

(par Mme Ferny Nicklaus-Faber),
Fred Sunnen et Claude Wiseler
(par M. Paul-Henri Meyers);
Mme Simone Beissel, MM. Jeannot
Belling (par M. Gusty Graas), Xa-
vier Bettel, Niki Bettendorf (par M.
Claude Meisch), Emile Calmes,
Mme Agny Durdu, MM. Gusty

Graas, Claude Meisch, Jean-Paul
Rippinger et John Schummer;
MM. Jean Asselborn, Alex Bodry,
Mme Mady Delvaux-Stehres, M.
Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie
Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre
Klein (par M. Mars Di Bartolomeo),
Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme

Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer,
Georges Wohlfart et Marc Zanussi;
MM. Jean Colombero, Gast Gibé-
ryen, Fernand Greisen, Jacques-
Yves Henckes (par M. Fernand
Greisen), Aly Jaerling, Jean-Pierre
Koepp et Robert Mehlen;

MM. François Bausch, Camille Gi-
ra, Jean Huss et Mme Dagmar
Reuter-Angelsberg.
Gëtt d'Chamber d'Dispens vum
zweete Vote constitutionnel?
(Assentiment)
Et ass also esou décidéiert.

Dir Dammen an Dir Hären, domad-
der wiere mer um Enn vun eiser Sit-
zung ukomm. Déi nächst Sitzung
ass muer a fänkt um hallwer dräi
un.
D'Sitzung ass opgehuewen.
(Fin de la séance publique à
19.03 heures)

Ordre du jour

- Ordre du jour
- Dépôt d'une motion par M. Nicolas Strotz relative aux fibres d'amiante
- 5109 - Projet de loi ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic
(Rapport de la Commission des Travaux publics - Discussion générale - Lecture du texte du projet de loi - Votes des amendements - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel)
- Motion de M. Nicolas Strotz relative aux fibres d'amiante (Vote)
- 5152 - Projet de loi autorisant l'Etat à acquérir des meubles sur le site de Belval-Ouest
(Rapport de la Commission des Finances et du Budget - Discussion générale - Lecture du texte du projet de loi - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel)
- 5169 - Projet de loi portant approbation de l'Avenant, signé à Bruxelles, le 11 décembre 2002, à la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Belgique en vue d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et le Protocole final y relatif, signés à Luxembourg, le 17 septembre 1970
(Rapport de la Commission des Finances et du Budget - Discussion générale - Lecture du texte du projet de loi - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel)
- Ordre du jour

Au banc du Gouvernement se trouvent: Mme Erna Hennicot-Schoepges, M. Michel Wolter et M. Luc Frieden, Ministres.

(Début de la séance publique à 14.33 heures)

M. le Président.- D'Sitzung ass op.
Huet d'Regierung iergendwellech Matdeelungen ze maachen?
(Négation)
Dat ass net de Fall.

1. Ordre du jour

Ech wëll ufanks vun der Sitzung op d'Décisioun zrëckkommen, déi d'Chamber gëschter iwwer eisen Ordre du jour vun haut de Mëtteg geholl huet. Mir fänken u mam Projet de loi 5109 iwwert de CITA, duerno kënn't de Projet de loi 5152 iwwert den Immobiliekaf op Belval-Ouest, dann de Projet de loi 5169, en Ofkommen iwwert déi duebel Besteuerung tëschent Lëtzebuerg an der Belsch, a schlussendlech, als leschte Punkt, d'Ännerungsvir-schlei zum Chambersreglement.
Ass d'Chamber domadder d'ac-cord?
(Assentiment)
Et ass also esou décidéiert.
An da fänke mer u mat der Diskus-sioun vum Projet de loi 5109 iwwert de CITA. D'Riedezäit ass nom Mo-dell 2 festgeluecht. Et si schonn ageschriwwen: déi Häre Wohlfart, Schummer, Henckes, d'Madame Wagener, d'Hären Urbany a Meh-len.
D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Nicolas Strotz.

2. Dépôt d'une motion par M. Nicolas Strotz relative aux fibres d'a-miante
M. Nicolas Strotz (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, eier ech zum Projet kommen, erlaben ech mer nach eng Motioun hei ze déposéieren iwwer e Problem, dee mer virun enger Zäit an der Travaux-publics-Kom-missioun diskutéiert hunn, op Grond vun engem Dossier, deem d'Madame Renée Wagener eis zougestallt hat, iwwert d'Problema-tik vum Asbest. Duerno hu mer d'Problematik mat de Fachleit vu Bâtiments publics diskutéiert a mir hunn als Kommissioun eng Mo-tioun verfaasst, déi an der Kommis-sioun unanime ugeholl ginn ass, an ech hoffen, dass se och hei dann den Aval vun dem ganze Plenum fénnt.
Motion
La Chambre des Députés, considérant
- que l'amiante est une fibre miné-rale qui a la qualité de se fendre dans le sens de la longueur et de former des sortes d'aiguilles qui, une fois inhalées, peuvent se fixer de façon définitive sur les pou-mons. Ces fibres d'amiante, dont la nocivité fut scientifiquement recon-nue dès les années 80, peuvent provoquer l'asbestose ou des can-cers des voies respiratoires;

- que l'amiante a été utilisé au Luxembourg en raison de sa haute faculté d'isolation et de sa résis-tance au feu et à la chaleur;
- que l'ancien Palais de la Cour de Justice des Communautés euro-péennes dont l'isolation de la structure portante intérieur à base d'amiante a donné lieu à des tra-vaux de désamiantage en 2001, constitue un exemple frappant de bâtiment contaminé par l'amiante;
- qu'il existe encore d'autres bâti-ments et espaces fermés, cons-truits dans les années soixante et soixante-dix, susceptibles de contenir de l'amiante;
- que la directive 87/217/CEE a éta-bli des dispositions concernant la prévention et la réduction de la pol-lution de l'environnement par l'amiante dont le caractère cancé-rigène est connu depuis les an-nées 70;
- que les directives 91/659/CEE et 99/77/CEE interdisent la mise sur le marché de fibres d'amiante amphi-bole et chrysotile;
invite le Gouvernement
- à analyser et contrôler en détail pour tous les bâtiments apparte-nant à l'État (1500), transformés ou en voie de transformation, s'ils ne contiennent des matériaux conta-minés par l'amiante qui constituent un danger réel pour la santé et l'en-vironnement;

- à prévoir lors des transformations à venir de bâtiments appartenant à l'État ou dont l'Administration des Travaux publics assure l'entretien, un tel contrôle dès la phase prépa-ratoire de ces travaux;
- à procéder, le cas échéant, à des travaux de désamiantage et de dé-contamination suivant les prescrip-tions légales et sous le contrôle d'un organisme agréé;
- à prévoir les crédits budgétaires, non limitatifs, nécessaires aux contrôles précités, ainsi qu'à la réalisation des travaux de désa-miantage et de décontamination.
(s.) Nicolas Strotz, Jeannot Belling, Nico Loes, Renée Wagener, Georges Wohlfart.

3. 5109 - Projet de loi ayant pour objet la mise en place d'un Cen-tre de Contrôle du Tra-fic
Rapport de la Commission des Travaux publics
M. Nicolas Strotz (CSV), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, hu mer gëschter hei am héijen Haus iwer-t d'Gestioun vun der Eise-bunnsinfrastruktur geschwat, sou geet et am Projet de loi 5109 iwwert d'Gestioun vun de Stroossen a fir méi genee ze sinn, iwwert d'Ges-tioun an d'Iwwerwaachung vum Stroosseverkéier. Et ass dëst e wichtege Projet, dee scho laang an Diskussioun ass, deem seng Reali-satioun net nëmme schonn deals an der Phase d'exécution ass, mä

deen och schonn deals um Terrain praktesch ëmgësat ass. Et ass al-so e Projet, deem etappeweis reali-séiert gëtt. Dës Etappé sinn en-gersäits ofhängeg jee no der Entwëcklung vun dem Ausbau vum Autobunnsnetz an anerersäits vun der technescher Entwëcklung vum Gesamtprojet.
De Projet de loi vun haut «ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic», of-gekierzt CCT, ass d'Suite vum Pro-jet iwwert de «Contrôle et Informa-tion du Trafic sur les Autoroutes», kuerz CITA genannt. Erlaabt mir dofir kuerz den Historique vum CITA ze maachen. Et wor déi viрегt Regierung, déi Enn 1994 eng Étude de faisabilité an Optrag ginn huet, fir e Verkéiersiwwer-waachungssystem op den Auto-bunnen anzerichten. No der Erstel-lung vun där Etüd ass e Marché négocié fir d'Assistance technique an e Marché négocié fir de Sys-tème informatique ofgeschloss ginn. Deen elo zitéierten age-schloene Wee fir de CITA op d'Been ze setzen, war en normale Virgang, vu dass mer jo bei null ugefaangen hunn, an et der Bau-verwaltung, déi mam Projet be-faasst war, un der néideger Expe-rienz op deem Gebitt jo gefeelt huet.
1998 ass d'Fonds-des-routes-Ge-setz ëmgeännert ginn, andeems dass de CITA-Projet an d'Fonds-des-routes-Gesetz ageschriwwe ginn ass, an domat zu engem feste Bestanddeel vum Bau vun enger Autobunn erkläert ginn ass. D'In-stallatioun vum CITA ass also och, wéi aner Équipementen, wéi zum Beispill d'Beleuchtung, d'Signali-satioun an esou weider, zum Équi-pement vun enger Autobunn ge-zielt ginn.
Dëst konnt een esou gesinn, well säit der Schafung vum Fonds des routes den Équipement ëmmer als e Bestanddeel vun enger Auto-bunn betruecht ginn ass. Den dee-moolege Bauteminister, den Här Robert Goebbel, huet dat och esou gesinn, d'Majoritéit vun der Chamber hat sech deem uge-schloss an esou ass 1998 de Projet CITA am Fonds-des-routes-Gesetz festgeschriwwe ginn a krut och esou seng gesetzlech Basis.
(Interruptions)
Hei wëll ech eng Klamer opmaa-chen. Eis Kollege vun der grénger Fraktioun waren deemools anerer Meinung, wat d'Madame Renée Wagener dozou verulasst huet eng Proposition de loi auszuschaffen, déi fuerdert, dass all Projet, och wann en am Fonds-des-routes-Ge-setz festgeschriwwen ass, dem Ar-tikel 99 vun der Verfassung misst entsprechen, dat heescht wann en e gewëssene Montant iwwerschreit misst e spezielle Gesetzesprojet virgeluecht ginn.
Nodeems, dass elo de Statsrot an d'Regierung en Avis zu där Pro-positioun de loi ofginn hunn, wäerte mir als Commission des Travaux pu-blics och wann d'Konklusione vun deenen Avisen negativ sinn, eis mat där Proposition de loi befaas-sen an da kann déi och hei am Ple-num diskutéiert ginn. Fir dëse Pro-jet ass se awer sans objet an dat, well, op Ureegung vun der Mada-me Minister selwer, de Wee vun en-gem separate Projet de loi gewielt

ginn ass. D'Proposition de loi vun der Madame Wagener brauch deementspriedend och net haut hei diskutéiert ze ginn. Dëst hätt nëmmen zur Vermëschung vu Pro-blemer gefouert. Klamer zou.
Den deemoolege Projet vun 1998 huet och de Bau vum Administra-tiounsgebai vum Centre de Con-trôle du Trafic beinhalt, dat zu Bar-treng um Terrain vun de Ponts-et-Chaussées-Ateliere gebaut ginn ass an 1999 fäerdeg gestallt war. Ufanks vum Joer 2000 sinn déi éischt Tester um CITA-Réseau ge-fuer ginn, an am Oktober 2000 hu sechs Opérateuren hir Aarbecht ronderëm d'Auer opgeholl.
De CITA-Projet ass eng Partie inté-grante vum europäesche Projet CENTRICO an ass dofir och mat 85 Milliounen ale Frange vun der EU bezuschusst ginn. Dës EU-Parti-ciatioun ass awer u verschidde Konditiounen gebonnen, an zwar dass d'Densitéit vum Équipement den EU-Recommandatiounen be-treffend de Réseau TERN (Trans-European Road Network) muss entsprechen, fir eenheetlech Date bei der grenziwwerscheidender Kollaboratioun kënnen ze vermët-telen. Dës Kollaboratioun bezitt sech haaptsächlech op d'Strecke Bréissel-Langres a Saarbrécken-Bréissel.
Si während der éischter Phas vum Projet CITA och nach eenzel Pro-blemer opgetaucht, sou ass dach scho festgestallt ginn, dass et zu manner Accidenter op der Auto-bunn komm ass, dass ee bei en-gem Accident méi geziilt d'Inter-ventiounen vun den Hëllefskräfte konnt steieren, dass et, bedéngt duerch déi ugeliwwert meteorolo-gesch Daten, zu enger besserer Koordination beim Wanter-déngscht komm ass an dass duerch den Affichage vun eenzel-nen nätzlechen Donnéeën en all-gemeng positiven Impakt beim Be-huele vun de Stroossebenotzer festgestallt ginn ass.
Eenzel Tëschefäll bei der Gestioun vum CITA, sou wéi den Dépasse-ment vun den ursprënglechen De-visen, awer och fir eng genau Eva-luatioun vum technesche CITA-Stand ze kréien, hunn d'Madame Minister Erna Hennicot-Schoepp-ges, kuerz nodeem se hiert Amt am Ministère des Travaux publics uge-trueden hat, dozou beweegt, fir en Audit interne vun der Firma ALGOÉ iwwert de CITA maachen ze loos-sen.
Dësen Audit huet souwuel bei der technescher Ausrichtung vum ini-tiale Projet, wéi bei der Gestioun selwer - et huet kee Gestions-plang bestanen -, eng Rei Schwä-chen a Mängel entdeckt, déi all am Audit festgehalé gi sinn. Den Audit huet - dat och am Vergläich mat auslännesche Verkéiersgestiouns-systemen - och Pisten opgezee-chent, wéi eng modern intégréiert Verkéiersgestioun misst, respektiv kéint, ausgesinn.
Global ass an der Etüd festgehalé ginn, dass den informatéschen Deel vum CITA, am Verglach mat anere Systemen am Ausland, e ganz performante System ass, deem seng Capacitéiten een och soll a muss voll ausnotzen. Déi grouss Capacitéite waren néideg, net well mer e groussen, mä dofir awer e ganz komplexe Stroosseré-

seau ze iwwerwaachen, ze koordinéieren an ze conciliéieren hunn. D'Funktione vun der Gestiou vum engem groussen internationalen Transitverkéier, dann d'Funktio vum Grenzverkéier mat wäit iwwer 10.000 Gefierer den Dag, dann déi vill Op- an Offahrten op der Autobunn, all 3 km eng, stellen de Gestionnaire viru grouss Erausfueringer.

Fir dat ze ënnermaueren, wat ech elo grad gesot hunn, wëll ech en Extrait aus dem Audit zitieren: «CITA n'apparaît pas comme surdimensionné, compte tenu de l'évolution exponentielle des besoins, ce sont plutôt les moyens d'accompagnement, de mise en oeuvre et notamment de communication, qui sont sous-dimensionnés. En tout état de cause, CITA a une dimension exploratoire forte, dont il faut tenir compte pour qualifier le projet.»

A la suite vum Audit huet d'Madame Minister ufanks vum Joer 2001 e Comité de pilotage agesat, fir d'Resultater vum Audit ze analyséieren a fir déi zukünfteg Strategien ze entwéckelen.

Den 31. Januar 2002 krute mer als Chamberkommissioun den Audit virgestallt, all offe Froe sinn diskutiert ginn, Stärkten a Schwächen vum System, sou wéi e funktionéiert huet, sinn analyséiert ginn. D'Konklusioun aus dem Audit an déi technesch Méiglechkeeten, fir eng gesamt Verkéiersgestioun ze erstellen, si virgestallt ginn an hunn allgemeng d'Zoustëmmung vum der Commissioun fonnt, sou dass mer der Madame Minister den Accord ginn hunn, fir aus dem CITA e performante Gestions- a Kontrollsystem ze maachen, deem engersäits den europäesche Kontrollsystemer gerecht gëtt, anerersäits et erméiglecht - an dat ass dat Wichtigst - de Gesamtverkéier fléssig ze gestalten, an domat déi beschtméiglechste Mobilitéit ze garantéieren, a besonnesch de Verkéier ze sécuriséieren. Och krut all Member vun der Commissioun de gesamten Dossier vum Audit zougestallt.

