfte laanscht den Tracé vum Tram hunn, si sech eens, dass et eng schwéier Zäit war. Mä wann en haut d'Resultat gesäit, da sinn d'Leit zu Reims houfreg op

hiren neien Tram a si si sech eens, dass et derwäert war. Et sinn net nëmmen Tramsschinnegeluecht ginn, mä et koumen och urbanistesche Verbesserungen derbäi, déi d'Liewensqualitéit verbessern.

Wa mir elo hei zu Lëtzebuerg, wann ons Bréck nees fit ass, mam Bau vum Tram ufänke wäerten, wäerten et natierlech och Nuisancé während der Bauzeit ginn. Mä opgepasst: Net gläichzäitig op der ganzer Streck! Ech sinn iwwerzeegt, dass et trotz enger schwieriger Iwwergangszäit och hei derwäert ass. Och hei zu Lëtzebuerg wäert den Tram wéi zu Reims an a villen europäesche Stied als Resultat niewent der Mobilitéitsverbesserung och urbanistesche Verbesserungen, nei Liewensqualitéit mat sech bréngen. Duerfir ass et wichteg, en neit, modern, uewerierdescht schinnegebonnert Transportmëttel en site propre ze kréien.

Am Exposé des motifs vum heitege Projet de loi gëtt jo, wéi gesot, och den Assainissement vum Pont Adolphe laang beschriwwen, an op enger graphescher Coupe op Säit 6 vum Projet de loi gesäit een och, wéi an Zukunft d'Spureverdeelung op der Bréck ausgesäit.

Ech wollt an dësem Kontext nach eng Kéier drun erënneren, dass et wichteg wär fir den Tram, op esou architektonesche sensible Partié wéi de Pont Adolphe keng Oberleitungen, mä de Stroom streckeweis am Buedem ze verleeën. E System, dee sech am Ausland bewäert huet, Beispill Reims. Iwwregens op der ganzer Streck zu Reims. An de Fait, dass zu Reims op der ganzer Tramsstreck keng Oberleitung ass, huet nëmmen zu 10% Méikäsche gefouert. Festzhalen ass, dass déi Technologie mëttlerweile a ville Stied Schoul gemaach huet, an och déi technesch Boboen, déi et am Ufank do gi sinn, aus dem Wee geraumt goufen.

Här President, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, mat dësem Projet de loi vun haut, wat jo och deen éischte Schrëtt ass fir den Tram, wäerte mer spéiderhin also eng formidable Opwärtung vum Stadzentrum kréien, mä och vun de Quartieren, déi mat den „gares périphériques“ ganz aneschtens ënnerenee verbundene kënnen ginn a mam Tram.

Erlaabt mer nach eng interessant Iddi an deem Kontext opzegräifen, an zwar den Halt am Pafendall, wéi en den Här Minister viru kuerzem presentéiert huet, déi Plaz, wou Tram an Eisenbahn sech kräizen. Och hei kann e Quartier un Attraktivitéit gewannen an e ganzt Konzept un Attraktivitéit gewannen. Wann dës Iddi mat der Rolltrap vum Technesch hier gesinn eng realistesch Léisung ass, kënnen mir eis vun deem Konzept ganz liicht iwwerzeegen loosse.

Et wär allerdéngs wichteg fir de Pafendall an och fir d'Stad, dass den Halt net nëmmen eng Verbindung hierstellt mam Kierchbierg, mä och en Accès no ënnen zum Pafendall erméiglecht an domat eng nei Méiglechkeet opmécht fir d'Leit, déi mam Zuch an d'Stad kommen an déi aner Säit de Lift wëllen huelen, fir erop an d'Uewerstad ze kommen.

Här President, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, et ass vill Zäit verluer gaangen, well laang kee Projet vun alle Säiten Zoustëmmung fonnt huet an ëmmer erëm nei Proposen op den Dësch koumen, déi um Enn d'Projeten, déi fäerdeg waren, erëm gekippt hunn. Säit véier, fënnf Joer awer hu mer endlech dee politesche Konsens. E Konsens éischtens tëschent dem Stat an der Stad, awer virun allem och e Konsens tëschent deene véier Parteien. An ech si frou, dass de Buergermeeschter Helminger och elo dorun erënnt huet. Déi véier Parteien, déi an der Responsabilitéit sinn, d'CSV, d'DP, déi gréng an LSAP.

Mir brauchen den...

► **M. le Président.**- Jo, entschëllegt, well den Här Kartheiser huet mer signaléiert, dass en lech wéilt eng Fro stellen. Ech wollt lech just dorobber virbereeden.

► **M. Marc Angel (LSAP).**- Jo, ech wéilt gär meng Ried fäerdeg maachen,...

► **M. le Président.**- Selbstverständlech.

► **M. Marc Angel (LSAP).**- ...an dann däerf e mer roueg äntwerten.

► **Plusieurs voix.**- Froen!

► **M. Marc Angel (LSAP).**- Froen, pardon. Da wäert ech him äntwerten. En däerf mech froen.

**(Brouhaha et hilarité)**

Ech mengen, wa mer iwwert d'Stad schwätzen, sinn ech gär bereet, engem Süddeputéierten Äntwerten an Informatiounen ze ginn.

► **Une voix.**- Ooohhh!





## (Brouhaha et hilarité)

► **M. le Président.**- Här Angel, wann Der wëllt, Dir kënnt roueg virufteren.

► **Une voix.**- Jo, Här Angel, maacht Är Ried fäerdeg!

## (Brouhaha)

► **M. Marc Angel (LSAP).**- Här President, mir brauchen den Tram fir méi Mobilitéit, mä awer och an deem ganze Klimaschutzkonzept, dat verlaangt, dass mer dem öffentlechen Transport Virrang ginn. Mir wäerten do net nëmmen CO<sub>2</sub> aspueren, mir kréien och manner Ofgasen, an dat verbessert d'Loft am Stadzentrum.

Elo hätt ee jo kënnen hoffen, dass mer schnell virukommen, nodeems mer dee politesche Konsens fonnt hunn an eis op en Tracé vum Tram géeneegt hunn an och iwwert d'Émbaute vun der Bréck. Leider ass dat awer net esou. Een Argument, wat do an d'Spill komm ass, war d'Finanzkris an de Fait, dass mer elo net all Projet esou schnell kënnen realiséieren, wéi mer eis dat géife wënschen.

