



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 kennen, 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 léns 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'Vëlosfuerer 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 erfzesetzen, 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 erfzegen. 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 fänkt un. 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 Helmingier, 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 kennen 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 käschtenintensiv par rapport zu de klenge 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 Konduktoren 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 Chaufer - 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 kennen.

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





den Opérateuren déi néideg Responsabilitéit ofzeverlaangen.

Här President, en Transport iwwert d’Grenzen am Sënn vum Gesetz vun haut gëllt awer nëmmen ab enger Distanz vu méi wéi 15 Kilometer an en anert Land eran a gëllt also am Prinzip net fir den Transfrontalierstrafic. Do der-niewent sief bemierkt, dass nëmmen e gutt integréierten an effikasse grenziwwerschreiden-den interoperabelen Eisebunnstransport et méiglech mécht, de Verkéier op eise Stroossen ze reduzéieren a mat him och déi negativ Kon-sequenze wéi Accidenter, CO<sub>2</sub>-Emissiounen a kilometerlaang Stau staark erofzesetzen.

Här President, ech kommen elo zu den Haupt-dispositiounen vun den Aarbechtskonditiounen bei Auslandsfahrten op der Schinn. D’Dauer vun enger Schicht, Amplitude genannt, soll normalerweis net méi laang wéi zéng Stonne sinn, ausser bei enger sougenannter Tour de service grande distance mat Retour als souge-nannten, wéi dat genannt gëtt, haut le pied - dat heescht, mat der Lokomotiv eleng -, da kann esou eng Schicht am Dag maximal 14 Stonnen daueren.

Op enger Nuetssschicht dierf déi geplangte Schichtdauer net iwwer acht Stonnen eraus-geen an dierf nëmme méi laang daueren, wann et ënnerwee zu Verspéidunge bei den Zichho-rairë kënnt. Als Nuetssschicht gëllt, wann déi effektiv Fuerzäit tëschent nuets eng Auer a véier Auer läit, woubäi den Ufank vun enger Nuets-schicht aus biorhythmische Grënn net méi spéit wéi owes 23 Auer ka sinn.

40-Stonnen-Woch ass wéi iwwerall d’Regel, kann awer am Kader vun dësem Gesetz, also duerch Auslandsfahrten, bis op maximal 48 Stonnen eropgesat ginn. D’Gesamtdauer vun der Conduite vun enger Lokomotiv dierf am Dag net iwwer néng Stonnen erausgeen an nuets net iwwer acht Stonnen. D’Fuerzäit fir Lokomotivführer dierf innerhalb vun zwou Wochen net méi laang wéi 80 Stonne sinn. Déi onënnerbrache Fuerzäit dierf net iwwer fënnf Stonnen erausgeen. Mat der Ausnahm, fir selbstverständlech bis an déi nächst Gare eraufueren ze mussen.

Wann de Konduktur d’Lokomotiv ënnerwee op sengem Trajet wiessele muss, zum Beispill duerch eng aner Stroumspannung vun der Lo-komotiv um Trajet, muss eng Fahrzäitpaus vu mindestens 25 Minutte gemaach ginn, fir den Check-up vun der neier Lokomotiv maachen ze kënnen. Bei den Tours à grandes distances, wou eng Schicht méi laang wéi acht Stonnen dauert, muss bei esou engem Lokomotivwiesel eng Paus vu 45 Minutte gemaach ginn.

En Tour de service vun normal fënnf Schaff-deeg hannereneen dierf bei Auslandsfahrten net méi laang wéi siwen Deeg hannereneen daueren. Déi deeglech Roupaus ass am Prinzip op 15 Stonne festgeluecht, kann awer duerch Contraintes de service - zum Beispill beim Re-tour vun enger Auslandsfahrt - fahrplanbedéngt bis op néng Stonne reduzéiert ginn.

Domadder hunn ech lech d’Haaptënnerscheeder zu den normal üblechen Aarbechtsrecht-konditiounen genannt, a fir weider Detailer verweisen ech op mäi schrëftleche Rapport.

Här President, de Projet de loi 6179 vun haut setzt d’Direktiv 2005/47 an nationaalt Recht. D’Transposition ass zimlech urgent, well d’Europäesch Kommissioun schonn 2008 eng Lettre de mise en demeure u Lëtzebuerg ge-schéckt huet, well mer mat der Ëmsetzung han-nendra waren. Enn Juni 2009 huet d’EU-Kom-missiou an enger Procédure d’infraction an der Form vun engem Avis motivé eist Land somméiert, d’Direktiv endlech ëmzesetzen.