Deen neie Projet de loi «ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic» huet d'Madame Minister de 17. März 2003 an der Chamber déposéiert, an dréit deem dann och Rechnung. Aus Transparenzgrënn beinhalt de Projet och d'Dépense vum der éischter Phas vum CITA, am ganzen 30 Milliounen Euro, déi also schonn investéiert sinn. De Gesamtkäschtpunkt vum Projet beleef sech op 85,8 Milliounen Euro. Dat heescht, et komme bei déi schonn investéiert nach Dépense vu 55,8 Milliounen Euro derbäi, fir de Projet a senger Finalitéit kënnen ze realiséieren. Abegraff ass hei selbstverständlech nach en Deel vun den Ausgabe fir d'Saar-Autobunn mat der sophistikierter Sécherheitsanlag am Tunnel Markusbierg a besonnesch d'Nordstrooss, déi jo och e puer Tunnelle beinhalt, esou wéi d'Autobunnsopfahrten.

Fir den Detail vun de Fonctiounen, déi vum Projet CCT gëiert ginn, verweisen ech op den Exposé des motifs vum Projet, wëll awer op déi wichtigst Fonctioun vum CITA-System agoen.

De System weist un éischer Linn d'Limitation vun der Vitesse un, esou wéi de Verbuet vum Iwwerschreide vun dëser Vitesse. Dës Fonctioun adaptéiert sech en fonction vun de Stroossverhältnissen an dem Verkéiersopkommen. Doriwwer eraus weist de System d'Accidenter an d'Stauen un, wat ze enger substanzier Reduktioun vun de Kniet, vun den Accidenter an de Folgenaccidenter féiert.

Den Affichage vun de Wieder- an de Stroossverhältnissen ass eng aner wichteg Fonctioun vum CITA, déi sech esouwuel un den Autofuerer wéi och un d'Servicer vun de Ponts et Chaussées, wat de Wandérschicht ugeet, riicht.

D'Uweise vun de Chantieren ass eng aner wichteg Fonctioun. Dobäi kënnt déi visuell Iwwerwaachung vun den Autobunnen, wat et méi einfach mécht fir d'Informatiounen iwwert d'Lokalisatioun an d'Enver-gure vun engem Accident weiderzeleeden.

Last but not least ass de CITA-System e wichteg Hëllefsmittel fir d'Opérateuren, déi bei Stauopkommen a besonnesch bei Accidenter zum Handeln opgeruff sinn. Hei wëll ech eng Klamer opmaachen. Als President vun de Pompjeeën erlaben ech mer hei eng Parenthèse opzemaache fir ze soen, datt et net evident ass an net selbstverständlech ass fir d'Hëlfskräfte vu Pompjeeën a Protection civile bei Dag a bei Nuecht op d'Autobunnsaccidenter ze fueren, do ganz oft als Éischten op der Plaz ze sinn, dann no de Verletzten ze kucken an dobäi och nach fir d'Leedung vum Verkéier ze sueren. Dofir erënnere ech lech alleguer heibannen un eng laangjähreg Fuerderung vun den Hëlfskräften. Wéi steet et mat der Unerkennung fir déi fräiwëlleg Hëlfskräften? Bezuelte Leit am Asaz kréien eng Prime de risque, eng Prime d'astreinte an esou weider, an d'Hëlfskräften?

Zu den Hauptfonctiounen vum CITA kommen nach eng Partie complémentaire Fonctiounen derbäi wéi beispillsweis d'Informatioun fir d'Stroossebenotzer. D'Iddi ass déi fir den Autofuerer permanent iwwert d'Bedingungen op eise Stroossen au courant ze halen. Hei geet et virun allem drëm fir enk mat de Radioen, mat de Medien zsummen a mat aneren Déngschtleeschungen ze kooperéieren.

D'Sécherheet an eisen Tunnellen ass en anere wichtige Aspekt fir d'Accidenter an d'Stauen ze verhënneren. Hei mussen och Informatiouns- a Sensibilisierungscampagnen hir preventiv Wierkung bewisen. Et geet virun allem drëm fir schnell op Accidenter an aner Incidenten opmierksam ze maachen, d'Tunnelle wann néideg direkt ze spären an esou weider.

Duerno mussen, zesumme mat de kompetenten öffentliche Instanzen, déi noutwendeg Moosnamen ergraff ginn. Aus dëse Fonctiounen ergëtt sech eng performant Déngschtleeschung fir de Lëtzebuerger Autofuerer, wou ausser den Autobunnen, och d'Autobunnsopfahrten an déi aner Stroossen, besonnesch déi national Stroossen, zum Deel integréiert ginn. Dëst materialiséiert sech virun allem duerch d'Trafinformatiounen fir eis Police, Automobilsclub an esou weider, déi iwwer eng Messagerie weidergeleet ginn.

De System versicht och d'Dauer vun den Trajeten ze verkierzen andeems versicht gëtt fir d'Autofuerer esou laang wéi méiglech op den Autobunnen ze halen, déi och, wa se punktuell iwwerlaascht sinn, awer méi schnell a méi performant si wéi den normale Stroosseréseau.

Och ass et méiglech Informatiounen iwwert den Navigatiounssystem GPS ze vermëttelen, wann eng Radiosstatioun fonnt gëtt, déi dorun interesséiert ass fir déi Informatiounen ze diffuséieren.

E weidere Punkt, dee besonnesch am Kontext vum öffentlichen Transport ervirzehiewen ass, ass déi sou genannten „Intermodal Mobilitéit“. Den Objektiv läit doranner, datt den Autofuerer iwwert den Zoustand vun eisen Autobunnen informéiert ka ginn an zum aneren drop higewise ka ginn, fir zum Beispill op e Park & Ride auszewäiche fir mam öffentlichen Transport weiderzufueren.

Fir déi verschidden Informatiounen iwwert de Verkéier zu Lëtzebuerg opzefänke sinn eng Partie vun Équipement noutwendeg, déi um Rand an op eisen Autobunnen installéiert sinn. Dorënner falen ënner anerem déi variabel Signalisatioun, déi automatesch Onfalldetekioun,

Iwwerwaachungskameraen, Wiederstatiounen, Ventilatiounen an den Tunnellen, Feiertetekioun, Detektore fir Niewel an CO₂-Emissiounen, Pompelvirrichtungen fir Radioiwwerdroungen a Sécherheitsdispositiver, an de sou genannten SOS-Nischen. Mat der spezialisierter Informatik an dem Kommunikatiounsréseau kann de Centre des Équipements ofruffen an déi entsprechend Informatiounen kréien.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wéi ech gesot hunn, huet d'Bauteministesch, d'Madame Erna Hennicot-Schoepges, de Gesetzesprojet 5109 de 17. März 2003 an der Chamber abruecht. Den Avis vum Statsrot ass den 3. Juni 2003 eragaangen. An der Kommissiounssëtzung vum 24. Juni huet d'Kommissioun de Rapporteur a menger Persoun designéiert an den Text vum Projet esou wéi den Avis vum Statsrot ënnert d'Lupp geholl. De schréftleche Rapport konnt an der Réunioun vum 4. November 2003 ugeholl ginn.

Dir Dammen an Dir Hären, jidder-een heibannen, deem um Lëtzebuerger Autobunnsréseau ënnerwee ass, ass sécherlech schonn op dëse Kontrollsystem opmierksam ginn a konnt sech vu senger Nützlechkeet vun de verschiddene Fonctiounen iwwerzeegen. Sinn am Ufank déi eng oder aner Informatiounen bei de Stroossebenotzer net gutt eriwierkomm, esou muss ee Versteedemeech dofir hunn. Alles brauch eng gewëssen Ulafszäit, esou och de CITA.

(Interruptions diverses)

Ech gesinn, mir wäerte geschwé keng Problemer méi hunn, och d'Deputéierte wäerten an Zukunft de Bus huelen, esou wéi se emol hei schwätzen.

De Statsrot huet a sengem Avis bemängelt, datt fir de CITA-Projekt kee Gesamtkonzept virläit. De Statsrot begreist zwar, datt de CITA schonn en enormen technesche Fortschritt virweise kann, deem duerch dëse Projekt nach weider ausgebaut gëtt. Op där anerer Säit bedauert de Statsrot awer, datt de System nëmmen den Accès op den Autobunnen iwwerwaacht, ouni den nationale Stroosseréseau als Ganz mat anzubannen. E recommandéiert dofir och an enger spéiderer Phas dat gesamt nationalt Stroosennetz mat anzubauen, virun allem do wou grouss Agglomeratiounen sinn oder am Kader vu Groussmanifestatiounen, wou regelméisseg e groust Verkéiersopkommen stattfënt.

En autonome Kontrollsystem, dee sech ausschliesselech op den nationale Stroosseréseau konzentréiert, mécht weenig Sënn an eng spéider Konnexioun un de CCT-System géif nëmmen onnéideg Komplikatounen mat sech zéien. An dësem Kontext muss een ënnersträichen, dass de Stroosseréseau an dësem Projekt mat berücksichtegt gëtt an dat duerch den Traitement vun den Trafic-Informatiounen, déi eis Police iwwert d'Messagerie erakritt. Ze bemerken ass, dass wann dat vun der Chamber emol gewünscht gëtt, de Projet zu all Moment nach méi am Detail op d'national Stroossen ausgeweit ka ginn. Dat bedeit dann awer en zousätzleche Projet de loi. Ausser dëser punktueller Bemierkung huet de Statsrot näischt ze beanstanden a gëtt gréng Luucht zu dësem Projekt.

Dir Dammen an Dir Hären, wat d'Aarbechten an der Bautekommissioun ubelaangt esou sief do fir d'éischt un d'Motioun vun der Chamber erënnert, wou d'Regierung invitéiert gëtt, dass virun dem Vote vun all Projet, deem iwwert den Établissement public gëiert gëtt, e Gesetzesprojet iwwert den Établissement public misst virleien.

Den 10. September 2003 ass en entsprechende Gesetzesprojet an der Chamber déposéiert ginn an ass an der Sitzung vum 4. November 2003 och virgestallt ginn.

Ech wëll drun erënnere, dass d'Madame Bauteministesch Erna Hennicot-Schoepges awer scho preziséiert hat an enger Réunioun virdrun, dass d'Regierung sech fir en Établissement public entscheet hätt, fir déi néideg Flexibilitéit bei der Gestiou vum CITA kënnen ze garantéieren. Esoubal den Avis vum Statsrot iwwert dëse Projekt virläit, mécht d'Kommissioun hire Rapport an da kënnt de Projet och hei an de Plenum. Perséinlech hätt ech mer och kënnen virstellen, dass de CITA weider gëiert gi wär vum engem Service spécial, deem un d'Verwaltung vun de Ponts et Chaussées ugegliddert gewiescht wier. En Établissement public huet garantéiert Virdeeler, setzt awer eng effikass an onémgängelech Zesummenaarbecht mat alle concernéierte Verwaltungen a Gremië viraus, dat besonnesch mat de Ponts et Chaussées.

D'Kommissioun ass och op den héije Käschtpunkt vum Projekt zréckkomm, dee laut dem Bauteministère virun allem weinst verschiddenen techneschen Équipements vun dem éischte Projekt esou héich läit. Och déi ganz technesch a sophistikiert Sécherheitsanlagen an den Tunnellen hunn een héije Präis, deem awer ëmmer ze verantworten ass.

Wat d'Zesummenaarbecht mam Ausland ubelaangt, esou gouf an der Kommissioun preziséiert, dass dës Kooperatioun an Zukunft nach iwwert déi elo scho besteend Relatiounen kann ausgebaut ginn. Et sief drun erënnert, dass elo schonn e Gestionsplang fir de regionalen Trafic vu Bréissel bis Langres besteet.

En anere wichtige Punkt, deem d'Kommissiounsmemberen ugeschnidden haten, war d'Kompatibilitéit vum System mat der Datenschutzgesetzgebung. De System ass zum géigewäertegen Zäitpunkt net amstand fir Persounen oder Immatriculationsnummern ze erfaassen, well en net iwwert déi technesch Ausrüstung zur Erfaassung vun de Vitesseiwverschreidunge verfügt. De System kann nëmme Geschwindigkeetsmoyenné vum gesamten Trafic erfaassen. Deemo misst ee mat Radarkontrollen norëschten am Fall wou eng entsprechend Demande virläit, wat ouni Problem machbar ass.

Op der Generalversammlung vun der Sécurité routière huet den Här Transportminister signaliséiert, dass en eventuell géif op de Wee goe fir de System deementsprechend auszubauen. De Regierungsrot huet sech zu dëser Optioun nach net geäussert. Fir dëse Wee anzeschloe muss am Virfeld gekuckt gi fir Problemer, déi um Niveau vum Dateschutz bestinn, aus der Welt ze schafen.

Et ass doriwwer eraus och nach preziséiert ginn, dass fënnf Employéë mat befristen Aarbechtsvertrag agestellt ginn au vu vum Numerus clausus an der Fonctioun publique, fir eng Permanence 24 op 24 Stonnen ze garantéieren.

Et gëtt ofgewart bis den Établissement public steet, fir eng nach besser Koordinatioun mat anere concernéierten Acteuren ze schafen.

Last but not least ass ugereecht gi fir déi besteend Kooperatioun mat de Lëtzebuerger Medien nach weider auszubauen, ouni auszuschléissen, fir och nach aner Opérateure wéi den RTL mat u Bord ze huelen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, eist Land huet seriö Verkéiersproblemer. Ech mengen, doriwwer si mer eis all heibannen eens. D'Regierung ass speziell an dëser Legislaturperiod op de Wee gaangen, fir dës Problematik a seng Zesummenhang ze setzen.

D'Verkéiersproblematik versteet sech haut net méi als isoléierten Themeberäich, mä ass e Bestanddeel vun enger politikiwiergräifender Debatt. D'Gréisst vun eise Land, eng évoluéiert demographesch Entwécklung, eisen Automobilpark, deem an Europa sengesgläiche sicht, de stänneg wuessenden Transitverkéier, dee sech duerch eist Land schleift, an eis enk vernetzte Stroossen an eist Autobunnsnetz mussen haut am Kader vum Aménagement du Territoire als e Ganzt ugesi ginn, wou de Verkéier sécherlech eng kruzial, mä keng exklusiv Roll spillt.

Mam integréierte Verkéiers- a Landesentwicklungsplang, kuerz IVL genannt, ass d'Regierung op dee richtige Wee gaangen, a mir waarde gespaant drop, wat déi definitiv Konklusiounen aus dëser Etüd ausoen. Duerch eng permanent Miesung vun de Verkéiersstréim duerch de CITA kënnen wichteg Donnéeën erfaasst ginn, déi noutwendeg si fir am Kader vum IVL zukünfteg Planungen ze erstellen.

Mä och am Kontext vum öffentlichen Transport sinn an dëser Legislaturperiod eng Partie Projekte gestëmmt ginn, déi all hei geschermt vum Här Transportminister ernimmt gi sinn. IVL, Mobilitéitszentral a CITA si wichteg Partner bei der Gestaltung vun enger zukunftsorientierter Mobilitéit hei zu Lëtzebuerg.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir stëmmen hei e wichteg Gesetz, an dat net nëmme well duerch dëst Gesetz de Verkéier op eise Stroossen entlaascht a virun allem méi sécher gestalt soll ginn. Et geet hei och drëm fir dem CITA eng definitiv an adequat legal Basis ze ginn. De CITA war an der Vergaangenheet des Öfteren der Kritik, berechtigt oder onberechtigt, ausgesat. Ech denken, dass duerch déi Investitiounen, déi am Kader vun dësem Projekt weider getätegt ginn, de System CITA iwwert de Centre de Contrôle technique seng Trëmp voll kann ausspillen, an zum Image de marque ka ginn, deem e verdéngt. Aus dëse Considérationsen eraus bieden ech lech all dësem Projekt Är Zoustëmmung ze ginn.

Am Numm vu menger Fraktioun wëll ech och d'gréng Luucht vun der CSV-Fraktioun zu dësem Projekt ginn, gréng Luucht an der Hoffnung lech vun der Noutwendegkeet vun dësem Projekt iwwerzeegt ze hunn.