Beim Tram schéngt mer dat awer kee gutt Argument ze sinn, well ech zweifelen drun, dass mer vill méi séier virukomm wäeren, och wann d'Sue keng Roll gespillt hätten. Och da misste fir d'Éischt de Pont Adolphe an d'Rei gesat ginn an d'Preparatiounsarbechte fir den Tram fir d'Éischt ofgeschloss ginn. Et dauert laang, well esou Projeten, wéi eng Bréck rehabilitéieren, wéi en Tram bauen, dat si komplex Projeten, wou vill Virbereedung noutwendeg ass. Sou seet eis de Minister dat och am Exposé des motifs. Am Exposé des motifs seet hien, dass bei den Aarbechte fir de Pont Adolphe nach weider Etüde gemaach musse ginn. Fir d'LSAP, fir eis ass et ganz wichteg, dass dës Virbereedungsarbechten net nëmme fir de Pont Adolphe, mä gläichzäitig fir dee ganze Projet Tram gemaach ginn.

D'legislativ Prozedur, déi heiansdo Méint a Joren dauert, soll esou schnell wéi méiglech duerchgefuert ginn. Et sollten och all rechtlech Problemer, déi sech eventuell op esou enger laanger Streck kënnen erginn, wéi d'Froe ronderëm d'Propretéit vun den Terrainen, eventuell Émklasseierungen an esou weider, esou fréi wéi méiglech erkannt an ugaange ginn. Mir sollten d'Bauzäit vun der provisoirescher Bréck respektiv d'Zäit, bis de Pont Adolphe fäerdeg ass, notzen, fir all déi Problemer ze léisen, fir dass mer direkt mam Projet Tram kënnen ufänken, soubal de Pont Adolphe fäerdeg ass.

Natierlech gëtt och hei dann an Etappe gebaut. An natierlech musse mer och dann déi finanziell Situatioun berücksichtegen. Mä et därf net passéieren, dass mer d'Suen hunn a soss alles prett ass, an dass mer dann net kéinte weiderschaffen, well nach fir d'Éischt e Gesetzesprojet muss duerch d'Chamber, e PAP muss geännert ginn oder soss administrativ Hürden nach net aus dem Wee geraumt sinn.

Den Exposé des motifs vum heitege Projet de loi erënnert, dass den éischte Stee fir de Pont Adolphe um symboleschen Datum vum 14. Juli 1900 geluecht gouf an d'Bréck nëmmen dräi Joer méi spët, de 24. Juli 1903, fäerdeg war. Et wär schéin, wa mer elo hei, iwwer ee Jorhon-nert méi spët, et géife fäerdeg bréngen, e Projet wéi den Tram, den net gradesou innovativ ass an och net méi esou eenzegarteeg op der Welt ass, wéi deemools de Pont Adolphe, mä awer gradesou wichteg ass fir d'Stad wéi deemools d'Nei Bréck, an engem ähnlechen Zäit-raum ze realiséieren.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren a ginn natierlech mat grousser Freed den Accord vun der LSAP-Fraktioun. An den Här Kartheiser ka mer elo selbstverständlech seng Fro stellen.

► **M. Fernand Kartheiser (ADR).**- Här President, villmools Merci fir d'Wuert. Här Angel, Merci och, datt Der bereet sidd, do op eng Fro ze äntwerten. Ech hunn lech nogelauschtert wéi och Äre Virriedner. Dir schwätzt vum Konsensus vu véier Parteien an der Tramfro. Ech hu mech awer gefrot, wéi wäit dee Konsensus geet, wou ech lech nogelauschtert hunn.

Dir schwätzt vum Prinzip vun de Stroumleitungen, zum Beispill, an ech menge verstanen ze hunn, dass d'LSAP nëmmen d'accord wär, wann de Stroum géif duerch de Buedem geféiert ginn an déi ellen Oberleitungen net géifen an d'Stad kommen. Kënnst Der eis vläicht d'Positioun vun der LSAP soen zur Stroumversuergung vum Tram, datt mer do méi kloer gesinn, wat d'Positioun vun Ärer Partei ass?

► **M. Marc Angel (LSAP).**- Jo, ganz gär, ganz gär, Här Kartheiser! Also, d'LSAP hat an den 90er Joren an ufanks 2000 mam BTB kee Pro-

blem. Deemools gouf et déi Technologie mam Stroum nach net ënnerierdesch. A mir hunn déi bëleg Argumenter vun deenen Oberleitungen deemools ni gebraucht. Haut allerdéngs gëtt et eng aner Technik. An ech hunn lech gesot, déi ass zu Reims op der ganzer Streck gebraucht ginn. Déi huet 10% Méikäschte bruecht.

Do hunn ech a menger Interventioun gesot, ech kéint mer virstellen, dass een déi Technik, zumindest op der Bréck, kéint uwennen oder iwwerleëen, eng Diskussioun driwwer féieren, ob ee se iwwerall uwennt. Mä ech soen lech, mir si fir den Tram, mat oder ouni Oberleitung. A mir si frou, dass d'Leit oberierdesch duerch d'Stad geféiert ginn an net musse mat Liftten ënnerierdesch bruecht ginn.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- D'Leit awer net!

► **M. Marc Angel (LSAP).**- Här Gibéryen, liest nach eng Kéier d'Projet vun deenen Tunnelen, déi mer gebaut hunn, fir d'Stroossen duerch, wat dat kascht, fir Tunnelen ze bauen. An de Problem ass dann...

## (Interruption)

Liest de Leit dat vir!

## (Interruption)

An dann ass..., da kënnen mer Äre Projet an lech...

## (Interruption)

Da kënnen mer de Projet geschwënn an engem Tunnel begruuen. Net lech, dat wëll ech net maachen.

► **Une voix.**- Et ass och egal, ob de Stroum an der Luucht ass oder am Buedem, well et fiert keen Tram!

## (Brouhaha)

► **M. le Président.**- Sou, ech wär frou, wa mer eis kéinten drun erënnere, dass mer an der Chamber sinn an net op enger anerer Plaz. Här Angel, ech mengen, Dir hutt d'Fro beäntwert.

## (Brouhaha)

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- Ech soen, hei hu mer lauter Süddeputéierten. Mir sinn hei net am Gemengerot, mä an der Chamber!

► **M. le Président.**- Ech géif lech deemno Merci soe fir Äre Bäitrag an ech géif d'Wuert da weiderginn un deen nächsten Deputéierten, dee sech ageschriwwen huet, den honorabelen Här Bausch.

## (Brouhaha général)

► **M. François Bausch (déi gréng).**- Merci, Här President, fir d'Wuert. Ech wollt och aganks dem Rapporteur en décke Merci soe fir seng flott Explikatiounen, säin ausféierleche Rapport, schrëftlech wéi mëndlech. Ech mengen, en huet déi technesch Problematik hei am Detail erkläert a beschriwwen. En huet och déi juristesche Finessen erkläert. Duerfir brauch ech dat net méi ze maachen.