D’Grënn fir de Retard an der Ëmsetzung vun der Direktiv hunn awer hir Erklärungen. D’Basis vun der Direktiv ass nämlech den Accord vum 27. Juni 2004 tëschent den europäesche Sozial-partner aus dem Eisebunnsssektor, der Gemein-schaft der europäischen Bahnen - CER - an der Europäescher Transportarbeiterföderatioun - ETF.

Dësen Accord war hei zu Lëtzebuerg schonn duerch e Règlement grand-ducal vum 24. August 2007 ëmgësat ginn. Dës Dispositions communautaires also sinn dunn an de Statut vun Personal vun der CFL integréiert ginn. Dat bedeit, dass déi ugesprachen Dispositions com-munautaires sech eleng op d’Agente vun der CFL bezéien an domat d’Salarieë vun allen aneren eventuellen Eisebunnsentreprises aus-schléissen an deenen hir Aarbechtskonditiounen weiderhin duerch kollektiv Négociatiounen aus-gehandelt ginn.

Mat dem Projet de loi vun haut gëllen elo am grenziwwerschreidenden Eisebunnstransport fir all Eisebunnsoopérateuren hei zu Lëtzebuerg eenheetlech Conditions de travail, an domat ass d’Direktiv 2005/47 komplett an National-recht ëmgësat, wéi se och am Statut vun Per-sonal vun der CFL steet.

Här President, als Konkusioun a fir zum Schluss ze kommen, setze mir mat dësem Projet de loi d’Eisebunnsoopérateuren an d’Lag, Transporter op der Schinn mat engem an deemselwechte Konduktur an och eventuell Zuchbegleeder iwwert d’Landesgrenzen eraus op den Eise-bunnssréseauen ze maachen, an dat zu Aar-bechtskonditiounen, déi et erlaben, d’Gesond-heet vun de Leit an d’Sécherheet vum Trafic korrekt an human ze respektéieren an ze garan-téieren, wéi dat sech och gehéiert. An domat ginn ech den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet de loi.

Ech soen lech Merci fir d’Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Rapporteur Roger Negri, an da kritt d’Wuert d’Madame Adehm.

**Discussion générale**

► **Mme Diane Adehm** (CSV). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir d’Alleréischts géif ech gären dem Rapporteur Merci soe fir säi ganz detailléierte Bericht. Beim Projet de loi, iwwert dee mir elo ofstëmme wäerten, handelt et sech ëm d’Transposition vun enger euro-päescher Direktiv. Dës Direktiv baséiert op engem Accord tëschent der Communauté européenne du rail an der Fédération euro-péenne des travailleurs des transports iwwert d’Aarbechtskonditiounen vun de Salarieën, déi am grenziwwerschreidenden Eisebunnverkéier schaffen.

Verschidden Aspekter vun dësem Accord gou-fen an engem Règlement grand-ducal 2007 an de Statut vun Personal vun der CFL iwwerholl. Mam Vote vum Projet de loi vun haut ginn d’Dispositiounen vun dëser Direktiv an de Code du Travail integréiert. An doduerch kënnt all Salarie aus dem Eisebunnsssektor an de Genoss vun deselwechten Aarbechtskonditiounen wéi seng Kollege vun den CFL.

Als CSV begreisse mir dës wesentlech Verbesse-rung vun den Aarbechtskonditiounen vun alle Salarieën aus dem Eisebunnsssektor. An ech ginn heimadder den Accord vun der CSV-Frak-tioun.

Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

**(Brouhaha)**

► **M. le Président.** - Merci der Madame Adehm. Nodeem schonn den Här Negri ganz an den Detail gaangen ass, mengen ech, wär zu deem Projet soss näischt méi ze soen. Do-madder wär d’Diskussioun ofgeschloss a mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

**Vote sur l’ensemble du projet de loi et dis-pense du second vote constitutionnel**

D’Ofstëmme fänkt un. Fir d’Éischt déi per-séinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

Wéi all déi aner Projeten de Mëtteg ass och de Projet de loi 6179 à l’unanimité vun de 57 Vo-tanten ugeholl ginn.

Ont voté oui: *Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt (par M. Raymond Weydert), MM. Fernand Boden, Lucien Clement (par M. Marc Spautz), Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen (par M. Lucien Thiel), 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 (par M. Paul-Henri Meyers), Raymond Weydert et Michel Wolter;*

*MM. Marc Angel, Alex Bodry (par M. Roger Negri), Mme Claudia Dall’Agnol (par M. Ben Fayot), M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein (par M. Marc Angel), Lucien Lux, 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 (par M. Xavier Bettel) et M. Carlo Wagner;*

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

*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 decidéiert.

Domadder si mer um Enn vun eiser Sitzung ukomm. D’Chamber kënnt muer um hallwer dräi zesummen.

D’Sitzung ass opgehewen.