Ech soen lech merci fir d'No-laushteren.

M. le Président. - Als éischen Diskussionsriedner ass den Här Georges Wohlfart agedroen. Den Här Wohlfart huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Georges Wohlfart (LSAP). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet, mat deem mir ons de Mëtteg befaassen, huet, wéi de President Rapporteur Kolleg Nicolas Strotz gesot huet a senge mëndlechen Ausféierungen, eng Virgeschicht. Ech wëll virop dem Rapporteur merci soe fir säi schréftleche Rapport, an och déi Ausféierungen, déi hien ons elo ginn huet zum Projet, deem eis haut de Mëtteg befaasst.

En huet drun erënnert, dass duerch d'Gesetz vum Mee 1998 den Artikel 6 vum Fonds-des-routes-Gesetz ëmgeännert ginn ass a vun der Grande voirie, well déi deemooleg Verantwortlech geduecht haten domadder déi legal Basis ze hunn, fir kënnen de CITA operationell ze maachen, well si dovun ausgaange sinn, dass den Équipement géif 100%eg zu den Infrastrukture gehéieren. Dat war eng Virgoensweis, dat ginn ech gärer zou, déi vun Ufank u bei enger Rei Leit kontestéiert war, déi och kritiséiert ginn ass. Et ass do geschwat gi vu Manktum un Transparenz an och vun Net-Kontroll duerch d'Chamber asw. Ech wëll net op déi Kriticken nach eng Kéier

agoen, wat schlussendlech dozou gefouert huet, dass d'Madame Minister en Audit ugefrot huet, fir de ganze System CITA emol eng Kéier ënnert d'Lupp ze huelen duerch Experten, well de CITA jo un a fir sech zënter November 2000 operationell war.

De Rapporteur ass a sengem mëndleche Rapport och op dësen Audit agaangen, huet gesot, dass et do eng Rei Elementer gouf, déi d'Stärkte vum CITA ënnerstrach hunn, mä och eng Rei Schwaachpunkten opgelist konnte ginn. Ech wollt awer zum Schluss wat den Audit ugeet, Här President, d'Konklusioun vun den Experten, déi den Audit virgestallt hunn an der Sitzung vum 31. Januar 2002, nach eng Kéier hei zitéieren. „Conclusion de l'audit : CITA est un choix d'avenir qu'il faut promouvoir. CITA concilie les capacités d'un système expert, les fonctions d'un outil d'aide à la décision. L'enjeu principal est de diffuser une communication positive sur le projet CITA, pour que les partenaires, et plus largement les usagers, se l'approprient. Le projet doit être valorisé et porté par l'ensemble de l'administration et des partenaires comme investissement pour l'avenir, gage de service et de valeur ajoutée pour les usagers.“

Ech mengen, grosso modo kann ee festhalen, dass et un der Noutwendegkeet vun esou engem Projet keen Zweifel gouf, dass och gesot ginn ass, dass deemools scho 25.000 Leit den Dag Informatiounen iwwert de CITA nogefrot hunn, a wat virgeschloe ginn ass, dass ee misst éischstens nach eng besser Informatioun kréien, zweetens den Équipement besser ausnotzen an dréttens eng besser Zesummenaarbecht tëschent de Ponts et Chaussées op där enger Säit an deenen aneren Acteuren, déi do implizéiert sinn, erbäifeieren.

Ech mengen, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mat deenen Zilsetzung si mer heibannen all eens. Ech wollt nach just ee Wuert soen, ier ech e puer Wuert géif zum Projet de loi selwer soen, iwwert d'Aart a Weis wéi d'Proposition de loi 4439 vun onser Kollegin Renée Wagener iwwert de Fonds des routes haut net op den Ordre du jour gesat ginn ass.

Ech sinn do net der Meinung wéi aner Leit, dass een dat herno eng Kéier soll maachen. Ech hätt mer kënne virstellen, dass mer dat de Mëtteg hätte kënne mat dësem Projet verbannen. Ob da jiddereen domat d'accord gewiescht wär, dat wär eng aner Diskussioun gewiescht. Här Rapporteur, ech mengen, do hätt Dir jo sécherlech Är Argumenter virbruecht, firwat dass Dir net mat op dee Wee gaange wäert. Aner Leit hätten hir Saach mat erabruecht. Ech hätt mer just gewënscht, dass mer dat haut hätte kënne maachen. Ech mengen, do wär kengem vun eis heibannen en Zack aus senger Kroun gefall. Mais bon, il n'est jamais trop tard pour bien faire, dat heescht, wa mer da kënne méi spët eng Kéier op der Madame Wagener hir Proposition de loi zrëckkommen, da mengen ech, ass dat och ni ze spët.

Den Haaptobjektiv, an dat muss een am europäesche Kontext gesinn, vun deem Projet, dee mer de Mëtteg diskutéieren, ass éischstens méi Sécherheet op onsem Autobunnsnetz, méi Sécherheet doduerch dass mer manner Accidenter hunn, a wat ganz oft d'Folleg vun engem Accident ass, dat sinn déi sou genannt secondaire Accidenter, dat heescht, wou dann nodeem den Accident geschitt ass, doduerch d'Leit op der anerer Spuer wëlle kucke wat lass ass och net méi oppassen, hu mer nach erëm e Problem dobäi, an zweetens de Problem, fir op onse Stroossen an Autobunne virun allem ze versichen de Verkéier méi fléissend ze gestalten, also manner Stau, manner Stress. Ech mengen, dat sinn zwou Zilsetzungendéi ee

ka mat béiden Hänn ënnerschreien.

Ech perséinlech sinn als Medeziner haaptsächlech interesséiert, dat soen ech awer och, och wann ech wëll de Volet vun dem méi fléissende Stroosseverkéier net ënnerschätzen, un der Sécherheet op onse Stroossen. Et muss ee festhalen, mat alle Beméiunge vu staatlechen a privaten Instanzen, dass wat d'Preventioun vun Accidenter ugeet, nach ëmmer ze vill Leit op onse Stroossen hiert Liewe verléieren. Dat si ganz oft jonk Leit, dat ass tragesch, mä eng zweet Saach, déi mir och vill ze denke gëtt, dat ass eng Statistik, déi mir ganz oft schnell vergessen. Dat ass net déi vun deene Leit, déi hiert Liewe gelooss hunn, mä vun deene Leit, déi schwéier verletzt sinn.

Vun deene schwätze mer leider Gottes net, mä dat si ganz oft jonk Leit, déi net nëmmen duerno berufflech, mä och familiär ganz grouss Problemer hunn, an do mengen ech ass all Accident, wat mer kënne verhéieren, och duerch e System wéi de CITA, a mengen Aen e gutt Argument fir dëse Projet ze stëmmen. Dat ass eng Iwwerleeung, déi ee kann deene Leit entgéinhalen, déi mengen, dass mer hei e Projet hunn, dee mat 85,8 Milliounen Euro deier wier, mä wéi gesot, all schwéier Verletzten, all mënschlecht Schicksal, wat mer kënne an deem Sënn positiv beaflossen, ass fir mech e stéchhaltegt Argument am Ëmsatze vun dësem Projet.

Ech mengen, d'Funktioneen, Madame Minister, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, vun dem Verkéierskontrollzenter sinn am Detail vum Rapporteur beschriww ginn, virun allem a sengem schrëfleche Rapport. Ech wëll net méi dorop agoen. Fir mech si wichteg, ausser der Verkéiersvitesselimitatioun an den Iwwerhuelverbueter dräi Saachen, op déi ech kuerz wëll agoen.

Dat éischt ass alles, wat mat der Météo ze dinn huet, dat heescht e Fréiwarnsystem, deen den Zoustand vun onse Stroosse kann ugin. Mir gesinn all Joer am Spéithierscht an am fréie Wanter, dass den éischten Dag wou Glatäis op onse Stroossen ass oder Schnéi, dass mer dann de Chaos hunn, dass ëmmer erëm Leit net virbereet sinn op déi Wiederkonditiounen.

(Interruptions)

Wann Dir mengt, Dir kéint op esou Systemer verzichten, soen ech lech awer, dass dat menger Meinung no net de Fall ass, mä dass bei esou Geschichten et wichteg ass, dass ee fréi gewarnt gëtt. Dir kënnt mir net soen, dass wann Dir op eng Kéier an enger Situatioun sidd, an ech fuere vum Éislek relativ oft an d'Stad, do huet een ënnerwee Temperatursënnerscheeder vun 2, 3 Grad, da mag dat am Summer oder am Fréijoer iwwerhaupt kee Problem sinn, mä wann Dir iergendwou op eng Plaz kommt, an Dir hutt 2 Grad an Dir fillt lech nach sécher, an zwee Kilometer méi wäit sidd Der minus 1, oder esou ënner null, bon, wann dat kee Problem ass, dann okay!

(Interruption)

Do besteet keen CITA. Op den Autobunne besteet meeschtens een, an do kann een déi Situatioun jo och hunn. Ech fuere och een Deel Autobunn, wann ech an d'Stad kommen.

Datselwecht gëllt bei Niwwelbänken. Do wësse mer awer aus Beispiller hei am Land an aus dem Ausland, dass déi Konditiounen eng ganz grouss Gefor kënne duerstellen.

Dat zweet, wat mir um Häerz läit, ass d'Informatioun vun de Leit. Et ass aus dem Audit ervirgaangen, dass eng optimal Informatioun soll un deejéinege weidergi ginn, deen am Auto op seng Schaff fiert, oder sech entwzouch anescht hin déplacéiert. Do hu mer kee Problem, wann een dat an engem optimi-

séierte System ka maachen. De Rôle vun de Medie spiere mer zu Lëtzebuerg do ganz gutt.

Wéi steet et mat der Informatioun? Wéi wëlle mer déi Informatioun iwwert de Radio weiderginn, net nëmmen, Madame Minister, un déi 80.000 Grenzgänger, déi all Dag mat hirem Auto an onst Land erakommen, mä virun allem, wéi wëlle mer déi Informatiounen utilement weiderginn un déi Leit, déi duerch Lëtzebuerg fuere, den Transit, an ech schwätzen do virun allem d'Problematik vum Schwéiertransport un? Wann ee kuckt, wat op der Escher Autobunn all Dag leeft, an och op der Diddelenger Autobunn, virun allem op der Diddelenger Autobunn am Transit, da weess een, dass do e grouse Problem nach ëmmer besteet.

Dréttens e Problem mat deem mer eis an Zukunft wäerte beschäftege mussen, dat ass dee vun der Sécherheet an den Tunnelen. An de leschte Jore sinn duerch grouss Accidenter am Ausland am Mont-Blanc-Tunnel an och am Gotthard-Tunnel an d'Schlagzeile geroden. Et ass eng Problematik, déi mir hei zu Lëtzebuerg bis elo net kannt hunn, déi ons weéneeg interesséiert huet, mä ech mengen, wann an Zukunft d'Saarstrooss, an duerno d'Nordstrooss 100%eg operationell sinn, dann hu mer eng Rei Tunnelen hei zu Lëtzebuerg, wou mer wëssen, dass mer net ëmmer esou einfach kënne, wat d'Verkéisersécherheet ugeet, rasonnéiere wéi op enger offener Trace.

All Moosnamen, déi getraff ginn an deem Kontext fir d'Sécherheet an den Tunnelen ze optimiséieren, sinn nëmmen ze begrëssen, an dann därer ee sech natierlech herno net wonneren, wann ee Sécherheet wëllt an domadder de Risiko vun den Accidenter erfesetze wëllt, dass dat Sue kascht. Dass den Tunnelbau eppes Spezielles ass, dat hu mer jo spëtstens, weinstens d'Membre vun der Commission des Travaux publics, d'lescht Wocht konnte feststellen am Gouseldenger Tunnel, wou et zu enger Rei Problemer koum, wat d'Statik ugeet op enger Rei Metere vun deem Tunnel. Dat heescht, den Tunnelbau wäert och an Zukunft problematesch bleiwen.

Dat gesot, wollt ech nach ee Wuert soen, wat d'Équipement ugeet. All déi Fonctiounen sinn hei scho vum Rapporteur am Detail beschriww ginn. Fir dës Fonctiounen, déi onst Stroossennetz iwwerwaachen a koordinéiere sollen, hu mer zum Deel mat engem ganz sophistikéierte Material ze dinn. Dat bedeit, dass d'Uschafungskäschte relativ héich sinn an, menger Meinung no, muss ee ganz gutt oppassen, wann ee wëllt eppes aussoen zu de Folgekäschten, well d'Wartungskäschte vum elektronische Material, och vun anerem Informatikmaterial, déi ganz High-tech, dat ass och ganz oft ganz ufällegt Material, an dat wäert sech och a Suen nidderschloen.

Do froen ech mech, ob déi Zuelen, déi mer elo konnten nolliesen am Kader vun der Kreatioun vum Etablissement public, deen dat soll géréieren, ob déi Nofolgekäschte richteg ageschat gi sinn? Dat ass eng Diskussioun eng aner Kéier wäert.

Op déi aner Detailler vum Projet wollt ech net agoen, dat ass vum Kolleeg Néckel Strotz, gemaach ginn. Ech wëll Är Nerven net ze vill domat strapazéieren.

De finanziellen Deel ass ugesprach ginn: 85,8 Milliounen Euro, dobäi 30 Milliounen fir dat, wat schonn ënnert dem CITA gelaf ass.

Ech wollt ee Wuert soen, Här President, zum Avis vum Statsrot. Dee schéngt en Avis ofginn ze hunn, deen eng Iwwerleeung wäert ass, wat am Fong geholl d'Konnexioun

mat dem nationale Réseau ugeet. Dem Statsrot seng Argumenter, fir an enger zweeter Phas eventuell drun ze denken och den nationale Réseau, dat heescht net d'Autobunnsnetz, mat esou engem System ze versinn a mat deem heite Projet ze verbannen an enger zweeter Phas, schénge mer net esou licht vun der Hand ze weisen ze sinn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, e groussen Deel vum Transitverkéier, vun deem ech virdu geschwat hunn, wéckelt sech haut an och an Zukunft nach iwwer ons national Stroossen of. Ech erënnere un d'Beispill vun der Nationale 7 am Norden, wou all Dag 20.000 Autoen driwwer fuere. Datselwecht gëllt fir d'lechternachstrooss. Ech kënnt, wat de Süden ugeet, d'Beispill vun der Dippecher Strooss Richtung Stad Lëtzebuerg uféieren. Dat heescht, dass een hei awer muss e bëssen d'speziell Situatioun, wat d'Stroossennetz ugeet mat onsem dichte Verkéisernetz, vernetzt kucken, an da weess ech net ob dat, wat mer momentan virgesinn hunn, dat heescht, eng optimal Informatioun iwwert déi genannte Messagerie, wa mer einfach do Informatioun weiderginn u Leit, déi net um Autobunnsnetz dee Moment fuere, mä op enger Nationalstrooss, ob dat duergeet. Ech sinn der Meinung, dass een do muss gutt oppassen, dass den Informatiounssystem optimal ass.

Näischt verhénnert ons ze kucken no enger Rei Joren, wat dann tatsächlech am Konkreten de Projet, dee mer haut de Mëtteg stëmmen, wann en 100%eg operationell ass, bréngt, an ob een dann net muss norüsten a sech iwwerleeën, ob net nach aner Deeler vun onsem Stroossennetz musse mat an de System agebonne ginn, well d'Koordinatioun, dat ass och e Problem. An do soll kee mer soen, dass mer hei zu Lëtzebuerg ni ee Problem hätte mat der Koordinatioun vun Aarbechten!

Ech ka mech drun erënnere, dass virun enger Rei Joren deeselwechten Dag déi zwou Stroossen, déi an den Dikrech/Ettelbrécker Raum féieren, dat heescht d'Nationale 7 duerch Miersch, an dann déi aner Nationale, déi iwwert d'Fiels op Dikrech geet, zou waren, well en Tapis geluecht ginn ass. Elo kann ee soen, dass et fir déi Leit, déi aus deem Raum do kommen, e flotten Ausfluch war, fir dann iwwert de Grondhaff an iwwert d'Sauer erop op Dikrech ze fuere, mä ech wollt dat Beispill just uféiere fir ze bewei- sen, dass et net esou einfach ass, wa mer net de System ganz performant a ganz sophistikéiert och op déi aner Stroosse vun eise Land ausbauen, well een esou Situatiounen kann hunn. Dat heescht, mir loosse d'Leit an där Situatioun aus engem Stau direkt an en aneren op enger Nationale fuere.