Ech mengen, iwwert d'Noutwendegkeet, datt de Pont Adolphe muss sanéiert ginn, doriwwer streit am Moment kee Mënsch méi. All déi Analysen, déi gemaach gi sinn, hunn dat beluecht. Mir fannen och als Gréng de Wee, dee gewielt ginn ass, fir déi Bréck ze sanéieren, dee richtege Wee. Et gëtt nämlech gemaach am Respekt mat deem historesche Bau, wéi en dat eben ass, dee Pont Adolphe, mat deem Stelleväert, deen déi Bréck huet fir d'Stad, fir d'Land, an dem touristesche Stelleväert, deen déi Plaz do huet. An ech mengen, dat ass och gutt esou. Duerfir, wéi gesot, brauch een iwwert déi Saachen net méi ganz vill Wieder ze verléieren.

Wann dat Ganzt eng Kéier fäerdeg ass, zesummen hoffentlech mat der Place de la Constitution, also mat der Plaz vun der Gëlle Fra, wou d'Stad Lëtzebuerg jo och en Aarbechtsgrupp mat dem Stat zesummen huet, fir déi Plaz ze réamenagéieren an eventuell och do nach soll en zousätzleche Lift gebaut ginn, da wäert dat alles zesumme wierklech insgesamt d'Attraktivitéit vun deem flotten, schéine Site ronderëm d'Péitrusdall ganz staark verbessere.

Ech wëll profitéieren, fir op dräi Punkten anzegoen am Kontext vun deem Projet, dee mer haut hei virleien hunn. Deen éischten, dat ass de Chantier als solches. Ech mengen, et ass relativ kloer, et hu schonn e puer Virriedner et hei gesot, duerch elo de Bau vun der provisoirescher Bréck, mä virun allem, wann d'Bréck sanéiert gëtt, kombinéiert mat dem Fait, datt och nach eng ganz Rei fir d'Stad wichteg Chantiere vun der Stad Lëtzebuerg geplangt sinn, um Hamilius, an dann natierlech selbstverständlech och de Bau vum Tram, dat bedéngt evidenteweis iwwer eng gewësse Period gréisser Chantieren. An et ass wichteg, datt een net nëmmen déi Chantiere gutt organiséiert, mä da virun allem, datt d'Informatioun klappt, an datt een zu all Sekonn, zu all Moment kann op Doléancen agoen.

Den Här Angel huet geschwat virdru vun de Riverainen. Ech mengen, elo emol direkt hei, wann ech d'Bréck kucken, sinn u sech emol nach net esou vill Riverainë beträff. Sécherlech sinn der e puer beträff, déi ënnendrénnen wunnen. Mä et ass éischter nach de Geschäftszentrum, d'Stad, déi beträff ass. An duerfir misst ee jo am Fong haaptsächlech kucken d'Informatioun, datt déi méiglechst gutt ass, an och d'Écoute par rapport zu den Doléancë vun deene Leit.

Mir waren zesumme mam Minister op Angers e Projet kucken, an zwar de Bau vum Tram zu Angers, fir ze kucken, wéi do d'Chantieren organiséiert a virun allem wéi d'Informatioun an d'Zesummenaarbecht mat de Geschäftsleit organiséiert gëtt. Dat war organiséiert gi weder vun der Stad Lëtzebuerg nach vum Ministère, mä de Geschäftsverband selwer hat do d'Initiativ geholl, well se sech ëmgekuckt haten e bësse ronderëm an Europa, wéi eng Plazen a wéi eng Stied exemplaresch eigentlech mat esou Chantiere géifen ëmgoen.

An do si mer dann all zesumme mat dohinnergefuert a mir hunn ons dat ugekuckt. A mir waren och all iwwerzeegt, datt dat, wat zu Angers do an der Praxis gemaach gi war, eigentlech „den“ Modell wär, deen ee kéint wielen, datt et genau esou misst fonctionnéieren. Mir waren eis och eens, wéi mer dann zrëckkomm sinn, datt mer wëilten am Kontext vun deene Chantieren, déi do elo kommen an der Stad, dat nämlech maachen.

Duerfir wär meng Fro direkt, mir wollten elo als Gréng keng Motioun maachen zu deem Thema, well mer jo dovun ausginn, datt de Wëllen do ass, fir dat ze maachen. Mä ech mengen awer hei déi prezis Fro: Wär et net wierklech elo un der Zäit, datt och schonn am Kontext vun dem Oprichte vun der provisoirescher Bréck mer dee sougenannten Infopoint géifen installéieren an dee ganze Mechanismus, déi Leit, déi do mussen agestallt ginn, fir am Fong zesummeneschaffe mat de Commerçante sur place, datt mer dat an engems géife maachen?

Ech géif dat sécherlech als, oder meng Fraktioun géif dat sécherlech als ganz sënnavoll ugesinn, well ech mengen, et ass dat, wat eis d'Garantie gëtt, datt de Chantier gutt ofleeft, mä virun allem, datt et net zu Konflikter kënnt, an datt, wann emol kleng Pépinë sinn, där ëmmer emol bei Chantiere sinn, déi ganz séier a rapid kënnen geléist ginn.

Also duerfir meng Fro un de Minister, ob et wierklech net elo un der Zäit wär, am Kontext vum Bau vun der provisoirescher Bréck, schonn déi doten Instrumenter alleguerten en place ze setzen. Mir op alle Fall als gréng Fraktioun si ganz staark do derfir.

Dann en zweete Punkt, deen ech wollt uschneiden, dat ass eigentlech eng Evidenz. Hien huet zwar méi ze di mat deem, wat duerno kënnt, mä ech mengen, ech wollt et awer nach eng Kéier hei rappeléieren. Et ass jo awer bal evident, géif ech soen, datt, wa mer d'Sanéierung maache vun der Bréck, déi jo, an dat wëll ech awer emol eng Kéier hei betounen, well dat jo och e bësselchen oft irféierend bewosst vu verschidde Leit an d'Öffentlechkeet bruecht ginn ass, déi net sanéiert gëtt, well eng Kéier spéider soll en Tram driwwerfuere, mä déi einfach egal wéi muss sanéiert ginn, ob en Tram an Zukunft misst driwwerfuere oder net.

## (Interruption)

Mä wa mer se scho sanéieren, an dat ass op alle Fall eise Wonsch, dann hoffe mer, datt se direkt esou sanéiert gëtt an och den Ennerbau esou gemaach gëtt, datt mer herno, wann den Tram da gebaut gëtt, alles prett hunn, fir dat an engems ze maachen, datt mer net mussen zweemol ufänken.