**(Fin de la séance publique à 18.33 heures)**

**Sommaire des séances publiques n<sup>os</sup> 30, 31 et 32**

Communications	p. 406
Ordre du jour	p. 406
Vérification des pouvoirs et assermentation de Mme Tessy Scholtes	p. 407
Composition des commissions parlementaires et des délégations parlementaires luxembourgeoises auprès des assemblées parlementaires internationales	p. 407
Dépôt d’une proposition de loi par M. Ben Fayot	p. 407

**Heure de questions au Gouvernement**

Question n°110 du 3 mai 2011 de M. Jean-Paul Schaaf relative à l’utilisation des défibrillateurs externes automatiques, adressée à M. le Ministre de la Santé et à M. le Ministre de la Sécurité sociale p. 407-408

Question n°111 du 2 mai 2011 de M. Eugène Berger relative à l’information périodique des assurés de la Caisse Nationale de Santé, adressée à M. le Ministre de la Santé et à M. le Mi-nistre de la Sécurité sociale p. 408

Question n°112 du 3 mai 2011 de M. Ben Fayot relative à l’état d’avancement de la nouvelle bibliothèque nationale, annoncée par M. le Premier Ministre dans sa déclaration du 5 mai 2010, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures p. 408

Question n°113 du 3 mai 2011 de M. François Bausch relative à la vente de parts de la so-ciété anonyme Cargolux à la compagnie aérienne Qatar Airways, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures et

Question n°1416 du 2 mai 2011 de M. André Hoffmann relative à la participation de Qatar Airways dans le capital de Cargolux, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures et à M. le Ministre de l’Économie et du Commerce extérieur p. 408-409

Question n°114 du 3 mai 2011 de Mme Nancy Arendt relative à l’application de la loi du 11 août 2006 relative à la lutte antitabac, adressée à M. le Ministre de la Santé et à M. le Mi-nistre de la Sécurité sociale p. 409

Question n°115 du 3 mai 2011 de M. Eugène Berger relative au projet d’une gare au Pfaf-fenthal et aux répercussions sur les concepts de mobilité intégrés «mobilité.lu» et «mobil 2020», adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures p. 409-410

Question n°116 du 3 mai 2011 de M. Marc Angel relative à la mise en œuvre des plans d’ac-tion de lutte contre le bruit, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des In-frastructures p. 410

Question n°117 du 3 mai 2011 de M. Claude Haagen relative aux aides financières aux ins-tallations de biogaz liées aux tarifs d’injection, adressée à M. le Ministre de l’Économie et du Commerce extérieur p. 410

Question avec débat n°18 de M. Eugène Berger au sujet des dangers et nuisances découlant du trafic de transit de poids lourds lié au tourisme à la pompe au Luxembourg p. 410-412

6022 - Projet de loi relative aux services dans le marché intérieur p. 412-417

6128 - Projet de loi concernant l’exercice de certains droits des actionnaires aux assemblées générales de sociétés cotées et portant transposition de la directive 2007/36/CE du Parle-ment européen et du Conseil du 11 juillet 2007 concernant l’exercice de certains droits des actionnaires de sociétés cotées p. 417

Heure d’actualité du groupe DP sur la rareté croissante des ressources naturelles non renou-velables et ses répercussions sur l’économie luxembourgeoise p. 417-420

Interpellation de M. Henri Kox au sujet de la stratégie énergétique du Gouvernement à court et à long terme, y compris le rôle de l’énergie nucléaire p. 420-430

Allocution de M. le Président à l’occasion de la visite officielle de SE Mme Irena Degutienė, Présidente du Seimas de la République de Lituanie p. 421

6278 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 5 mai 2006 relative au droit d’asile et à des formes complémentaires de protection p. 430-435

Communications p. 435-436

Ordre du jour p. 436

Dépôt d’une motion par M. Camille Gira p. 436

6139 - Projet de loi portant fusion des communes d’Esch-sur-Sûre, de Heiderscheid et de Neunhausen;

6197 - Projet de loi portant fusion des communes d’Ermsdorf et de Medernach;

6245 - Projet de loi portant modification de la loi du 28 mai 2009 portant fusion des com-munes de Clervaux, de Heinerscheid et de Munshausen;

6246 - Projet de loi portant fusion des communes de Burmerange, de Schengen et de Wel-lenstein;

6247 - Projet de loi portant fusion des communes de Consthum, de Hoscheid et de Hosin-gen

et

6248 - Projet de loi portant fusion des communes de Bascharage et de Clemency p. 436-444

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 p. 444-448

6179 - Projet de loi portant:  
1. transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l’ac-cord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des tra-vailleurs 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 p. 448-449