Wéi gesot, déi Zäit kënnt nach vläicht eng Kéier, wou mir driwwer kënne diskutéieren, ob d'Iddi vum Statsrot muss ëmgemat ginn, wéi hie se gesäit.

Här President, zum Schluss wollt ech nach ee Wuert soen iwwert de Projet de loi, dee mer an der Chamberskommissioun d'lescht Woch fir d'éischt diskutéiert hunn. Dat ass dee vum Schafe vun engem Etablissement public fir dee ganze System ze géréieren.

De President-Rapporteur huet et selwer gesot a sengen Ausféierungen, en hätt sech kënne virstellen, dass een dat hätt kënne maachen am Kader vun der bestoender Verwaltung. En huet awer och gesot, dass vun der Verwaltung selwer Argumenter vu Flexibilitéit an esou virun ugefouert gi sinn. Ech sinn awer der Meinung zanter mer d'Marchés-publics-Gesetz fir d'éischt diskutéiert an dunne och gestëmmt hunn, dass ee sech emol bewosst ginn ass, wéi vill där Etablissements publics mir hei zu Lëtzebuerg hunn.

Ech wëll net de Rahme sprengen vun dëser Diskussioun, mä mir

missten ons awer emol eng Kéier Zäit huelen, fir an aller Rou eng Diskussioun ze féieren, wéini wou mer en Etablissement public brauchen, a wéini awer bestoend Verwaltunge kënnte grad esou gutt esou verschidde Projekte géréieren. Ech wëll dat de Mëtteg net maachen, mä et wär gutt zu gegebener Zäit eng Kéier dorop zrëckzekommen, well mat allem Respekt virun der Flexibilitéit, muss een och emol kucken, dass verschidde Saachen awer komplett ausser Kontroll kënnte geroen, mä dat ass elo net fir de Mëtteg am Detail ze diskutéieren.

Eng aner Saach, déi eis och wäert an Zukunft beschäftegen, dat ass déi wou mer wëllen op de Wee goen - deen den Transportminister sech ka virstellen -, dat heescht en Iwwerwaachungssystem op den Autobunnen - an net nëmmen op den Autobunnen - mat Kamera, wou mer kënne d'Identitéit vum Chauffeur an och d'Immatrikulationsnummer feststellen, hu mer sécherlech nach eng Rei spannend Diskussiounen parat, wat den Datschutz ugeet. Dat ass eng Diskussioun, déi och sécherlech wäert nach fir munch animéiert Débaten an eiser Chamber suergen.

Dat waren e puer Remarken, Här President, déi ech wollt zu dësem Projet erabréngen. Och e puer Remarken zu konnexe Problemer, déi heirauser wuessen. An zum Schluss wollt ech den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet bréngen. Ech soen lech merci fir d'Nolauschteren.

M. le Président. - Als nächste Riedner ass den Här John Schummer agedroen. Den Här Schummer huet d'Wuert.

M. John Schummer (DP). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech fänke meng Interventioun mat enger Situatioun un, déi d'Madame Anne Brasseur de 6. Mee 1998 hei op dëser Chamberstribün, am Kader vun enger Diskussioun iwwert de CITA, gemaach huet: „Fir dass kee Malentendu opkënn, wëll ech gläich soen, dass d'DP-Fraktioun mat dësem Instrument d'accord ass, geet et dach drëm, fir d'Informatiounen iwwert de Stroossenzoustand, Stauen oder Accidenter direkt un den Automobilist weiderzeleeden. Dëst féiert mat Sécherheet zu méi enger grousser Sécuritéit op eisen Autobunnen, wat jo awer wierklech net vu Mutterwéi ass.“

Net d'accord awer si mer, als DP, mat der Virgehensweis vum Baute-minister, dem Här Goebbels, dee sech emol méi net un d'Prozedure gehalen huet. Et gëtt Leit, fir déi sinn d'Prozeduren net méi wéi e lästegen Detail.

Et kann dach net sinn, dass e Regierungsmember géint den Artikel 99 vun der Verfassung verstéisst, andeem en ouni eng gesetzlech Basis dofir ze hunn, méi wéi 125 Milliounen engagéiert.

Wéi déi gréng Kolleegen dëse Problem, am Zesammenhang mat de finanziellen Engagementer vum Baute-minister fir de Centre de Contrôle et d'Information du Trafic sur les autoroutes luxembourgeoises, genannt CITA, opgeworf hunn, huet den Här Goebbels gemengt, déi Gréng géinge Brach schwätzen.“

Une voix. - En huet Recht gehat!

M. John Schummer (DP). - „Den Här Goebbels hat mir“ - der Madame Brasseur also – „och eng Kéier gesot, ech géing Kabes schwätzen. Esou laang ee mam Här Goebbels d'accord ass, ass alles an der Rei, mä soss huet en esou vill Respekt, dass en zu den Deputéierte seet, si géinge Brach oder Kabes verzäpen.“

Dëst ënnersträicht ganz kloer, dass dësen Dossier CITA, vun deem mir haut schwätzen, ënnert ganz schlechte Prämissen zu Stan komm ass. Leider, muss ee soen.

Och déi deemoleg Chambre des Comptes huet Enn 1997 geschriwwen, dass een neit Gesetz misst gemaach ginn. Trotzdeem ass den Här Goebbels monter weidergefuer, wéi wann näischt wär. Esou ass am November 1997 e Marché de gré à gré vu ronn 30 Milliounen Lëtzebuerger Frang ofgeschloss ginn, genausou wéi och een am Dezember an och nach een am Januar, op Grond vun enger öffentlecher Ausschreiwung. D'Chambre des Comptes huet sech géiergert, an huet deemools nëmme bezuelt - an ech zitieren aus dem Bréif vun hirem President -: „Pour ne pas léser les intérêts des créanciers.“ Déi Leit konnten den awer wirkleech net fir d'Virgehensweis vum sozialistesche Bauteminister.

Wat d'Demokratesch Partei vun der Virgehensweis vum sozialistesche Bauteminister Goebbels hält, huet an dësem spezifische Fall den Här Henri Grethen den 2. Abrëll 1998 hei op der Tribün gesot, an ech zitieren och hien:

„A mir hunn et an dësem Fall, am Fall vum Bauteminister, mat engem Minister ze dinn, deem säin ieweschte Prinzip ass: Den Zweck hellegt d'Mëttelen. Deem ass d'Chamber esou laang wéi breet. Hie souz jo och kaum en Dag an der Chamber. Et wier fir hien eigentlech wichteg, wann hien e Stage op dese Bänke gemaach hätt, éier en an d'Regierung komm ass, well et ass dee Minister, Här President, deem dee gréissten Dédain fir d'Chamber huet. Et ass dee Minister, deem awer wirkleech mat der Chamber all Kéier, wann et méiglech ass, Schlitt fiert. An ech kann lech confirméieren, Här President, dass et dee Minister ass, virun deem mir an dëser Regierung dee mannste Respekt hunn, an deem mir ëmmer an iwwerall, wou et noutwendeg ass, wäerten de Spigel virun d'Gesicht halen.“

Sou war d'Situatioun vum Här Grethen gesinn, den 2. Abrëll 1998. Deem ass näischt bäizefügen.

(Interruptions)

Mat e bësse méi Taktgefill an enger richteger Virgehensweis hätte mer eis viles an dësem Dossier kënnen erspueren. De CITA-Projet ass e System, deem, wann e richtig agesat a gutt duerchduecht ass, eng grouss Hëllef fir all d'Automobiliste ka sinn. Doniewent ass et eent vun den Instrumenter, déi et erméiglechen, den Trafic besser ze steieren an och besser ze reguléieren. Et geet natierlech net duer mat enger Inscriptioun op de Panneauen: «Belgique fluide»!

Et heescht, dat Instrument, wat also bis elo 85,8 Milliounen Euro, dat heescht 3,8 Milliarden aler Frang, kascht huet, optimal ze notzen. Den Här Strotz, deem ech als Rapporteur merci soe fir säin ausféierleche schrëftlechen an och säi mëndleche Rapport, ass schonn op eng ganz Rei Saachen agaan, an huet och eng ganz Rei Pisten opgezeechent.

Déi nei Kommunikatiounsmethoden, wéi entre autres SMS a GPS, kënnen a mussen hei optimal agesat ginn. Et kann och net sinn, dass mer hei mat eise puer Kilometer Autobunn en vase clos funktionéieren.

Eise System muss mat ähnleche Systemer am noen Ausland verbonden a vernetzt ginn. Zu Sterpenich muss den Automobilist gesot kréien, wann zu Thionville d'Autobunn wéinst engem Incident länger Zäit zou ass. E System vun Emgehungen, am Fall vun Accidenter, muss op d'Bee gesat ginn, Här Gira. Des Weidere mussen Informatiounen iwwer Park&Ride-Parkingen, Bus- an Zuchverbindungen den Automobiliste kënnen matgedeelt ginn.

De Rôle bei der Iwwerwaachung vun den Tunnellen ass schonn hei ënnerstrach gi vu menge Virriedner. D'Opérateure vum CITA kënnen duerch eng intelligent Gestoun vum Trafic op eisen Autobunnen dozou bäidroen, fir fir méi

eng grouss Sécherheet fir allegueren d'Benotzer ze suergen. D'Chauffeure vu Camionen, zum Beispill, a Bussen, kënnen en fonction vun de CITA-Informatiounen hir Fuerzäite besser reguléieren.

En äusserst wichtegen Aspekt ass d'Météo. Awer och nëmmen, wa se grenziwwerschreidend ass. Sou kann ech mir virstellen, dass zum Beispill hei am Land scho signaléiert gëtt, wann op der Bréisseler Streck an den Ardennen Schnéi läit oder Schnéi fällt oder d'Temperatur falen.

E groussen Nodeel vum CITA ass, dass een d'Informatiounen eréischt kritt - an dat ass och scho virdrun ugeklonge vum Här Wohlfart - wann een op der Autobunn drop ass, an da scho praktesch am Stau steet, a ganz oft net méi d'Méiglechkeet huet, erofzekommen an en anere Wee ze huelen, well net jiddereen huet d'Méiglechkeet, éier en a säin Auto klëmmt, iwwert en Internet-Site, sech ze renseignéieren, wat da genau lass ass. Den optimale Fall ass, wann en Accident zum Beispill tëschent den Ausfaherte Beetebuerg an Diddeleng ass, deem eng Sperrung vun der Autobunn iwwert e puer Stonnen mat sech zitt, dass dem Automobilist de Wee iwwer Beetebuerg-Diddeleng op Volmerange-les-Mines an dann erëm zrëck op d'Autobunn matgedeelt kritt, fir dass en esou deem Punkt kann auswäichen.

Mir gesinn also, dass d'Méiglechkeete vun dësem Instrument extrem wäit gefächert sinn a bis an d'Onendlecht ausgebaut kënnen ginn. Mä et bleift och nach e wäite Wee bis dohinner ze maachen. De CITA muss och an de ganze «Système de Gestion de Trafic» mat agebonne ginn. Et bleift nach ze signaléieren, de Projet 5208, dee jo och geschwënn an de Plenum wäert kommen, an dee, wéi scho gesot, d'Kreatioun vun engem Établissement public als Objet huet, deem de CITA soll exploitéieren. Hei gëtt dann och e kommerziellt Instrument geschaf, fir dem CITA och finanziell Rentréeë kënnen ze erméiglechen.

Summa summarum kann ee soen, dass et en nätzlecht Instrument ass, wat eng permanent Adaptatioun a Weiderentwécklung fuerdert, an nëmmen esou gutt ass, oder gëtt, wéi dat, wat draus gemaach gëtt. Mä klenge Fanger awer seet mer, dass dat heite wahrscheinlich net déi leschte Kéier ass, wou mer iwwert de CITA schwätzen an och finanziell Moyene mussen bereetstellen.

Meng Fraktioun wäert also ganz kloer dese Projet stëmmen, mä ech hätt nach als lescht eng Fro un d'Madame Minister. Den deemolege sozialistesche Rapporteur, den Här Schiltz, hat a sengem Rapport hei op der Tribün gesot, an ech zitieren: „De Käschtelpunkt vun deem Ganze läit bei ongeféier enger Milliard, ebenfalls och subsidiéiert vun der Europäescher Unioun.“ Wéi vill kréie mer als Subsid vun der Europäescher Unioun? Dat géing mech nach interesséieren. Ech soen lech merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Als nächste Riedner ass den Här Jacques-Yves Henckes agedroen. Den Här Henckes huet d'Wuert.

■ **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - Här President, Dir Damen an Dir Hären, den éischten Devis vum Projet CITA loung bei 25 Milliounen Euro, enger Milliard Frangen. Elo schwätze mer vu 85,8 Milliounen Euro, méi wéi eng Verdäifachung vum initiale Käschtelpunkt, wéi e virgesi war.

De CITA ass e Musterbeispill, wéi duerch schlechte politeschen, administrativen an technesche Management e Projet budgetsmeisseg ausser Kontroll geréit, a wou Milliounen vun Euroe vu Steiergelder buchstäblech zur Fënster erausgeheet ginn.

D'Verantwortung heifir läit bei deem viregte Bauteminister, dem Här Goebbels, mä déi jëtzege Bauteministerin schéngt monter op där Schinn vun hirem Virgänger weidergefuer ze sinn.

Mir wëllen als ADR dem Projet seng Noutwendegkeet vun engem CITA oder vun engem Centre de contrôle de trafic net a Fro stellen. Mir brauchen esou en Instrument a vu vun dem internationalen Trafic, vun dem Trafic iwwert d'Grenze vun de Frontalieren an och wéinst deenen nationalen Aspekter. Mir musse kucke fir esou optimal wéi méiglech den Trafic kënnen op den Autobunnen ze regelen a fir eng Fluiditéit vum Stroosseverkéier ze garantéieren. Mir mussen och d'Méiglechkeet hu fir esou gutt wéi méiglech am Fall vun Accidenter kënnen ze intervenéieren. An et muss och gekuckt gi fir esou wäit wéi méiglech d'Preventioun vun den Accidenter ze realiséieren. Dofir nach eng Kéier: Mam Prinzip selwer, mat der Noutwendegkeet vum Projet u sech, do ginn et keng politesch Meenungsverschiddenheeten.

Mä wat ee muss awer ervirsträichen, dat ass, datt de Projet CITA décidéiert ginn ass ouni den Accord vun der Chamber, ouni Projet de loi. De viregte Bauteminister huet och décidéiert fir de Projet CITA ausféieren ze loossen, net no enger Ausschreiwung iwwer Marchés publics, mä iwwer Marchés de gré à gré: Eng kloer Violatioun vum Marchés-publics-Gesetz.

De Projet huet ugefaangen de 15. Dezember 1995, wann een den Arrêté ministériel als Stéchdatum unhëlt, wou de Marché de gré à gré attribuéiert ginn ass, an de Projet CITA sollt am Mäerz 2000, wat déi Phasen 1 an 3 ugeet, fäerdeg sinn. Haut schreiwe mer 2003 a mir sinn elo amgaangen iwwert de Projet nach eng Kéier am Fond ze diskutéieren. Phas 1, Phas 2, Phas 3 sollten d'Autobunnen A1, A3, A6, A4 an A13 analyséieren, den Trafic analyséieren, an d'Phas 4, dat sollt d'Liaison mat der Saar sinn.

Ech hunn an enger Question parlementaire un d'Madame Bauteministerin den 23. Februar 2000 op de Problem vun dem Finanzement a vum Dépassement vun dem Devis opmierksam gemaach an ech hunn d'Madame Ministerin gefrot, ob net kéint e Risiko bestoen, datt den Devis net kéint agehale ginn. Do ass mer du geäntwert gi vun der Madame Bauteministerin, dat wat déi éischt Phas géng ugoen, do wiere keng substantziell Changeementer ze erwaarden an datt et verfréit wär fir ze soen, ob iwwerhaapt e Projet de loi misst gestëmmt ginn. Mä et schéngt awer esou gewiescht ze sinn, datt sech am Ministère awer verschidde Froe gestallt gi sinn, well op eng Kéier d'Madame Bauteministerin higaangen ass an en Audit ordonnéiert huet an dee bekannt ginn ass am Januar 2001. Deen Audit, an do wëll ech och elo e bësschen zitieren, an zwar net déi Konklusioun, déi mä sozialistesche Virgänger hei als Spriecher vun der LSAP virginn huet...