## (Interruption)

Ech mengen, dat schéngt mer de gesonde Mënscheverstand ze verlaangen. An duerfir, wéi gesot, och nach eng Kéier déi Fro un de Minister, ob wierklech de Wëllen do ass vun der Regierung, fir an déi Richtung ze goen an dat ze maachen.

An dann dee leschte Punkt, op deen ech wëll agoen, dee betrëfft d'Mobilitéit douce. Mir hunn elo bei der provisoirescher Bréck, den Här Clement huet dat esou léif gesot, en huet gesot, et ass alles virgesi fir jiddwer Mobilitéésträger, Foussgänger a Vëlofuere. Dat ass net grad esou richtig. Selbstverständlech kann een iwwert déi provisoiresch Bréck och mam Vëlo fuere, mä et muss een am gemëschte Verkéier matfuere. An dat ass nun eemol eng Bréck, déi vill befuer gëtt. Dat ass net, et ass méiglech, mä et ass awer net esou evident, fir dat ze maachen.

Elo ginn ech gär zou, op der provisoirescher Bréck kann een domadder eens ginn do. Wann och elo do net d'Léisung do ass fir d'Mobilitéit douce, also Vëlofuere a Foussgänger, am De-

tail, dann ass dat nach net esou dramatesch. Mir hu jo d'Passerelle op där anerer Säit, wou ee kann am Provisorium sech och nach dépla-céieren.

## (M. Laurent Mosar reprend la présidence.)

Mä ech mengen awer, definitiv, also beim Astandsetze vun der definitiver Bréck misste mer et fäerdeg bréngen, eng besser Léisung ze fanne wéi se haut ass respektiv beim Provisorium virgesinn ass.

Mir wësse jo, datt d'Trottoiren e bësse méi breet gemaach ginn an Zukunft beim Pont Adolphe, ganz lichter méi breet gemaach ginn. An ech mengen, et misst een awer wierklech sech ganz staark iwwerleëen, ob een net op de Wee geet, datt een do entweder seet, mir condemnéieren, mir maachen een Trottoir - an da muss een da kucken, wat fir een am meeschte vläicht vun de Foussgänger benotzt gëtt - just fir d'Foussgänger, an deen anere just fir d'Vëlofuere.

Mä déi Konfliktsituatioun, wéi se haut ass, déi net gutt ass, mengen ech, misste mer behiewen. Mir missten zumindest bei der definitiver Léisung och eng gutt Léisung fanne fir d'Mobilitéit douce insgesamt, fir datt mer déi Konflikter tëschent Vëlo a Foussgänger aus dem Wee geraumt kréien.

Ech wëll lech just nëmme soen, datt déi Zuelen, déi mer hunn - Dir wësst, d'Stad Lëtzebuerg mécht de Moment elektronesch Zählungen op 20 Plazen an der Stad vun de Vëloen en permanence -, d'Zuele vum Vëlo gi konstant an d'Luucht. Mir sinn entre-temps iwwer 3% um Gesamtverkéier, hu mer ausgerechent, vu Be-deelegung.

Dir braucht jo och nëmmen op der Passerelle den „bike counter“ ze kucken, da gesitt Der, wéi vill Vëlostrafic Der entre-temps pro Dag do hutt. Och permanent steigend, vu Joer zu Joer steigend. An dat wäert weider natierlech duerch déi Förderpolitik och an d'Luucht goen.

Mir müssen ebe verhënnere, datt mer do herno e Konflikt kréien tëschent Vëlofuere a Foussgänger. Dat kënnen mer nëmmen évitéieren, wa mer eng propper Léisung fannen - en fin de compte bei der definitiver Bréck - fir béid Verkéiersträger. An ech mengen, wa mer eis dat eng Kéier emol alles genau nach ukucken, misst och do iergendeng Léisung an deem Sënn, wéi ech et virdru beschriwwen hunn, méiglech sinn.

Dann natierlech och e leschte Wonsch, deen ech hunn, dat ass während dem Chantier, datt natierlech versicht gëtt, fir de Foussgänger, fir de Vëlofuere méiglechst de Péitrusdall ëmmer accessibel ze loosse duerch dee ganzen Tracé.

Ech mengen, et ass wichteg, well, éischstens emol ass et eng Plaz, déi vu Foussgänger a vun Touristen och extrem benotzt gëtt. An et wier wierklech schued, wa mer do iwwer länger Perioden zou hätten, oder stéckerchersweis. Mir hu jo och an der Kommissioun versprochen kritt, datt dat net de Fall wier.

Wéi gesot, nach eng Kéier och hei den Appel, datt dat wierklech op en absolute Minimum reduzéiert gëtt. Mir verstinn, datt et sécherlech Phase gëtt, wou et vläicht net aneschtens geet, mä datt déi wierklech sollen op en absolute Minimum reduzéiert ginn.

Fir de Rescht, wéi gesot, wäert meng Fraktioun dese Projet selbstverständlech stëmmen.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Bausch. Als leschte Riedner ass den Här Jacques-Yves Henckes agedroen. Här Henckes, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).**- Merci, Här President. Mäi Merci geet och zum Éischen un de Rapporteur, well en ons ganz viles hei erzielt huet, wat ganz wichteg ass am Kader vun deem Projet.

Ënner anerem huet en drop higewisen, datt de Minister higaangen ass an net e Splitting vum Projet gemaach huet, fir laanscht d'Chamber ze kommen, mä e Splitting gemaach huet vum Projet, fir méi séier virunzekommen, an awer drop gehalen huet, datt de Projet sollt hei an der Chamber diskutéiert ginn. Ech mengen, dat ass och richtig, well déi provisoiresch Bréck, iwwert deen Devis mer haut schwätzen, ass bien entendu och de Corollaire d'vunner, datt de Pont Adolphe, datt d'Nei Bréck neigemaach gëtt.

An ech wollt och direkt den Accord vun der ADR zu deem Projet bréngen.

Et sinn awer eng etlech Froen, déi sech an deem Kontext hei stellen. Ech huelen och un, datt déi provisoiresch Bréck, déi mer elo bauen - wann elo de Pont Adolphe renovéiert ginn ass -, dann nees erëm ofgerappt gëtt an net bestoe bleift. Dat schéngt mer bal eng Evidenz ze sinn. Mä et sinn awer verschidden Diskussiounen och nach do gewiescht, fir déi ze halen. Mä et



ass awer ëmmer gutt, wann dat awer dofir just esou festgehalé gëtt.

D'Renovatioun vun der Neier Bréck. Ech mengen, déi Nei Bréck, wéi se 1903, mengen ech, gebaut ginn ass, do huet deen deemolege Minister vun den Travaux publics, den Här Richard, och d'Gare gebaut. An déi war deen Ablack total isoléiert. Dat war e Projet, dee staark an der Contestatioun war, well d'Gare zimlech wäit ewech war. Mä en huet awer do-duerjer de ganze Garer Quartier geschaf an der Stad Lëtzebuerg eng dynamesch Visioun ginn.

Duerfir mengen ech och, datt et wichteg ass, datt een d'Nei Bréck no baussen hin als Symbol behält, datt also optesch gesinn déi Nei Bréck, wa se an d'Renovatioun kënnt, och wéinstens no baussen esou wäit wéi méiglech mat hiren historeschen Originë kann nach verbonne ginn, quitte datt se méi breet gemaach gëtt.

Ech sinn och frou drop hinzewisen, datt all d'Riedner hei d'accord sinn, datt, wann déi Nei Bréck renovéiert gëtt, dat näischt mam Tram ze dinn huet. Well den Tram, dat ass e Projet, deen déi nächst Regierung 2014 wäert ugoen.

(Interruption)

Oder fale léisst. Dat wäerte mer dann nach gesinn. Et hänkt alles e bësselche vun de Suen of.

Mä et ass awer och ganz kloer, datt ech frou sinn, wann ech héieren, datt all Parteien den Dialog mam Bierger sichen, an och de Ministère. Duerfir wier et ganz gutt, wa mer den Dialog mam Bierger och géife siche goen iwwert de Wee vun engem Referendum, ob een den Tram soll maachen oder ob ee soll op de Wee goe vun enger ënnerierdescher Lösung.

► **Une voix.** - ...do hat Der Äre Referendum.

► **M. Jacques-Yves Henckes** (ADR).- An datt een dat entweder um nationalen Niveau mécht, mais pour le moins um lokalen Niveau. Dat schéngt eppes ze sinn, wat wichteg ass, well vill Leit musse jo gesinn, wat et hinne bréngt als Avantage.

Wat ech just vun der Regierung erwaarden, dat ass, wann een den Dialog mam Bierger sicht, datt eng öffentlech Etüd soll gemaach ginn, an net esou eng Witzetüd wéi déi, déi schonn eng Kéier virläit, iwwert de Käschtpunkt vun enger ënnerierdescher Lösung.

Well et gesäit ee ganz gutt, datt, wann d'Stad Lëtzebuerg ënnerierdesch Tunnele leet elo schonns - aus anere Grënn, Kanal an esou weider -, de Käschtpunkt do strikt agehalé gouf; datt et net, wéi bei der Nordstrooss, zu Dépassementer komm ass, mä datt hei duerch déi speziell Konfiguratioun vum Fiels munch Léisungen do waren.

Duerfir hoffen ech, Här Minister, datt Der bei deene Suen, déi lech nach zur Verfügung stinn, och nach Suen hutt, fir kënnen en offiziellen Devis ze maache vun enger ënnerierdescher Lösung.

An déi Iddi vun der Rolltrap, déi Der hutt, do wëll ech just nuren drop hiweisen, datt mir als ADR fréier vun engem Lift geschwat hunn oder vun enger Rolltrap - dat ass awer scho Joren hier -, well mer just gemengt hunn, datt ee mam Zuch ganz gutt kënnt bis ënnenhi bei de Kierchbiere fueren an da kënnt eropkommen. Ech mengen, déi zwou Alternative si valabel, an dat ass och eng Debatt wäert. Et géif eng Opwäertung maache vum öffentlechen Transport an notamment och vum Zuch.

Dat gesot, hoffen ech, Här Minister - datt mer dese Projet elo wäerte jo à l'unanimité stëmmen -, datt mer och deen anere Projet wäerten an nächster Zukunft kréien iwwert de Wee, fir d'Nei Bréck nei ze gestalten, ze verbreederen a méi sécher ze maachen. An ech hoffen och, datt Der den Dialog mam Bierger wäert sichen, ob et en Tram oder eng ënnerierdesch Lösung soll sinn.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Henckes. Domadder ass d'Diskussioun ofgeschloss an d'Regierung kritt d'Wuert, den Här Nohaltegekeetsminister Claude Wiseler.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Merci, Här President. Ech wollt ufanks elo soen, datt ech net wëlles hunn, elo iwwert d'Mobilitéitskonzept vu Beetebuerg op d'Wämpërhaart ze schwätzen, an all déi Problemer, déi elo hei ugeschwat gi sinn, wat d'Mobilitéit ugeet, mä ech wollt mech emol fir d'Éischt op déi Bréck hei konzentréieren - obwuel se och eppes mat Mobilitéit ze dinn huet. Mä hei ass elo emol e Bauprojet vun der Bréck an en Dossier, deen net, och bautechnesch, evident ass.

En ass net evident, well mer et hei mat enger Verkéiersachs ze dinn hunn, wat nun einfach déi zentral Verkéiersachs ass, déi mer an der Stad hunn, ob dat fir den Zilverkéier an der Stad ass oder fir den Transitverkéier, deen nach iwwert déi Bréck fiert, dee mer zwar iergendwou gär eng Kéier eraus hätten aus der Stad, fir deen op aner Weeër lafen ze loossen, mä deen einstweilen nach drop ass.

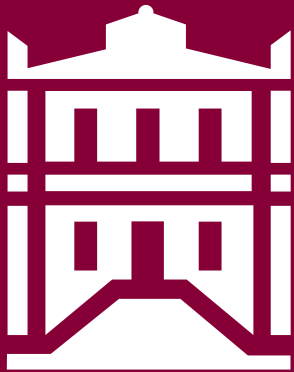
A well et sech ëm en historescht Wierk bekëmmert (veuillez lire: handelt) - dat ass scho méi wéi eng Kéier elo hei gesot ginn -, ass de Problem jo ganz genau, fir dat Historescht an dat Verkéierstechnesch mateneen ze verbannen,

dat souwuel an der Zäitachs vum Bau respektiv haaptsächlech awer op dat, wat duerno kënnt. Ech hu mat Interessé nogelauschtert, datt den Här Henckes gesot huet, datt déi Zäit den deemolegen Travaux publics - Directeur général huet dat jo da geheescht -, de Charles Richard, net nëmmen déi hei Bréck an Opdrag ginn hat, mä och d'Gare. An haut, zoufällegerweis, wëlle mer déi heite Bréck frëschmaachen an och d'Gare frëschmaachen, esou wéi dat sech dann an der Zäit, an der Geschicht heiansdo ergëtt.