(Interruptions)

Also wat Äre sozialistesche Virriedner hei, wat Äre Fürsprecher gesot huet, well ech mengen déi Konklusiounen, déi en do hat, déi ware ganz selektiv. Ech verstinn, datt fir d'sozialistesche Partei deem Dossier hei net grad deem agréabelsten ass, well se nach ganz schlecht Erënnerungen hunn, an dass all Kéiers, wa mer en Dépassement de devis diskutéieren hei an der Chamber, den Numm vum viregte Bauteminister net aus der Diskusioun erauskënnt.

Mä et muss een awer hei e puer vun deene Konklusiounen aus dem Audit nach eng Kéier an d'Erënne-

rung ruffen. Den Audit signaléiert Dysfonctionnement um Niveau vun der Gestoun a vum Pilotage vum Projet. Ech zitieren: «Le projet actuel ne correspond plus à la prévision, ni en termes de période, ni en durée, ni en coûts.» An da weider: «L'absence de processus de décisions politiques et la faiblesse du dispositif de suivi explique aujourd'hui l'incompréhension par rapport aux dérives et dérapages du projet, qui sont tous motivés et explicables. La maîtrise d'ouvrage», gëtt weider gesot, «ne s'est pas donné les moyens d'assumer correctement son rôle et ne s'est pas dotée des outils de suivi et de décision et de la maîtrise du projet.» An dann nach eng véiert wichteg Kritik: «L'absence d'organisation et de méthodologie adaptées à de grands projets d'investissement.»

Dat si véier wichteg Dysfonctionnement wou ee gesäit, datt esou e grouse Projet hei à la va-vite an ouni seriö Virbereedung duerchgezu ginn ass, an ech huelen un, Här President vun der Bautekommission, datt Der héchstwahrscheinlech, wann Dir de Projet de loi virgesinn hätt, wann Dir de Projet de loi zur Diskussioun gehat hätt virdrun, dann hätt Der héchstwahrscheinlech op e puer Problemer scho kënnen direkt opmierksam maachen.

Dat war awer hei net méiglech. An den Audit kritiséiert nach weider, datt de Projet demarréiert huet, ouni datt e Plan de gestion vum Trafic do war an deem noutwendeg war fir dat Gantz iwwerhaapt ze droen; datt keng Objektivier tracéiert waren, wou et da sollt iwwerhaapt higoen mat deem Projet CITA.

Eng weider Kritik war déi, datt direkt schonn am Ufank an no deene puer Joer, wou de Projet schonn amgaange war, iwwerhaapt ganz weéng Servicer fir den Automobilist ugebuede gi sinn. Zum Beispill freet ee sech och nach haut, wat déi Indikatioun do soll heeschen, oder nützen, datt en Automobilist muss mat enger gewëssener Vitesse fueren. Wann net derniewent steet woufir et ass, da weess den auslänneschen Automobilist, deem deen nëmme seelen déi Autobunn benotzt, net genau woufir et ass an dann hält e sech ganz oft net un d'Vitesse.

■ **Une voix.** - Bei ville Gesetzer a Reglementer ass dat elo de Fall. Dat gehéiert do derzou.

■ **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - Jo, ech wëll just hei net vum Gesetzesprojet schwätzen.

(Interruption)

Ech wëll just nëmme soen, datt den Automobilist hei déi Kriticken a verschiddenen Enquêtes...

(Interruption)

...ervirgestrach huet. Ech wollt dat nach eng Kéier soen.

Da feelt nach ëmmer d'Absence iwwert den Temps de parcours. A mir gesinn, datt trotz CITA nach eng etlech Stauen entstinn. Woufir? Well ganz oft och verhënnert gëtt, ier den Automobilist eng Opfahrt hält an d'Autobunn hält, datt en dann drop opmierksam gemaach gëtt, datt e Stau op der Autobunn ass.

Dann huet den Audit och nach kritiséiert, datt de Choix vun der Post geholl ginn ass iwwer e Marché de gré à gré, well se keng Erfahrung hat an där ganzer Problematik a well se eng Léisung virgeschloen huet, déi vill méi deier war wéi déi vun eventuelle Konkurrenzofferen. An dofir kann een nach eng Kéier bedauern, datt kee Marché public geholl ginn ass.

Esou hieft den Audit ervir, datt mer 60 Milliounen méi deier bezuelt hu fir d'Communicatioun an d'Mâts de gaines, an 138 Milliounen Lëtzebuerger Frang bien entendu, wat d'Armoires techniques an d'Systèmes de transmission ugin.

Da schéngt nach ëmmer net kloer ze sinn, wie Propriétaire vun deenen Installatiounen ass. Et schéngt net d'Ponts et Chaussées ze sinn, et schéngt nach ëmmer d'Post ze sinn. An den Audit huet och ganz kloer d'Fro gestallt, ob net d'Ponts et Chaussées en fait der Post e Blankoscheck ginn hate fir d'Sue vum Stat auszeginn.

Den ADR huet au vu vun de graven Dysfonctionnement, déi mer festgestallt hunn, an deenen Dépassement, déi schonn 1998 an 2000 sech bemierkbar gemaach hunn, de 6. Juni 2001 d'Regierung gefrot ob si net wëllt e Projet de loi déposeréieren, ob et net méiglech wier fir an Zukunft op Marché-publicen zrëckzegräifen an net méi op de Marché de gré à gré. Mir hunn och gefrot fir hei eng Debatt an der Chamber ze hunn, mä och déi huet net stattfonnt. D'Regierung huet den Audit vun der Firma ALGOÉ eréischt am Juni 2002, wa meng Erënnerunge gutt sinn, an d'Commission des Travaux bruecht. A si huet dat begrënt mat dem Argument,...

(Interruptions)

Also gesitt Der mir haten e scho virdrun an e war scho publik well mer alleguerte wossten, dass dat doten an der Diskussioun wier. Wat mer also bedauert hunn, Madame Ministerin, dat ass dass Der während där ganzer Zäit, wou deen Audit do war, deen anscheinend genotzt hutt, dat waren Är Explikatioune fir ze soen, dass Dir misst elo Konklusiounen aus deem Audit zéien a kucken, dass d'Avise géingen elo an Zukunft respektéiert ginn.

Ech wollt lech dofir froen, Madame Ministerin: Wat sinn déi konkret Moosnamen, déi d'Regierung, déi Dir geholl hutt, op Basis vun deem Rapport d'audit? Well et muss een awer festhalen, dass de Rapport d'audit och gesot hat, dass aus där enger Milliard vun initialen Devis, deem iwwert den Domm gemaach gi war, schlussendlech 2,1 Milliarden géinge viraussichtlech ginn. Haut schwätze mer vun 3,4 Milliarden Lëtzebuerger Frang oder, an Euroen ausgedréckt, wéi et vu 25 Milliounen Euro an der Ufanksphas op 52,3 Milliounen Euro op Basis vum Audit komm ass a wéi mer elo op 85,8 Milliounen Euro kommen.

(Interruptions)

Ech weess et ginn ëmmer aner Projeten. Dofir hätt ech jo och gären, dass ee par rapport zum Devis actualisé gesäit wat elo zousätzlech nach bäikomm ass a wou d'Différence leie par rapport zu dem Audit, dee mer virgeluecht kritt hunn.

■ **M. Nicolas Strotz (CSV), rapporteur.** - Här Henckes, Dir hutt am Audit eng Oplostung vun allen Ausgaben, déi vum CITA vum Ufank bis zum Audit getätet gi sinn, integral do leien, all Dépense am Detail opgezielt. Also Dir zielt hei nëmmen negativ Saachen. Och am Audit stinn esou vill positiv Saachen, enorm positiv Saachen. Ech wier och frau wann Der eng dovunner géingt zitieren.

■ **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - Also ech loosse lech gären dee Message do, well ech hunn an deem ganzen Audit-Rapport net vill Positives gesinn, sauf dass Der en eng Kéier géingt un d'Goe kréien.

(Interruptions)

Dat waren déi eenzeg Wierder, déi Dir hat, an ech mengen d'Reaktiounen dovunner, dat ass dass Der an Ärem Exposé, deem Der hei op der Tribün gemaach hutt, net vill vum Audit gemaach hutt an déi positiv Saachen aus dem Audit héchstwahrscheinlech ervirgestrach hätt, wann Der iergendeng fonnt hätt. An dat ass net geschitt.

(Hilarité)

Da muss een nach eng Kéier, Madame Ministerin, soen, dass mer hei op der enger Säit och wëlles haten,...

(Interruptions et coups de cloche de la Présidence)

Ech wollt eng Fro stellen, déi den honorabelen Här Schummer hei scho gestallt huet, dat ass ob deem aktualiséierte Budget Subsidé vun der Europäescher Unioun beinhalt. Wéi vill hu mer do als Subsidé kritt? Sinn déi an deemem Projet de loi mat dran oder net? Oder ass den Devis nach méi héich? Da muss ee festhalen, dass mer hei also an enger Situatioun sinn, déi absolut unique ass. Et gesäit een, dass hei ganz villes décidéiert ginn ass laanscht d'Chamber, an dass mer elo virun enger Situatioun sinn, wou et „Vogel friss oder stirb“ ass, well soss de Projet selwer net kann zu Enn gefouert ginn.

Esou e Gewurstelts ass inadmissible!

(Interruptions)

A wann de President vun der Bautekommissioun dat dote guttheescht, da weess ech dass hien d'Habitude huet fir all Kéiers sech virun de fréiere Bauteminister ze stellen deen Ablack wou deen a Schwieregkeete kënnt. Ech mengen dat ass vläicht gutt aus der fréierer Solidarité gouvernementale eraus, mä et ass awer net dénglech zum Projet, well soss kommen därleite Saachen nach ëmmer méi oft vir. An da muss een nach eng Kéier kucken am Audit - well dee liest een awer gären -, wat d'Raisons vum Dépassement budgétaire waren. Dat war elo wat déi technesch Saachen ugeet: «méconnaissance de l'état initial du réseau câblé, hypothèses erronées de réemploi des techniques retenues, incapacité de l'infrastructure du terrain à supporter l'équipement, déficiences de l'administration, modification en cours de réalisation du système de transport des données, le choix des P&T comme partenaire, élargissement et rajout de diverses fonctions.»

An nach wësse mer net, Madame Ministerin, wat d'Coûts de fonctionnement an d'Demande de gestion vum Projet CITA beinhalten. Do hu mer keng Donnéeën. Ech géing lech froen, Madame Ministerin, dass Der ons vläicht kéint soen, wat dee jährelche Käschtepunkt vum Projet CITA ass, wéi dat dote sech chiffriert. Et ass nëmmen eng Informatioun, déi ech gären hätt. Mä bei Geleeënheet vun der Diskussioun vun deemem Projet soll dat doten awer och debättéiert ginn.

Madame Ministerin, mir wëllen net déi Virgoensweis vun der viregter Regierung cautionnéieren an, wat dese Projet ugeet, d'Virgoensweis vun der Administratioun, dee Mangel un Dialog, dee sech während laanger Zäit bemierkbar gemaach huet, de Fait dass mer eréischt e puer Joer duerno, nodeems Dir selwer wosst, dass et bal onauswäichlech wier, dass de Projet de loi misst kommen, dass mer eréischt haut mat esou engem Projet de loi konfrontéiert ginn. An dofir, well mer dat net wëlle cautionnéieren, wäert den ADR och géint dese Projet stëmmen.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Als nächst Riednerin ass d'Madame Renée Wagener agedroen. D'Madame Wagener huet d'Wuert.

Mme Renée Wagener (DÉI GRÉNG).- Merci, Här President. Ech wäert mech haut fir d'alleréisch mat der Prozedurfro, déi ronderëm dese CITA-Projet dréint, beschäftegen an déi Zäit, déi mer dann nach iwwereg bleift, fir deen inhaltleche Volet vun deemem Projet hei gebrauchen. Ech wëllt dat och an e bestëmmte Kader setzen. Ech wëllt nämlech hei d'Thees opstellen, dass mer et mat deem virleiende Projet de loi mat enger Wäisswäschprozedur ze dinn hunn.

Wéi d'Madame Schoepges 1999 als Bauteministerin ugetrueden ass, dunn huet se eng Rei Froen

opgeworf, wat d'Problematik vun den öffentlechen Investitiounen betrëfft, a si huet och diskret ugeknegt, dass se eng Rei vu Saache géif wëlle riichtbéien, déi hire Virgänger mat héchst spezielle Virstellungen iwwer parlamentaresch Demokratie an deemem héijen Haus duerchgeboxt hat. Ech erënnere lech zum Beispill un d'Saarstrooss. Ech erënnere lech un d'Thematik vum Artikel 14bis vum Fonds-des-routes-Gesetz an ech wëllt dann och un dee virleiende Projet erënnere, dee vum CITA.

Déi Gréng hunn deemools d'Approche vun der Ministerin begreist. Och wann déi Asiicht bei der CSV vläicht e bësse spéit komm ass, a wann et vläicht och kloer war, dass d'Ministesch eigentlech kaum eng aner Wiel hat, wa se d'Praxis vun hirer Administratioun erëm wollt an Aklang mam Rechtsstat kréien. Wat e bësse verwonnert, Dir Dammen an Dir Hären, dat ass dann awer d'Aart a Weis wéi déi Wiedergutmachung hei presentéiert gëtt. Weder am Exposé des motifs vum Projet de loi nach am schrëftleche Rapport fënnst een eng Erklärung zu de Motiver, déi zu deemem Émdenken an dofir och zum Projet de loi selwer gefouert hunn. Ech hu virduen och nach mat Erstaune gehéiert, dass hei Leit am Sall soen, den Dossier CITA hätt net zu den Dysfonctionnementen gehéiert.

Ech wëll drop hiweisen, wann ee sech dee Rapport ukuckt, deen deemools gemaach ginn ass, dass den Dossier CITA dann och een Element ganz kloer dovunner war, wou vill a laang driwwer geschwat ginn ass. Déi Erklärungen, déi also zu deemem Émdenke gefouert hunn an déi maachen, dass och bei deemem Projet genau eng Legislaturperiod méi spéit dat gemaach gëtt wougéint ee sech virdu mat Hänn a mat Féiss gestriift huet. Ech hunn d'Gefill, dass vill Leit sech net méi erënnere, wat 1998 am Fréijoer heibanne geschitt ass, oder vläicht misst ech éischter soen am Gemengenhaas, well ech mengen, et war do iwwer.

Ech wäert mer et a menger Interventioun net huele loossen deen Historik ze maachen, net nëmme well déi Gréng mol erëm eng Kéier vun der Geschicht Recht kritt hunn, mä well et och indispensable ass fir dee Bilan ze zéien ëm deen et mer haut hei geet.

Ass d'Ministesch, a mat hir dës Regierung, hirem Usproch gerecht ginn, dee se sech bei hirem Untrëtt als Bauteministerin gesat huet, a si mer domat haut aus deene prozeduralen Irrungen und Wirrungen eraus, an déi eis den Här Goebbels bis 1999 versat huet?

Wéi gesot, de Projet CITA war ee vun den zentrale Sujete bei der Debatt ronderëm d'Dysfonctionnement, an d'Fro ëm déi et eigentlech hei gaangen ass, war déi, awéiwäit kënne Ministere Geld aus dem Statssäkel ausginn, ouni datt se dofir mussen d'Genehmigung vum Parlament ufroen?

Ee vun den Elementer dovunner, an dat ass deemools och am Dysfonctionnementsrapport erwähnt ginn, war eben de CITA, an den Här Goebbels krut virgeworf, datt en am Ufank wollt laanscht d'Gesetz goen, datt en zënter 1993, dat sinn elo zéng Joer hier, Dépense fir de CITA getätet huet, an datt am Juli 1997 d'Grenz vun den deemools 124 Milliounen, déi, wou Der jo wësst, datt wa se iwwerschritt sinn, ee muss e Projet de loi maachen, datt déi du schonn zweemol iwwerschritt waren. Et war also e ganz klaren Dysfonctionnement, deen hei virlung. A wéi de Veto vum IGF a vun der Chambre des Comptes komm ass, dunn eréischt ass en Amendement zum Fonds-des-routes-Gesetz virgeluecht ginn. Entre-temps ware mer am Januar 1998, an et ware schonn iwwer 355 Milliounen Frang fir de CITA engagéiert gewiescht.

Et ass virdu schonn hei gesot ginn, datt am Mee 1998 d'Fonds-

des-routes-Gesetz adaptéiert ginn ass. Déi Fro, déi mir awer wollten deemools opwerfen, an déi ech och haut nach eng Kéier wëllt stellen, dat ass d'Aart a Weis wéi dat deemools gelaf ass. Ech zitieren lech vläicht ganz kuerz dee Saz, deen deemools bäigesat ginn ass am Fonds-des-routes-Gesetz: «L'équipement de la grande voirie de communication comprend la mise en place d'un centre de contrôle du trafic qui recueille toutes les informations nécessaires tant sur la situation du trafic que sur l'état des infrastructures autoroutières et de leurs équipements...», ouni datt do iergendee Saz vu Finanzes gesot gi war. Am Exposé des motifs, wann ech mech nach gutt erënnere, ass deemools gesot ginn, d'Käschte géifen op eng Milliard Lëtzebuerger Frang geschat ginn.

Déi Virgehensweis, déi war scho mol ganz kloer net korrekt a si ass awer trotzdem vun der Majoritéit heibannen akzeptéiert ginn. A wann ech Majoritéit soen, da mengen ech domat all Fraktiounen, ausser där vun deene Gréngen. Et ass schued, datt den Här Schummer net méi heibannen ass, well e virduen den Här Goebbels hei attackéiert huet an d'DP wollt wäisswäsch an där Matière, mä d'DP huet déi dote Saach deemools matgedroen. An deem Sënn ass se genau esou an der Schossliin haut, well mer dee Projet elo hu misse maachen, fir erëm kënnen an d'Rengt ze kommen.

Une voix.- Solidarité oblige!

Mme Renée Wagener (DÉI GRÉNG).- D'Chamber, Här President, mécht also haut am Fong eng 180-Grad-Kéier, an ech fannen, dat misst ee vläicht e bësse méi daitlech soen, wéi dat bis elo geschitt ass.

Wa mer eis de Projet de loi ukucken, deen d'Madame Ministesch déposéiert huet, an deen dann haut och wäert hei gestëmmt ginn, da kann ee soen, datt mer zumindest op engem Punkt Satisfaktioun kritt hunn. De CITA kritt eng gesetzlech Basis. De Prinzip, datt Projekten, déi iwwer eng gewësse Finanzgrenz erausginn, mussen e Spezialgesetz kréien, gëtt also hei akzeptéiert. Genausou, wéi dat och scho beim Finanzement vun der Saarstrooss nodréiglech geschitt ass, gëtt also hei eng Regulariséierung nodréiglech virgehoill.

Et kéint ee sech awer d'Fro stellen, Dir Dammen an Dir Hären, firwat dat eréischt dëst Joer geschitt, mir si jo awer entre-temps scho bal 5 Joer méi wäit wéi déi Diskussioun vum Mee 1998. Et kéint een och d'Hypothesen opstellen, datt et vläicht manner aus Begeeschterung war, wou d'Regierungsparteien op deen heite Wee gaange sinn, an och d'Regierung selwer als alleréisch, mä vläicht éischter op Drock engersäits vun der Budgetkontrollkommissioun, anersäits vu Gremië wéi der Cour des Comptes, déi ëmmer manner sech déi dote Prozedur gefale loossen. Ech wëllt och op déi Motioun hiweise vum 21. Dezember 2001, déi vun der Budgetkontrollkommissioun agereecht gi war, an déi unanime ugehoill gi war. Och do wëllt ech lech zwee Tireten draus virlesen.

D'Regierung ass do invitéiert ginn: „de ne procéder à aucun engagement comptable dépassant le montant autorisé adapté par la Chambre des Députés“, an zweetens: „de procéder en cas de dépassement de devis prévisible d'un projet de construction en cours par l'adoption d'une loi par objet, le regroupement éventuel de certains dépassements mineurs dans une seule loi restant possible“.

Mir hunn hei e Projet, wou déi Käschten, déi mëttlerweil entstane sinn, schonn erëm längst iwwert déi Tauxen eraus sinn, déi eng Kéier festgeluecht gi waren. Ech hunn lech gesot, datt 1998 vum enger Milliard geschwat gi war. Déi Milliard, déi hu mer scho längst erëm ausginn, an déi konstitutionell Grenz vun de 7,5 Milliounen Euro, déi ass schonn, ech weess net wéi vill Mol iwwerschritt ginn, sou datt ee sech wierklech d'Fro ka stellen, ob hei net méi Diligence hätt misse gemaach gi fir dee Projet de loi, dee mer jo eréischt zënter enger Zäitche virleien hunn, fir deen ze déposéieren.

Iwwert dese CITA-Projet, an dat ass vläicht méi grave, wëllt d'Regierung awer och d'Finanzéierungskompetenz vum Stroossebaufong, déi 1998 schonn op Remise-en-état-Aarbechten erweidert ginn ass, also d'Neimaache vum Belag vun den Autobunnen an aner Aarbechten, also déi Missioun vum Fonds des routes och nach op d'Fonctionnementskäschte vum CITA ausdehnen. Dat, Dir Dammen an Dir Hären, ass fir eis eng weider Denaturéierung vun der Missioun vum Fonds des routes. Mir bleiwe bei eiser Meenung, datt de Fonds des routes en Investitiounsfong ass, an datt en net ka fir Fonctionnementskäschten egal fir wéi ee Beräich benotzt ginn.

An deem Sënn, Här President, hunn ech och e puer Amendementen ausgeschafft. Deen éischte seet, dass d'Dépenses, déi duerch d'Mise en état vun deemem Centre de contrôle entstinn, imputabel sinn op de Fonds d'investissements publics administratifs an net op de Fonds des routes. An deen zweeten Amendement seet, datt d'Frais de maintenance et d'entretien, déi duerch de Centre de contrôle engendréiert ginn, datt déi op den normale Budget vun dem Ministère vun den Travaux publics solle lafen.

Amendement 1

L'article 3 du projet de loi est modifié comme suit :

«Art. 3.- Les dépenses sont imputables aux crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.»

(s.) Renée Wagener, François Bausch, Camille Gira, Jean Huss, Dagmar Reuter-Angelsberg.

Amendement 2

L'article 4 du projet de loi est modifié comme suit :

«Les frais de maintenance et d'entretien du centre de contrôle du trafic sont imputables aux crédits du Ministère des Travaux publics.»

(s.) Renée Wagener, François Bausch, Camille Gira, Jean Huss, Dagmar Reuter-Angelsberg.

Domat hu mer eigentlech dee Projet de loi grondsätzlech geännert. Ech géif awer menge ganz kloer zum Gudden, well wa mer an déi Richtung ginn, déi d'Regierung hei virschléit, dann institutionaliséiere mer am Fong just eng schlecht Praxis. Dorëms ass et eis 1998 net gaangen, an dorëms geet et eis och haut net. Et geet net drëms, eng schlecht, an eiser Meenung no illegal Praxis doduerch ze legaliséieren, datt ee se an Texter aschreift, mä et geet drëms, datt ee seng Praxis erëm eng Kéier demokratesch an transparent mécht. Mir versichen dat mat deenen Amendementen dann och nach eng Kéier op dës Plaz.

Här President, et sinn aner Detailler an deem Gesetz, wou ee kéint driwwer diskutéieren. Ech werfe just ee Punkt op. Well iwwert den Audit elo scho ganz vill gesot ginn ass, loossen ech dee Punkt op der Säit, mä ech wollt drop opmierksam maachen, datt mer am Juni vun deemem Joer nach gesot kritt hunn, datt an deem Etablissement public, dee géif chargéiert gi mat der Gestiou vum CITA, datt do géifen zwee Leit agestallt ginn.

Ech zitieren: „...ses services se proposent d'engager deux employés à durée déterminée, en attendant la création de l'établissement public évoqué plus haut, ainsi qu'une meilleure coordination avec d'autres acteurs concernés par les questions du trafic.“ Also zwee Leit. Émsou méi grouss war mäi Staunen, wéi mer elo an der leschter...

(Interruption)

Erstaunen. Merci, Här Lux. Émsou méi grouss war mäin Erstaune wéi mer an där leschter Kommissiounssitzung - mir haten der iwwregens am Ganzen zwou - gesot kritt hunn, et wäeren net zwee, mä fënnf Employéen, an am Text, am Rapport vun der Kommissioun, gëtt am Fong deeselwechte Saz nach eng Kéier erëmgeholl aus dem Procès-verbal vun där éischter Kommissioun an zwee gëtt duerch fënnf ersat, wéi wann näischt wier. Ech denken, dass dat relativ speziell Virgoensweisen och an deemem Beräich sinn, déi d'Saach net onbedéngt besser maachen.

Här President, ech hu mech elo laang mat de prozedurale Froen ausenaner gesat. Et wäert net fir d'lescht sinn, well mer nämlech och nach eng Kéier de Projet vum Etablissement public hei wäerten diskutéieren a well mer zweetens, wéi den Här Rapporteur et jo virduen ugekënnegt huet, och nach eng Kéier wäerten iwwer meng Proposition de loi diskutéieren. Finalement kann dat mech vläicht och nach eng Kéier arrangéieren, well ech lech dann nach eng Kéier laang a breet kann erklären, ëm wat dass et eis hei geet.

Ech soe merci fir déi zousätzlech Riedezäit. Ech weess jo selwer och, dass ech leider bei de Regierungsparteien um Endresultat net ganz vill bewierkt hunn, mä ech hu mer awer soe gelooss, dass den Drock vun der Cour des Comptes zum Beispill ëmmer méi grouss gëtt fir déi Saachen do endlech propper ze maachen, an dass esou Projekte wéi deen, dee mer haut hei virleien hunn, et vläicht an Zukunft ëmmer méi schwéier hu fir hire Wee duerch d'parlamentaresch Instanzen ze maachen.

Wéi gesot, Här President, ech wollt zum Schluss nach eng Kéier op déi inhaltlech Thematik vum CITA agoen, nämlech de Sënn an den Zweck vu Verkéiersleitsystemer. Ech kann lech vläicht emol um Ufank en Zitat brénge wat vun 1993 ass. Dir wësst jo, dass d'Verkéiersleitsystemer schonn zënter enger Rei vu Joren an anere Länner bestinn an dass d'Forschungen do ronderëm och schonn eng Zäit lafen, a besonnesch am Ufank si sech do och ganz vill Erwaardunge gemaach ginn. Esou ass zum Beispill an enger däitscher Etüd vun 1993 gesot ginn: „Der Stau als Steuerungsinstrument im Verkehr wird sich im Zeitalter elektronischer Steuerung überleben.“ Dat heescht et ass reell gemengt ginn, dass mer mat de Verkéiersleitsystemer kéinten d'Problemer vum Stau einfach liquidéieren a léisen. Mir gesinn haut schonn, dass dat net de Fall ass.

Mir kruten och, wéi mer de CITA an der Kommissioun presentéiert kruten, gesot, dass et haaptsächlech géif nach drëms goe fir de Verkéier besser ze gërieren an d'Capacitéite vun den Autobunne besser auszelaaschten. Sou si mol Chiffren avancéiert gi vun 10% Autoe méi, déi een da kéint op den Autobunne fuere loossen. Dat weist, menger Meenung no, schonn op e grouse Problem vun de Verkéiersleitsystemer hin: Esou sënnavoll wéi se och sécherlech a villen Hisiicht sinn, si brénge net een Auto manner, si bréngen net ee Gramm Emissiounen manner, si bréngen eigentlech just méi Informatioun fir déi Leit, déi mam Auto fuere, an eventuell och manner Stress, dat bleift vläicht nach ze beweisen.

Si sinn awer natierlech och eng wirtschaftlech Goldgruof fir eng Rei vu Leit, déi domadder hir Sue ver-

déngen, a wa mer eis d'Käschte vun deem heite System ukucken, gétt dat jo ganz daitlech. Et wär iwwregens interessant, wa schonn Audite gemaach ginn, fir vläicht mol eng Kéier och an dësem Beräich eng Kosten-Nutzen-Rechnung ze maachen an ze kucke wat da géif dobäi erauskommen.

(Interruptions)

Här President, den Här Strotz mengt, duerch de CITA kënnte Mënschelliewe gerett ginn. Ech hoffen, dass dat esou ass. Ech denken och, dass ee vun de Beräicher wou e Verkéiersleitsystem kann eppes bréngen, wann en effikass ass, vläicht deem ass, dass bei Accidenter zum Beispill de Risiko, dass nach Accidenter sech produzieren, reduzéiert gétt, oder dass - wat och virdru gesot ginn ass - d'Leit sech vläicht besser op geféierlech Situatioune kënnen astellen. Mä awéiwäit dat wierklech der Realitéit entsprécht, dat musse mer dann, wann de CITA voll funktionsfäeg ass, op all eisen Autobunnen nach gesinn.

Wat den Alldag an den alldeegleche Problem vum Verkéier zu Lëtzebuerg betrëfft, sou kann ee sech awer d'Fro stellen, wat dat reell bréngt. Et ass besonnesch vun de Frontaliere geschwat ginn, déi schonn elo ganz vill Systemer benotze wéi den Internet zum Beispill fir sech besser op d'Verkéierssituatioun kënnen anstellen. D'Konzept vun de Verkéiersleitsystemer beinhalt leider och, dass ganz vill Leit esou laang mam Auto fuere bis et net méi geet an dann op e Park&Ride fueren. Besser a méi sënnvoll wär et dogéint, wann d'Leit esou schnell wéi méiglech géifen den alleréischte Park&Ride oder déi alleréischte Gare usteieren a sech dann an den Zuch oder an de Bus setze géifen, an nach besser wär et natierlech, wa mer e Verkéierskonzept an e Mobilitéitskonzept hätten, wat et vläicht fir vill Leit géif iwwerflësseg maache fir sech all Dag an den Auto an an de Stau ze setzen.

Et gétt dann och - an dat ass eng Weiderentwécklung vum Verkéiersmanagement an och eng Weiderentwécklung, mengen ech, vun eise CITA-Projet - vill iwwert e kooperative Verkéiersleitsystem geschwat, nämlech een, wou den Individualverkéier an den öffentlechen Transport sollen openaner ofgestëmmt ginn, wou also net nëmme sollen d'Autoen dirigéiert ginn, mä wou och sollen d'Alternativen opgewise gi vum öffentlechen Transport. Ech denken, dass dat e ganz interessanten Aspekt vun deem System ass. Et muss een awer direkt dobäi soen, dass wann ee kuckt wouhin d'Suen am Moment ginn, een dann d'Impressioun huet, dass se éischter op d'Autobunne gi wéi an den öffentlechen Transport.

Jiddfereen heibannen, deen e bësse mam Zuch oder mam Bus firt, dee gesäit, wéi schnell een do un d'Grenze kënnt wann et drëms geet ze wëssen, wéi vill Minutte Verspéidung e Bus oder en Zuch huet, wann et drëms geet ze wëssen, wann een an engem vun deene Vehikele sëtzt, wéi déi nächst Haltestell heescht - all déi Saachen, déi am Ausland eigentlech scho relativ gutt klappen, wou mir zu Lëtzebuerg ëmmer nach Problemer hu fir domadder eens ze ginn. Ech begrëssen an deem Kontext, dass an der Stad Lëtzebuerg och elo iwwer esou Saachen nogeduecht gétt, wou een zum Beispill kann och iwwer Handy dann erausfannen, ob dee Bus, deen ee wëll huelen, Verspéidung huet oder net.

Mä wéi gesot, all déi Saache lafen dem CITA-Projet an aneren Investitiounen an den Individualverkéier ëmmer erëm hannendrun. An et ass dat wat ech bedauerlech fannen. Ech hätt et gutt fonnt, wa mer emol eng Kéier beim öffentlechen Transport ugefaangen hätte fir do all d'Méiglechkeete vun der Informatik a vun der Elektronik auszunutzen, amplaz wéi ëmmer beim Auto.