D'ailleurs ass et net déi éischte Kéier, datt un déi Bréck hei gaange ginn ass. '61, '62 war schonn eng gréisser Renovatioun. Wat déi meescht Leit net wëssen, dat ass, datt se déi Zäit schonn zweemol en hallwe Meter op all Säit verbreedert ginn ass! Dat heescht, dat, wat mer haut elo hunn, ass net méi déi original Bréck, esou wéi se 1900, 1903 gebaut ginn ass. 1976 ass och nees eng Kéier dru gaange ginn, an eng ganz Rei Réfectiounen sinn déi Zäit gemaach ginn.

An deene leschte fënnef, sechs Joer ass och extrem vill dru geschafft ginn. Dat hunn elo am Fong wéineg Leit hei opgeworf. Mä et ass immens vill an déi Bréck investéiert ginn an deene leschte Joren. Firwat? Mä fir se stoen ze behalen! Fir datt mer och déi Sécherheet kënnen garantéieren, haut an an deenen nächste Méint, wou mer se nach brauchen.

258 eise Barré si mat dausend Tonne précontrainte pro Barre drageschrauft ginn. Einfach fir ze soen, wéi wichteg et ass, datt déi Bréck erhalé bleift, datt mer se erhalen iwwert d'Zäit, datt mer garantéieren, datt se och a sécher kann nach befuer ginn. An dat war nëmme méiglech, andeems mer déi Aarbechten dorop gemaach hunn.



CHAMBRE  
DES DÉPUTÉS

Chamber TV  
weist all  
öffentlech  
Sëtzung  
live an integral

An der Stad  
um Kanal S29 (Coditel) oder  
um Kanal S40 (Eltrona/Siemens)

Zu Esch  
um Kanal S24 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Déifferdang  
um Kanal S29

An der Gemeng Diddeleng  
um Kanal S32

An der Gemeng Nidderaanwen  
Kanal S29

An der Gemeng Bartreng  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

Zu Walfer  
um Kanal S29 / 367.25 Mhz

Zu Biwer an zu Wecker  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Bous  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Bërmereng  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Konter  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Dippech  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Dikrech  
um Kanal S19 / 287.25 MHz

Zu Iermsdref  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

Zu Esch-Sauer  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

Zu Nidder- an Uewerfeelen  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Gréiwemaacher  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Hieffenech  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Hesper  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

Zu Kielen (& Brameschhaff),  
Keespelt, Meespelt,  
Ollem an Nospelt

um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Mamer  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Manternach  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz

An der Gemeng Medernach  
um Kanal S40 / 455.25 Mhz





Dat, fir ze soen, datt dee Bau hei un där Bréck noutwendeg ass. Absolut noutwendeg, mat oder ouni Tram! Dat ass scho ganz oft hei gesot ginn. Obwuel méi iwwert den Tram wéi iwwert d'Bréck geschwat ginn ass. Duerfir widderhuelen ech nach eng Kéier, se ass noutwendeg, mat oder ouni Tram.

An ech erënneren och drun, well verschidde Leit gesot hunn, et ass eng provisoersch Bréck a mir hoffen, datt se net definitiv bleift, wéi och ëmmer. Viru fënnef, sechs Joer hat ech hei an och dobaussen e Projet vun enger definitiver Bréck virgestallt, och virgeschloen, well ech gemengt hunn, et wier eng Iddi, déi een effektiv kéint poursuivéieren. Well ech mer geduecht hunn, da schaafs de méi Espace, fir den Transit iwwert de Péitrusdall do ze maachen.

Dat war eng Bréck, déi sengerzäit geduecht war an der Kontinuitéit tëschent dem Boulevard Prince Henri, op där enger Säit, an der Zitha-Strooss, op där anerer Säit. An do hätt se à la limite och Sënn gemaach. Bon, duerno war d'Diskussioun esou gelaf, datt et kloer war, datt mer net géifen deen dote Projet gemeinsam kennen ugoen. Mir hunn en och als Travaux publics sengerzäit abandonnéiert.

Dat, wat elo hei virgesinn ass, datt ass sécherlech eng provisoersch Bréck, net nëmmen aus der Bautechnik, déi mer benotzen, mä schonn eleng wéinst dem Standpunkt, wou se hikënn. Well, géife mer eng definitiv wëlle bauen, da kënnt se nëmmen an der Achs vun der Kontinuitéit vun der Strooss kommen. Well, wann déi Nei Bréck erëm opgeet, hätt et jo kee Sënn, eng ze bauen do, wou s de weder am Boulevard Royal nach an der Neier Avenue weiderkënn.

Dat heescht, déi Plaz, wou se elo kënnt, an d'Material, aus deem se gebaut gëtt, dat seet kloer an däitlech, datt se nëmme ka provisoersch sinn. All aner Spekulation ass Onsënn an dësem Fall. Obwuel ech awer haut mat Intérêt an enger Zeitung gelies hunn, wou ee sech erëm d'Fro stellt, ob net eng zweet definitiv sënnvoll gewiescht wier.

Dat ass awer eng aner Fro. Mä et ass, wann s de dat eent décidéiers, gëtt jo dat anert gesot, a wann s de dat anert décidéiers, gëtt dat eent gesot. Dat ass, mengen ech, esou an der Politik. Mä dat, wat mer hei bauen a wat Der haut stëmmt, kann nëmme provisoersch sinn!

Mir hate vill Diskussiounen, och wat d'Position vun där provisoersch Bréck ugeet. Solle mer se elo op déi Plaz maachen oder solle mer se op déi aner Säit vun der Bréck maachen? An et ass ganz kloer, wann een och nëmmen e wéin neg kuckt, wou déi provisoersch Bréck muss hikommen, da muss se op d'Säit vum Bëschofs-palais kommen. Éischstens, well eis Topographie d'Opsetzen do vill, vill méi einfach mécht.

Zweetens, well een och ka vun der Bréck selwer... well ee kann u sech hei évitéieren, datt mer an der Zone tampon vun der Stad Lëtzebuerg landen, Zone tampon iwwert dem Patrimoine mondial vun der Unesco, well déi befënn sech op der Säit vun der Gëlle Fra vun der Bréck. Op där anerer Säit si mer net an där Zone tampon, ausser déi een, zwee Meter, wou mer mat der Bréck landen, bei der Spuerkeess op där Säit. An duerfir hu mer och dee ganzen Dossier weider un d'Unesco geschéckt, fir och deen Aspekt dovunner ze kucken.

Well mer och kënnen, wa mer de Chantier maachen, méi no déi provisoersch Bréck setzen, wa mer se op déi Säit setze vun där Neier Bréck, also vum Pont Adolphe, a well dat sënnvoll ass, fir de Chantier uerdentlech ze organiséieren.