Vläicht nach just ee Wuert, ier ech zum Schluss kommen, zu - loosst mer emol soen - enger psychoanalytescher Approche zu de Verkéiersleitsystemer. Et ass jo esou, dass den Auto déi grouss Fräiheet verspricht, dass d'Leit mam Auto fueren, well se sech domat individuell Fräiheete verspiechen, well se net esou ugestréckt si wéi mam öffentlechen Transport an esou virun, well se esou schnell kënne fue-re wéi se wëllen.

Wann een iwwerleet, wouhinner de Verkéiersleitsystem eigentlech féiert, dann ass dat eng absolut Kontroll an eng Steuerung an eng Lenkung vun den Autofuerer. Do muss een näischt dergéint hunn, et kann ee just feststellen, dass op déi heiten Aart a Weis den Ënnerschied tëschent dem Individualverkéier an dem öffentlechen Transport, zumindest an deem Beräich vun der grousser Fräiheet, ëmmer méi kleng gétt.

Här President, ech halen op mat engem Zitat aus deemselwechten Text aus deem ech schonn hei zitéiert hunn: „Um es deutlich zu sagen: Die Mobilitätswende beginnt im Kopf. Modelle für eine technische Verkehrsleitung können Probleme regeln, aber nicht lösen. Die wirkliche Innovation setzt doch erst beim aufgeklärten Mobilitätskonsumenten ein, der je nach Zweck und Ziel die verschiedensten Verkehrsmittel nützt.“

Ech soen lech merci.

M. le Président.- D'Wuert huet elo d'Madame Minister Erna Hennicot-Schoepges.

Mme Erna Hennicot-Schoepges, Ministre des Travaux publics.- Här President, Dir Damen an Dir Hären, et ass net einfach, wann een engersäits lerschaften huet, déi och deemools net einfach waren, well ech hätt emol gare gesinn, wat d'Lëtzebuerger Land gesot hätt, wann den Här Goebbels sech deemools net an dat europäescht Autobunnsnetz matagebonnen hätt a wann en net der Direktiv, déi an Europa geholl ginn ass, nokomm wier. D'Aart a Weis an d'Form iwwert déi mer diskutieren, dat ass eng aner Fro. An ech menge mir kréie jo nach Geleeënheet iwwer Reforme vum Fonds-des-routes-Gesetz ze diskutieren. Duerfir géif ech op déi do-te Bemierkungen, fir de Moment, net agoen.

(Interruption)

Mir sinn an enger Regierung ugetratt, fir op Eier a Gewëssen déi öffentlech Gelder ze verwalten. Ech hunn e Projet virfonnt, dee komplizéiert war, dee komplex war, deen och kontroverséiert war. Ech hu bei deem Audit eng Erkenntnis fonnt, déi fir mech immens wichteg war an dat war d'Erkenntnis, dass d'Material gutt wier, dass d'Investissement vill méi géif hierginn, wéi draus erausgeholl géif ginn an datt een aus deem Projet vill méi kënnt maachen, am Sënn vun enger vernetzter Mobilitéit.

An iwwerall wou ech d'Geleeënheet hat, iwwert de Projet CITA ze schwätzen, hunn ech en ëmmer esou duergestallt, datt et dat Instrument wier, wat eis schlechthi mat enger Mobilitéitszentral vernetzt, datt et, mat anere Partneren um Dësch, kënnt eng Kommunikatioun ginn, déi eis am Stroosseverkéier viles géif hëllefen, viles géif erliichter, déi och préfiguréiert, wat spéider mat Systemer, wéi GPS an den Autoen, op eis duerkënnt, wat mat Abonnemeter, déi op den Handye méiglech sinn, fir Mobilitéitsfueren ze maachen, op eis duerkënnt, wat souwisou schonn iwwert e Site vum Internet all Dag ugefrot gétt a wat domadden de Bewäis erbruecht huet, datt et eng nätzlech Investitioun ass, datt et eng Investitioun ass, déi nach vill besser genotzt ka ginn an déi domadden hir Justifikatioun huet.

Ech wëll hei net iwwert d'Aart a Weis streiden, wéi et elo dozou

komm ass, datt dat iwwer e Fonds des routes ofgewéckelt ginn ass. Mäi Virgänger huet jo guddé Wëlle bewisen, andeems en d'Gesetz vum Fonds des routes geännert huet, sou wéi de Rapporteur dat och a sengem excellenten Rapport erwähnt huet. Ech si just frou, datt d'Chamberkommissioun dese Projet nach haut zum Vote virgeluecht huet, sou datt mer elo kënnen, mat den Équipementen, déi am Tunnel vun der Nordstrooss unhängeg sinn, an d'Prozedur goen an datt mer dann och vun der Chamber deen néidege Feu vert hunn.

Et ass deemno vläicht awer och eng Geleeënheet, fir mol op déi Fonctionnementsprinzipien vum Projet CITA hinzeweisen. A wann ee sech freet, wat heescht dat, wann op engem Panneau 90 steet, da muss deejéinege wëssen, datt dat iwwert de Code de la route réglementéiert ass, datt dat ass, wéi wann e Verkéiersschëld do géif stoen, wou 90 steet, a wann hien déi 90 net anhält an et kënnt eng Kontroll ënnerwee, dann ass e strofbar. An anere Wieder, all déi Indikatiounen, wat d'Vitessen ugeet, déi op de Panneau stinn, déi si rechtskräfteg an déi sinn ofgeséichert. Déi ginn och net einfach nëmmen esou décidéiert, well et besteet jo eng Décisiounsgrupp, et besteet e Comité de pilotage, dee ganz genee Richtlinn gëtt, wéini, wat fir eng Décisiounen do geholl ginn. A wann dat net am Einvernehmen esou geschitt, wéi et ze geschéien huet, dann ass et net rechtskräfteg an dann hu mer Problemer, sou wéi mer an der Summervakanz, bei der Geleeënheet vum Smog, e Problem kritt haten.

Et ass duerfir vun evidenter Wichtigkeet, datt d'Gestioun vum CITA op eng Manéier ofgewéckelt gétt, déi net nëmmen d'Leit vum Pons et Chaussées betrëfft, mä déi och d'Leit vun der Police betrëfft an domadden de ganze Stroosseverkéier regelt, wéi dat am Normalfall de Fall ass.

Et ass als Gestionsmechanismus fir d'Fluiditéit op den Autobunnen och vu Wichtigkeet, datt déi eenzel Autofuerer wëssen, wann d'Vitesse limitéiert gétt op 90, dann heescht dat, datt vläicht am Virfeld vun där Streck, déi ee firt, e Stau sech ukënnegt an datt bei manner Vitesse vill méi Autoe kënnen evaküiert ginn. Dat huet also eng preventiv Wirkung a wa sech net dru gehale gétt, dat heescht dann einfach, datt ee méi séier an de Stau rennt.

Wann een awer e kollektive Reflex entwéckelt, fir deenen Indikatiounen do Rechnung ze droen a se ze respektéieren, da kann ee méi Fluiditéit domat errechen. Mir hu Beispiller op auslänneschen Autobunnen, wou dat reibungslos funktionéiert an ech gi gären zou, datt bei der Gestioun vum Instrument CITA nach viles besser gemaach ka ginn an dat ass jo och d'Ur-saach firwat, datt d'Regierung op de Wee gaangen ass vum Établissement public. En Établissement public iwwert dee mer hoffentlech deemnächst wäerten diskutieren, well deen Établissement public, dee soll jo aus deem Instrument CITA e partnerschaftlecht Instrument maachen.

Wou kann de Partner sinn? Eng spéider staatlech Mobilitéitszentral, eng Mobilitéitszentral, déi um Niveau vun der Haaptstad funktionéiert, déi awer och selbstverständlech den öffentlechen Transport beinhalt, well wa mer vernetzt bei der Mobilitéit denken an eng Kéier sou wäit sinn, datt ee ka soen, elo ass hei e Stau op Ärer Streck, dann huet een awer d'Méiglechkeet eng Ausfahrt ze fannen, wou een den öffentlechen Transport féint, dann hu mer eppes geschafft, fir insgesamt d'Benotzung vu Strooss an öffent-

lechem Transport mateneen ze verbannen. Ech ginn dofir d'Hoffnung net op, datt et méiglech ass aus deem Instrument CITA en dynamesch Instrument vu Verkéiersgestioun ze maachen.

Här President, ech ginn natierlech hei rausgefuert fir iwwert deen héije Käschtepunkt emol e puer Detailler ze soen, well alles, wat am Buedem läit, gétt jo net méi wouer-geholl an net méi berücksichtegt als Investissement. Wa mer wëssen, datt et hei drëm gaangen ass, vill Kabelen an de Buedem ze leeën, datt dat och eng vun den Ur-saache war, firwat datt am Ufank mat der Post zesummegeg schafft ginn ass, well d'Post eben och nach aner Leitungen an deeneselwechte Gainen am Buedem leien huet, da versteet een, datt d'Investissement net ëmmer sichtbar ass.

Dat wat sichtbar ass, dat sinn d'Zuelen - an ech erlabe mer hei emol e puer Zuelen opzezielen. Do sinn op där ganzer Streck, wa mer d'Phas 5.1, dat ass d'Nordstrooss bis bei den Tunnel zu Luerenzweiler, zesummerechnen, da mécht dat insgesamt 986 Signalisationspanneauen. Dat mécht 294 Kame-raen aus. Dat mécht 113 spezialiséiert Schief aus. Dat mécht 100 Poste vu Comptage de trafic aus. Dat mécht 193 Posten aus, wou mer automatesch op Incidenten op der Autobunn opmierksam gemaach ginn, wat komplizéiert elektronesch Installatioune sinn. Dat sinn also Gelder, déi an Infrastruktur gestach gi sinn. Dat si Gelder, déi leschten Enns och deenen Entreprises, déi se geliwwert hunn, zegutt kommen, déi also och net ouni déi üblech Regele vergi gi sinn. Ee gewëssenen Deel vun den Aarbechten ass iwwer Marché de gré à gré vergi gi fir d'Phasen 1, 2 an 3, ganz genau 17% op engem Gesamtchiffer vu 74 Milliounen Euro, dat heescht, dat sinn déi Aarbechten, déi weinst technescher Assistenz mat der Post zesumme-gemaach gi sinn. All déi aner Posté sinn iwwer Soumission publique ausgeschriwwen ginn an dat wäert an Zukunft och esou goen, mat Ausnahm vun deenen Équipementen, déi an den informatesche Beräich eraginn, wou et evident ass, datt mer do net de Betrib esou einfach wiessele kënnen, mä datt mer do e Marché de gré à gré fir d'Extentione vun der Informatik wäerte maachen.

Et ass also an dësem Dossier Transparenz. Et ass hei kee Re-proche ze akzeptéiere vun deem, wat ech hei ze verantweren hunn. Ech wëll och nach op déi Subsiden agoen, déi mer vun der Europäescher Unioun kritt hunn. Dat ware fir d'Phas 1 700.000 Euro, fir d'Phasen 2 an 3 835.000 Euro - den Här Schummer hat déi Fro gestallt an ech wier och vläicht frou, wann e géif lauschteren - an da fir d'Phas 4 hu mer 88.994 Euro Subside kritt, dat heescht, dat ass jo dann awer schonn ee Montant, dee vun der Europäescher Unioun fir eise Projet komm ass.

Déi annuell Frais d'entretien si bei 5 Milliounen ugesat, a mir hu fir de Moment aacht Leit Personal insgesamt, dat de CITA bedreift. Den Établissement public mécht eng Personalopstockung op 25 Leit. Et muss ee jo do gesinn, datt dee Projet CITA ronderëm d'Auer fonctionnéiert an datt en domadder am Fong geholl fir maximal Sécherheet muss suergen, datt awer och all déi aner Servicer, déi ech opgezielt hunn, wann een déi wëllt ugoen, datt een dann dofir Personal brauch, dat ass evident. An eng vun de Konklusione vum Audit war leschten Enns déi, datt mer fir eng maximal Notzung vun deem Instrument, dat mer opgericht hunn, kënnen ze garantéieren, och personalméisseg musse kënnen opstocken. Dat wier mat de staatleche Moyer, déi mer iwwert d'Ponts et Chaussées hunn, schwierig gewiescht.

Ech soen och fräi eraus, Här President, datt et mer virschwief, datt deen Établissement public, ebe

well e mat Partenaire ka schaffen a well en d'Méiglechkeet krut och de Projet ze kommerzialiséieren, eng ganz aner Dimensioun kritt.

Ech soen domat allen Intervenanten hei merci. Ech denken, datt mer deemnächst, wa mer iwwert den Établissement public wäerten diskutieren, hoffentlech nach eng konstruktiv Approche zum CITA wäerten ugoen. Bei dem Projet, esou wéi en elo der Chamber virläit mat deene 85 Milliounen Euro, ass eng Extensioun virgesinn, déi d'Opfahrten op d'Autobunnen an och verschidden Nationalstroosse betrëfft. Mir hunn 2,5 Milliounen all Kéiers fir d'Opfahre vun den Autobunnen an och fir d'Nationalstroosse virgesi als Extensioun, a wa mer mat deene Kreditter dann um Enn sinn, da wäerte mer héchstwahrscheinlech och eis nach eng Kéier un d'Chamber musse wenden, wann dat net sollt duergoen.

Här President, domat soen ech allen Intervenante merci.

M. le Président.- D'Diskussion ass elo ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vun den Articlekele vum Projet de loi 5109 a stëmmen driwwer of.

Lecture du texte du projet de loi (par M. Jean Spautz)

D'Artikelen 1 an 2 si gelies an uge-holl.

Den Artikel 3 ass gelies.

Amendement 1

Zu deem Artikel ass en Amendement erakomm vun der Madame Renée Wagener. Deen Amendement ass ausgedeele an explizéiert ginn. Dir hutt e schrëftlech virleien a mir kënnen direkt driwwer ofstëmmen.

Mir stëmmen elo of iwwert den Amendement 1 vun der Madame Renée Wagener.

Vote

Déi fir den Amendement si stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder enthalte sech.

Den Amendement 1 ass ofgelehnt mat 33 Nee-Stëmme géint 12 Jo-Stëmmen an 12 Abstentionen.

Ont voté oui: MM. Jean Colombara, Gast Gibéryen, Fernand Greisen (par M. Aly Jaerling), Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling et Robert Mehlen;

MM. François Bausch, Camille Gira, Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wagener;

M. Serge Urbany.

Ont voté non : Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Marcel Glesener (par M. Laurent Mosar), Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Paul-Henri Meyers (par M. Marco Schank), Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer (par Mme Nancy Arendt), Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach, Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler (par M. Jean-Marie Halsdorf);

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel (par M. Jeannot Belling), Niki Bettendorf (par M. John Schummer), Mme Agny Durd, MM. Gusty Graas, Paul Helming, Alexandre Krieps (par M. Claude Meisch), Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rip-pinger, Marco Schroell et John Schummer.

Se sont abstenus : MM. Alex Bodry, Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

M. Jean-Pierre Koepp.

Domadder ass den Text, wéi e vun der Kommissioun virgeschloe gouf, ugehall.

Den Artikel 4 ass gelies.

Amendement 2

Dozou hu mer den Amendement 2 vun der Madame Renée Wagener, deen Der och virleien hutt an deen och explizéiert ginn ass. Mir kënnen also dann direkt iwwert deen Amendement ofstëmmen.

Vote

Déi fir den Amendement si stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder enthalte sech.

Den Amendement ass ofgelehnt mat 33 Nee-, 12 Jo-Stëmmen an 12 Abstentiounen.

Ont voté oui : MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Fernand Greisen (par M. Aly Jaerling), Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling et Robert Mehlen;

MM. François Bausch, Camille Gira, Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wagener;

M. Serge Urbany.

Ont voté non : Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Marcel Glesener (par M. Laurent Mosar), Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer (par Mme Nancy Arendt), Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach, Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler (par M. Jean-Marie Halsdorf);

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel (par M. Jeannot Belling), Niki Bettendorf (par M. John Schummer), Emile Calmes (par M. Claude Meisch), Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. Gusty Graas), Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Ripinger, Marco Schroell et John Schummer.

Se sont abstenus : MM. Alex Bodry, Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi ;

M. Jean-Pierre Koepf.

Domadder ass also den Artikel 4 an där Form ugeholl, wéi e vun der Kommissioun virgeschloe ginn ass.