Schlussendlech, an dat ass dat Haaptargument, well et einfach vun der Trafficledning méi einfach ass, fir op déi riets Säit ze fueren, wann Der vum Boulevard Royal erofkommt, well den haaptsächlechen Individualtrafic geet vun der Stad op d'Gare. Wann Der en also ëmleet, hutt Der besser, en op déi riets Säit ze leeden, well géift Der en op déi lénks Säit leeden, da musst Der eng Kéier deen aneren Trafic total iwwerquieren, mat all deem Chaos an de Stauen, déi dat lech bréngt. Also ass et kloer, däitlech a sënnvoll, datt se muss op där doter Säit kommen. Alles anescht wier net richtig.

Evidenterweis ass während dem ganze Chantier geduecht, datt den Accés vun de Riverainen, déi an der Rue de la Semois wunnen, och muss garantéiert bleiwen. A fir d'Accessibilitéit vum Péitrusdall, do ass et genau datselwecht, ob dat elo fir d'Foussgänger oder fir d'Vëlofuerer ass. Do hate mer an der Kommissioun driwwer geschwat. Et si wahrscheinlech e puer Deeg, wou muss - aus Sécherheetsgrënn, well uewendriwwer geschafft gëtt oder transportéiert gëtt

- eppes zougemaach ginn. Mä dat ass awer just temporäert Zoumaachen.

Et sinn eng ganz Rei Moossnamen, déi exceptionnel sinn a mengen Aen, geholl ginn, fir déi Leit, déi ënnendrénnen wunnen. Et sinn der net ganz vill, mä et sinn der awer eng Rei, an déi wunnen do, an do muss een och probéieren, esou vill wéi méiglech hir Liewensqualität ze erhalen, esou wäit dat méiglech ass. Do sinn eng ganz Rei Moossnamen geholl ginn.

Mir mussen wëssen, datt deen éischte privaten Terrain op eelef Meter vun der Bréck ass, dat éischt Haus op 49 Meter vun der Bréck ass. Dat ass wäit an no, deemno vu wou een et kuckt a wien een ass. An duerfir mussen mer eng Rei Moossnamen huelen.

Wat sinn déi Moossnamen, déi geholl ginn? Mä fir d'Éischt kënnt emol en Écran antibruit op déi Bréck drop. Dat Zweet ass, et ginn Appuien an Neopren gemaach. Dat heescht, all déi Vibratiounen ginn domadder ganz anescht an de Grëff kritt. Da gi speziell Jointen och nach op der Chaussée gemaach an et gëtt nach e Caoutchouc antibruit gemaach, mat engem Revêtement mat Splitmastik, wat vill manner Geräischer erlaabt, en fin de compte, wéi wann s de et géifs anescht op där Bréck maachen.

Einfach fir d'Vibratiounen ze vermeiden, einfach fir den Degré sonore erofzesetzen, esou datt een elo ka soen, datt op deene meeschte Plaze souguer manner Kaméidi wäert sinn, wéi mat der aktueller Bréck. Och dat wëll ech eng Kéier kloer soen. Net op alle Plazen, mä op deene meeschte Plazen. An do, wou Leit wunnen, ass dat aus deene Miessungen, déi mer gemaach hunn, erauskomm.

Elo geet et drëm, wann Der haut - an ech si ganz frou, datt dat à l'unanimité geschitt, an duerfir deet et mer och guer net leed, an d'Chamber komm ze si fir deen hei Projet, well ech si jo frou bei esou Projeten, datt mer awer d'Unanimitéit an der Chamber...

► **Une voix.** - Wann een dat ëmmer géif wëssen.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Wann een dat ëmmer géif wëssen, wieren d'Décisiounen méi einfach. Mä hei war se souwisou einfach, well mer et wollte maachen, an et mécht mer Freed, datt et esou ass.

Elo geet et drëm, d'Autorisationsprozedure weiderlafen ze loossen an dann ze kucken, datt déi Ausschreiwungen, déi mussen selbstverständlech gemaach ginn, och hoffentlech an där Zäit kënnen gemaach ginn, wou se klasesch duerchlafen.

Et geet drëm, fir déi Kompensationsmoossnamen, déi mer mussen maachen - well eng Rei Beem jo mussen ewechgehol ginn, wann déi provisoersch Bréck kënnt -, dann och definitiv ze definéieren an ëmzesetzen. An et geet och drëm, datt mer elo esou schnell wéi méiglech weiderkommen, datt dee Chantier hei kann d'nächst Joer ukommen.

Deen zweete Projet, dee wäert d'nächst Joer hei an d'Chamber kommen, deen zweete Projet fir de Pont Adolphe, d'Nei Bréck, selwer ze maachen. Eppes méi wéi 40 Milliounen schätze mer haut an, wat et kascht. Ech kann awer nach net definitiv dat soen. Duerfir gi mer jo bis an den APD, fir déi Zuele méi definitiv ze wëssen.

E puer Froe ware vidru gestallt ginn. Den Här Angel huet gefrot, wéi mer... Éischstens huet en d'gesamt Mobilitéitskonzept vun der Regierung ënnerstëtzt. Ech soe villmools Merci dowéinst, obwuel mer net iwwert d'Mobilitéit hei schwätzen. Mä et ass ëmmer gutt, wann een dat éiert. Dir fuert wäit iwwert d'Stad Lëtzebuerg also mat Ärer Ënnerstëtzung eraus.

Zweetens hutt Der gefrot: Wéi gitt Der ëm mat de Leit ronderëm? Mä Dir wësst, datt mer elo schonn e Comité de suivi agesat hunn, wou souwuel d'Riverainé wéi d'Associatiounen wéi de Geschäftsverband an all déi Leit, déi de près ou de loin concernéiert si vun deem Chantier, dra sinn.

Et sinn och Ënnercomitéen do gegrënnt ginn, notament mat de Geschäftsleit, well si wahrscheinlech déi am meeschte Concernéiert sinn, haaptsächlech op deem Stéck bei der Aler Avenue an der Neier Avenue, tëschent der Gare an der Paräisser Plaz, wat dat enkste Stéck ass, wou och déi meescht Geschäfte sinn, a wou mer wierklech mussen de très près suivéieren, wéi mer dat fir déi Leit am allerbeschten hikréien. De Comité de suivi ass geschaf ginn.

Fir den Här Bausch, mä hie weess dat, huet de GIE och ausgeschriwwen, fir Personal ze kréien, fir d'Kommunikatioun ze maachen. Ech mengen, bei esou Dossiere wéi dee vu Luxtram, mä awer och d'Dossiere selbstverständlech scho vun der Bréck, ass et wesentlech, datt d'Informatioun an d'Kommunikatioun gutt un d'Leit weidergeet.