Mir géingen dann elo iwwergoen zur Ofstëmmung iwwert de gesamte Gesetzesprojekt.

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

Déi fir de Projet si stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder enthalte sech.

De Projet de loi 5109 ass mat 43 Jo-Stëmmen, 12 Nee-Stëmmen an 1 Abstentioun ugeholl.

Ont voté oui : Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Paul-Henri Meyers (par M. Marco Schank), Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer (par Mme Nancy Arendt), Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach, Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler ;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel (par M. Jeannot Belling), Niki Bettendorf (par M. Gusty Graas), Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. Claude Meisch), Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Ripinger, Marco Schroell et John Schummer;

MM. Jean Asselborn (par M. Jeannot Krecké), Alex Bodry, Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi.

Ont voté non : Jean Colombero, Gast Gibéryen, Fernand Greisen (par M. Aly Jaerling), Jacques-

Yves Henckes, Aly Jaerling et Robert Mehlen;

MM. François Bausch, Camille Gira, Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wagener;

M. Serge Urbany.

S'est abstenu : M. Jean-Pierre Koepf.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

4. Motion de M. Nicolas Strotz relative aux fibres d'amiante

Da komme mer nach zur Ofstëmmung iwwer eng Motioun, déi vum Här Nicolas Strotz agereecht ginn ass. Déi Motioun läit vir. Et huet also jidderen deen Text viru sech a mir kënnen direkt driwwer ofstëmmen par main levée.

Vote

Déi fir déi Motioun sinn, déi den Här Strotz abuecht huet, si gebieden d'Hand an d'Luucht ze hiewen.

Wien ass dergéint?

Wien enthält sech?

Ech stelle fest, dass déi Motioun eestëmmeg ugeholl ass an domadder wär dee Punkt dann ofgeschloss a mir kéimen zum nächste Punkt vun eiseem Ordre du jour. Dat ass d'Diskussioun vum Projet de loi 5152 iwwert de Kaf vun Immobilien um Site Belval-Ouest.

Et si schonn ageschriwwen: déi Häre Bodry, Graas, Jaerling an Urbany.

D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här Norbert Hauptert.

5. 5152 - Projet de loi autorisant l'État à acquérir des immeubles sur le site de Belval-Ouest

Rapport de la Commission des Finances et du Budget

M. Norbert Hauptert (CSV), *rapporteur*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mam Projet 5152 gëtt d'Chamber gefrot fir d'Regierung ze autoriséieren Terrainen a Konstruktiounen op de Fricchen op Esch-Belval-Ouest ze kafen. Et sinn Terrainë vun enger Gréisst vu 27,34 ha an de Präis, deem am Projet de loi hei virgesinn ass, därerf 85 Milliounen Euro net iwwerschreiden. Déi Terrainë gehéiere momentan der AGORA. D'AGORA ass eng Développementsgesellschaft, wou d'Aktionäre gläichméisseg de Stat an d'Arcelor duerstellen an d'AGORA huet als Objet d'Terrainë vun de Fricchen ze revaloriséieren an no kommerzielle Kritären ze verkafen.

(Interruption)

Esou steet am Projet, Här Jaerling. D'Arcelor mécht also d'Apport vum hiren Terrainen, dat heescht vun de Friches industrielles an d'AGORA eran, nodeem datt se déi Terrainen entsuergt huet zum Präis vun 1.858,82 Euro, dat heescht, där aler Lëtzebuurger 75.000 Frang den Ar. De Stat mécht an deem Moment wou d'Arcelor den Apport vun den Terrainë mécht eng deementsprechend Mise de fonds vun deemselwechte Wäert.

De Stat keeft also 27 ha Land an deem Fong, fir déi dem Fonds de Belval zur Verfügung ze stellen, de Fonds de Belval, dee vum Stat den Optrag kritt huet, fir op deenen Terrainen déi Équipementen ze realiséieren, déi de Stat brauch. An op deene 27 ha, déi hei opkaaft ginn, gesäit de Stat vir, éischstens den nationalen Zenter fir Industriekultur ze erriichten, zweetens déi geplangte Rockhal, déi mer scho gestëmmt hunn, drëttens déi natio-

nal Archiven, véiertens en technesch Lycée, mat den deementsprechende Sportinstallatiounen, fënneftens en Deel vun der Universitéit mat de Studentewunnengen, sechstens e Centre de recherche a siwentens och nach verschidde Verwaltungsgebaier.

D'Konditiounen, zu deenen de Stat déi Terrainen bei der AGORA kafe kann, goufen an der Konventioun, déi bei der Grënnung vun der AGORA ofgeschloss ginn ass, festgehalen, an do gouf Folgendes decidéiert: Éischstens, déi Terrainen, déi de Stat keeft fir kulturell Équipe-menten ze schafen, déi keeft de Stat zum Prix d'apport. Dat heescht den Apport, de Präis zu deem d'Arcelor den Terrain an d'AGORA erabuecht huet. Dat sinn déi 1.858 Euro den Hektar.

(Interruption)

Pardon, déi 1.858 Euro den Ar. Dat heescht 75.000 aler Frang, plus natierlech d'Entwécklungskäschten op déi ech herno nach zrëckkommen. Zweetens kann de Stat vun der AGORA...

(Interruptions et coups de cloche de la Présidence)

M. le Président.- Loosst de Riedner dach schwätzen! Fuert weider, Här Hauptert, déi aner solle roueg sinn an nolauschteren. Dat ass dach e wichtege Projet.

M. Norbert Hauptert (CSV), *rapporteur*.- Zweetens kann de Stat 50 Hektar fir Aktivitéitszonë bei der AGORA kafen, och erëm eng Kéier zum Prix d'apport vun 1.858 Euro den Ar. De Stat muss awer och dorobber seng Infrastrukture selwer realiséieren. Drëttens kritt de Stat zéng Hektar fir seng eege Verwaltungsgebaier, déi en do wëllt oprichten, zu engem Präferenzpräis vun 372 Euro den Ar. Dat heescht zu 15.000 Lëtzebuurger Frang, plus natierlech d'Entwécklungskäschten. A véiertens, déi Terrainen fir national Infrastrukturen, dat heescht déi Stroossen, déi Eisebunnen, déi duerch deen Terrain do solle verlafen, déi kritt de Stat vun der AGORA erëm eng Kéier zum Präferenzpräis vun 372 Euro den Ar. De Verkaufspräis fir déi Terrainen a fir déi Gebailechkeeten, déi hei virgesi sinn, gouf also op Grond vun deene Konditiounen, déi do festgehalen gi sinn, opgestallt. Dobäi ass de Präis vun de Gebaier op 4,9 Milliounen Euro évaluéiert ginn an deemem Projet.

Déi Gebaier sinn dat aalt Gebléishaus, déi verschidde Magasénger, déi nach op deem Terrain stinn, déi Verwaltungsgebaier, d'Direktiounsgebaier, déi op Belval stinn, d'Vestiairë vun den Aarbechter, d'Mëlle- rei an déi verschidde Minettreservoirs, déi och nach op deem Site do sinn. All déi Gebailechkeeten, déi de Stat hei fir 4,9 Milliounen iwerhéilt, goufe vun enger Entreprise de réviseurs op 16 Milliounen Euro geschat, an an deene 16 Milliounen oder an där Schätzung stinn den Héichuewen an déi Kamäiner, déi do stinn, pour mémoire dran. Also déi sinn zum Nulltarif hei enthalten.

(Interruptions)

Si hunn näischt kascht. Voilà, sou einfach ass et. Jo.

Une voix.- Mol endlech een, deen dat weess.

M. Norbert Hauptert (CSV), *rapporteur*.- Voilà. Duerfir wollt ech dat onbedéngt betounen, well déi meescht et jo heibannen net wollte gleewen. De grouse Problem, wéi ech scho gesot hunn an där ganzer Evaluatioun, sinn natierlech d'Entwécklungskäschten.

D'Entwécklungskäschten, déi hei an deemem Präis - de Gesamtpräis vun 82 Milliounen, an ech kommen nach dorobber zrëck -, déi

Entwécklungskäschten, déi am Ganzen 73 Milliounen Euro ausmaachen, dat heescht eppes ëm déi 90% vun deem ganze Verkaufspräis, déi Entwécklungskäschten, dat sinn déi Käschten déi d'AGORA ausgëtt fir deen Terrain ze viabiliséieren. Dat heescht, all déi Onkäschten, déi gemaach gi si fir Etüden ze maachen, all déi Onkäschten, déi néideg si fir d'Hochspannungsleitungen ze verleeën, all déi Käschten, déi noutwendeg si fir déi Eisebunn, besonnesch dat interent Eisebunnnetz vun der Arcelor, wou d'Arcelor mat hiren eegenen Zich nach ëmmer muss driwwer fueren, müssen also aus deem Terrain hei eraus veruecht ginn.

Da kommen natierlech d'Infrastrukturkäschten, d'Stroossen, aner Leitungen, Waasserleitungen an de Kanal, d'Fräe fir d'Commercialisation vun dem ganze Site, d'Organisation an d'Personalkäschten a finalement och nach déi Frais financiers, déi ufale bei den Emprunten, déi d'Arcelor eventuell ophëlt fir déi ganz Revalorisation do ze finanzéieren, nach dobäi. D'Évaluation vun deenen Onkäschten ass am Oktober 2002 op 270 Euro de m² geschat ginn, wat also en immense Chiffer ausmécht a wat dann natierlech bedéngt, dass déi praktesch zu 90% an där Transaktioun, déi mer haut hei solle stëmmen, enthalte sinn.

D'AGORA muss natierlech all véier Joer dem Stat en Décompte vun deenen Onkäschte virleeën, fir dass de Stat ka kucken ob déi Onkäschten och justifiéiert sinn, a beim Fall vun engem Dépassement vun deenen Onkäschte ginn natierlech déi Dépassementen op all déi Verkeefer oder déi Ukeefer, pardon, déi bis dohinne Terrainen kaaft hunn, répercutéiert. Also all dat zesumme mécht de Präis vun 82,3 Milliounen aus.

Ech detailléieren nach eng Kéier dat wat am Rapport steet: Éischstens, de Präis vum Terrain vun deenen zéng Hektar, déi zum Prix préférentiel verkaaft ginn, dat maachen 372.000 Euro aus. Dann 1.734 Aren zum normale Präis d'apport vun 1.859 Euro, wat 3.223.000 Euro ausmaachen. Dann d'Immeubles, vun deenen ech scho geschwat hunn, déi mer fir 4,9 Milliounen Euro hei veranschlagen. An dann d'Frais de développement op deene 27 Hektar zu 270 Euro de m², wat 73,8 Milliounen ausmaachen. Am Ganze mécht dat e Präis vun 82,3 Milliounen, an do fir gesäit de Gesamtprojet am Fong geholl eng Enveloppe vu 85 Milliounen vir.

De Finanzement vun deene 85 Milliounen ass virgesinn, fir an deenen nächste fënnef Joer ofgewéckelt ze ginn. Dat heescht an deene Budgete vun de Joren 2003 bis 2007 sollten déi néideg Suen zur Verfügung gestallt gi fir dee Präis hei ze bezuelen, an ech mengen am Budget 2003 an 2004 sinn deementsprechend Sue virgesinn.

De Statsrot huet en Avis favorabel zu deemem Projet hei ginn. En huet awer dräi Bemierkungen am Kader vu sengem Avis gemaach. Eng éischt betrëfft d'Situationsplang vun deenen Terrainen, déi hei kaaft ginn. De Statsrot verlaangt, dass déi Situatiounsplang an d'Gesetz annexéiert ginn an dass eng Bemierkung an dem Artikel 1 gemaach gëtt, dass se Partie inté-grante vun deem Gesetz sinn. An dat ass och geschitt. Da seet de Statsrot awer och, dass nach eng Kéier déi Upassung vum Präis muss virgeholl ginn, wann déi definitiv Vermessungen eriwuer sinn. Am Text steet dran, wann déi Differenz méi wéi 5% wier, da misst de Präis revidéiert ginn an de Statsrot verlaangt, dass déi Revisioun vum Präis scho misst geschéie wann déi Differenz méi wéi 2,5% géng bedeuten. An dat ass och esou am Text iwwerholl ginn.

An da stellt de Statsrot nach eng Fro wat d'Entwécklungskäschten ubelaangt, déi Entwécklungs-

käschten, déi hei mat an deem Präis dra sinn, ob dat forfaitaire Entwécklungskäschte si fir déi ganz Revalorisation vum Site oder nëmmen op déi Terrainen, déi de Moment revaloriséiert solle ginn. Et ass kloer, dass dat e Forfait ass dee sämtlech Revalorisationskäschte vun dem Terrain duerstellt. Drëttens mécht de Statsrot eng Opstellung vum Verkaufspräis vun den Terrainen, vun den nationalen Industriekulturzentren, woubäi en de Präis vun de Gebailechkeeten, déi am Fong geholl jo hei e Wäert sollen duerstellen, op där anerer Säit och d'Käschte vun der Etüd iwwert d'Realisation vun esou engem Zenter mat an den Terrain abezitt. Do ass d'Kommissioun der Meinung, dass de Statsrot sech géiert huet, wann en dat alles an dee Präis mat eranhëlt an dee Präis da selbstverständlech dee Moment iwwerdriwwen fënnt.

Voilà, d'Kommissioun huet an hirer Majoritéit dee Rapport hei guttgeheescht a si proposéiert der Chamber dee Projet esou ze stëmme wéi Der en hei virfannt. Ech ginn domadder och den Accord vun eiser Fraktioun. Ech soen lech merci.

M. le Président.- Als éischten Diskussionsriedner ass den Här Alex Bodry agedroen. Den Här Bodry huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Alex Bodry (LSAP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mat deem Gesetzesprojekt hu mer et mat engem weidere Finanzierungsgesetz ze dinn am Zusammenhang mat engem vun deene grouse Projeten, net nëmme vun deser Legislaturperiod mä och scho vun där virdrun, a sécherlech och nach vun där nächster, an zwar grouss Entwécklungsprojete fir d'Regioun Süde vum Land, wou et drëm geet eng Revitaliséierung an eng Neinotzung, vun engem Deel zumindest, vun deene fréieren ARBED-Industrieterrainen, den heitege Broochen, op d'Been ze kréien.

Duerch dese grouse Projet, deen an der Mëtt vun den nonzeger Joren ugeduecht an ugefaange ginn ass, an deen elo weidergefouert an an d'Exekutiounsphas geleet gëtt, entsteet hei zu Lëtzebuerg nient der Agglomeration Lëtzebuerg an zweeten Entwécklungs- an Attraktionszenter ronderëm d'Gemeng Esch, en zweeten Entwécklungspôle complémentaire zu deem vun der Stad Lëtzebuerg.

Dese Projet ass awer och e Projet, deen eng ganz staark regional Komponent huet, deen iwwert déi direkt betraffe Gemenge vun Esch a vu Suessem erausgeet, a wou deen Impuls eng Dynamiséierung vun der ganzer Südregioun soll beleeën, och vu sämtleche fréieren an nach heitege Stolstanduerter mat deenen Industriebroochen, déi do hektareweis op eng nei Notzung waarden.

Ech mengen, iwwert déi politesch Stoussrichtung vun deem ganze Projet hei besti keng gréisser Divergenzen tëschent de politesche Parteien hei am Parlament. Et bleift awer, dass mer als LSAP schonn ëmmer awer op eng Rei vu Punkten higewisen hunn, wou mer der Meinung sinn, dass Schwaachstellen an deem Dossier sinn an dass deen Dossier nëmme ka funktionéieren, wann et eng reibungslos Partnerschaft gëtt, engersäits tëschent den öffentliche Träger: dem Stat, de Gemengen, an de privaten Träger, haaptsächlech natierlech der ARBED, an natierlech och innerhalb dem öffentliche Secteur tëschent dem Stat an deene Gemengen, déi mat implizéiert sinn, respektiv och dem regionale Syndikat.

Dat muss eng Zesummenaarbecht vu gläichberechtigte Partner sinn, a grad dat ass eben d'Schwierigkeit an deem heiten Dossier, well hei sécherlech e ganz staarkt Gewicht, e ganz staarken Afloss vun deem staarken Privatpartner, der