Ech wëll och net iwwert de Pafendaller Halt schwätzen. Et ass just eng prezis Fro gestallt ginn, dat ass déi, ob et och geduecht wier, fir an deem Halt eventuell an de Pafendall erofzegoen. Déi Iddi ass mir extrem sympathesch. Mir sinn amgang ze kucken, ob dat geet. An a priori gesinn ech elo net, firwat et net sollt goen. Duerfir kucke mer et. Wann dat geet, dann hätte mer domadder eng onwahrscheinlech Revalorisation vun deem Quartier fäerdeg bruecht.

Dann ass et och ganz kloer, datt déi Chantiersorganisation muss relativ strikt gemaach ginn, datt d'Koordinatioun tëschent deem heite Chantier, mä awer och anere Chantieren - Stat-chantieren a Stater Chantieren - esou muss gemaach ginn, datt mer eis do net géigesäiteg Problemer schafen.

Schlussendlech déi Fro vun der Mobilité douce, déi den Här Bausch nach opgeworf huet, déi wëll ech domadder beäntweren, andeem ech éischstens soen, datt den Haaptwee fir d'Mobilité douce, fir de Vëlo, och no der definitiver Neier Bréck wäert iwwert déi Al Bréck goen. All déi Vëlosweeër vun der Stad si Vëlosweeër, déi kommunikativ iwwert d'Al Bréck sinn. Dat wëlle mer jo och esou oprechterhalen.

Da muss een effektiv kucken op der Neier Bréck, wéi mer do dann dee Passage vun der Mobilité douce esou organiséieren, datt e kee stéiert, awer een dat nach uerdentlech hikritt. Mä déi Haapt-Mobilité-douce ass awer déi Al Bréck. Ech mengen, do gi mer och net ausereen an där Analys, déi mer gemeinsam do gemaach hunn.

Voilà, dat waren déi Punkten, déi ech nach wollt zousätzlech soen. Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren an d'Ënnerstëtzung. An ech hat vergiess, dem Rapporteur an der Kommissioun villmools Merci ze soen, déi eng super Aarbecht hei gemaach hunn.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Nohal-tegkeetsminister. Mir kommen dann elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

**Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel**

D'Ofstëmmen fänt k. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6176 ass ugehall mat 59 Jo-Stëmmen.

*Ont voté oui: Mmes Diane Aehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessy Scholtes, MM. Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert et Michel Wolter;*

*MM. Marc Angel, Alex Bodry (par M. Ben Fayot), Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein (par Mme Claudia Dall'Agnol), Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch (par M. Roger Negri), MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz (par M. Ben Scheuer);*

*MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. Fernand Etgen), MM. Fernand Etgen, Paul Helming, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;*

*MM. Claude Adam (par M. Félix Braz), François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Jean Huss, Henri Kox et Mme Viviane Loschetter;*

*MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.*

Gëtt d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

**(Assentiment)**

Et ass also esou décidéiert.

Als leschte Punkt vun haut hu mer de Projet de loi 6179 iwwert déi mobil Aarbechter am Schinneberäich. D'Riedezäit ass hei nom Basismodell festgeluecht. Et huet sech bis elo just ageschriwwen: d'Madame Aehm. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Roger Negri. Här Negri, Dir hutt d'Wuert.

## 6. 6179 - Projet de loi portant:

**1. transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire;**

## 2. modification du Code du Travail

**Rapport de la Commission du Travail et de l'Emploi**

► **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir am Eisebunnstrafic kompetitiv ze bleiwen, geet et net méi duer, dass d'Zich vun enger Eisebunnsgesellschaft just um Territoire vun hirem Land kënnen an dierfe fueren, mä si mussen och iwwert d'Grenzen erausfueren. Dëst géllt fir Lëtzebuerg ëmsou méi, well mer nëmmen e ganz klengen Territoire hunn, mat jeeweils just e puer Kilometer bis op eis Landesgrenz.

Wann ee weess, dass am Eisebunnstransport d'Redevancen, déi vun engem Opérateur ze bezuele sinn, virun allem op déi zrëckgeluechten Distanze berechent ginn, an net esou staark op déi néideg Triagekäschte fir nei Zuchkompositionen an déi verschidde Richtungen, geet et awer hirersäits ganz käschenintensiv par rapport zu de klengen gefuerenen Distanzen hei am Land sinn, dann ass domat schonn dee ganze Kompetitivitätsproblem vun der Lëtzebuurger Eisebunn beschriwwen.

Huele mer e Beispill. Lëtzebuerg läit méi oder weiniger um hallwe Wee tëschent den Häfe vum Nordmier, spréch Zeebrugge, Antwerpen a Rotterdam, wou d'Wueren aus anere Kontinenter ukommen, fir se dann iwwer Land a Mëtteleuropa a bis souguer an de Süde vun Europa ze bréngen. Fir Lëtzebuerg ass et deemno ekonomesch interessant, fir Wuerentransporter an och, an enger spéiderer Phas, Persounentransporter iwwert d'Grenzen eraus, wéi an eise Beispill entweder no Norden oder no Süden, op darselwechter Lokomotiv mat deemselwechte Kondukt an eventuell Zuchbegleitpersonal déi entsprechend laang Distanze fueren ze loossen, fir domat och d'Rentabilitéit vun den Transporter wéi gesot op déi Manéier ze verbesseren.

Well et jo awer net méiglech ass, dass een an deeselwechte Chauffeur - am Eisebunnjargon Mécanicien genannt - genausou op der Schinn wéi op der Strooss net vu Rotterdam bis op d'spuenesch Grenz fuere kann, mussen also ganz kloer definéiert Aarbechtskonditiounen, Conditions de travail - an net d'Conditions d'utilisation, wéi et onglécklecherweis an der Direktiv steet - respektéiert ginn, fir engersäits d'Gesondheet vun de Konduktoren an zugläich d'Sécherheet vum Trafic garantéieren ze kënnen.

Aus deem Grond gëtt och dëse Projet de loi an de Lëtzebuurger Code du Travail ageschriwwen, fir him déi deementspriedend Rechtssécherheet fir d'Personal ze ginn an zugläich och vun

## Chambre des Députés

### Compte rendu officiel

#### Supplément commun aux quotidiens:

Luxemburger Wort, Tageblatt, Lëtzebuurger Journal, Zeitung vum Lëtzebuurger Vollek

#### Contenu rédactionnel:

Service du compte rendu de la Chambre des Députés  
Service des relations publiques de la Chambre des Députés  
Tél. 466 966-1

#### Conception, saisie de texte et mise en page:

Polygraphic Communication SA, Differdange

#### Concept et coordination générale:

BRAIN & MORE, agence en communication, Luxembourg