

6. 5822 - **Projet de loi relative au financement du système de perception tarifaire électronique dans les transports publics**

*Rapport de la Commission des Transports*

» **M. Roger Negri** (LSAP), *rapporteur*.- Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Härën, ab dem 27. Juni 2008 soll et méiglech ginn, de Billjee, fir mam Zuch oder mam Bus ze fueren, op elektroneschem Wee ze kafen. Vun dann u brauch ee sech net méi an eng File ze stellen, fir säi Monatsbilljee ze kafen. Och brauchen déi Leit, déi gär mam Bus oder Zuch fuere géifen, awer net wëssen, wou een dann ausser op deene grouss Garen e Billjee kritt, sech dës Fro net méi ze stellen.

Wann een aus iergendenger Uertschaft de Bus fir an d'Stad huele wëllt, fir vläicht mat de Kanner bei den Dokter ze fueren, da froe sech vill Leit: Ginn ech eens, wann ech elo an de Bus klammen? Kréien ech beim Chauffeur e Billjee? Kréien ech och fir d'Kanner vläicht eng Reduktioun? Wat maachen ech, wann ech keng Mënz hunn? Ginn ech da matgeholl am Bus, oder halen ech de ganze Betrib op, wann ech mat menger Famill an de Bus klammen an net direkt weess, wéi alles leeft?

Oder wann een op iergendengem Quai am Land steet, wou et kee Billjeesschalter gëtt an ee kee froe kann, well keen do ass, klëmmt een dann an den Zuch, wann ee kee Billjee huet? A wat mécht een dann am Zuch? Leeft ee bei de Kontroller, wéi een esou schéi seet, oder muss ee fäerten, en extra deiere Präis als Strof, quasi als Protokoll ze bezuelen?

Vill Leit, déi sech all déi Froe stellen, huelen dann oft d'Décioun, fir guer net den öffentlichen Transport ze huelen a ganz einfach mam Auto ze fueren. Mat der neier „e-go“-Kart sinn ab Enn Juni 2008 all déi elo grad gestallte Froe kee Grond méi, fir net mam öffentlichen Transport ze fueren. Déi Plastiks-e-go-Kart huet d'Gréisst vun enger Kreditkart. Ech hunn lech esou eng matbruecht, hei gesitt Der se.

Här President, ech géif lech eng iwwerreechen a schenken.

» **M. le Président**.- Ass déi fir ze benotzen, Här Negri?

» **M. Roger Negri** (LSAP), *rapporteur*.- Jo, vum 27. Juni un. Ech ginn och de Kollegen eng. Da kënn Dir se eng kéier kucken.

(Brouhaha général)

» **M. le Président**.- Merci, Här Rapporteur.

» **M. Roger Negri** (LSAP), *rapporteur*.- Gär geschitt.

Déi nei Plastiks-e-go-Kart huet d'Gréisst, wéi gesot, vun enger Kreditkart. Dir kënn se kucken.

(Interruptions et hilarité)

Op enger e-go-Kart, déi Dir elo gesitt, kann ee sechs verschidden Zorte vu Billjeeën lueden. Déi heefgst dovun sinn: den einfachen Zweek-Stonne-Billjee, de Carnet fir méi Faarten, de Monatsbilljee an esou weider.

Fir dee ganzen elektronesch System ronderëm d'e-go-Kart opzebauen, ass e grouss Projekt ënnert dem Numm e-go ausgeschafft ginn, dee mer haut a Form vun engem Gesetz stëmme wëllen.

Vum Fong hier ass den e-go-Projekt als Einstieg an d'elektronesch Tarificatioun e Quantesprong, fir den öffentlichen Transport ëmmer méi attraktiv ze maachen.

Vun der Form hier, wéi et zu dësem Projekt de loi komm ass, ass dëse Projekt net grad esou gutt, well mer hei virun engem Joer virun engem Fait accompli stoungen.

Mä loosse mer emol der Rei no fueren, an da wäert sech ënnert dem Stréch dat Positiivt fir den öffentlichen Transport bei dësem Projekt de loi décortiquéieren.

Här President, scho säit 1996 hunn d'Opérateure vum öffentlichen Transport hei am Land doriwwer nogeduecht, fir d'Konditiounen vum Billjeesverkauf ze verbesseren duerch en elektronesch Ofrechnungssystem. Déi véier national Opérateuren am öffentlichen Transport sinn d'CFL, als Eisenbunn, den AVL mat de Bussen aus der Stad Lëtzebuerg a ronderëm, den TICE mat de Bussen aus de Südgemengen an den RGTR - soen ech emol - mat de Landbussen. Déi véier Opérateuren hu sech 1999 op

den e-go-System gëeenegt no enger Visite zu Berlin, wou den elektronesch e-go-System scho funktionnéiert huet.

Ee vun de Grënn, fir sech fir den e-go-System ze entscheiden, war virun allem, well ee sech op d'Erfahrung aus enger grousser Stad aus dem Ausland baséiere konnt. Natierlech ass et haut am Joer 2008, bal zéng Joer no där Entscheedung, einfach ze soen, dass de System net deen allermodernste Stand duerstellt. Mä mir wësse jo alleguer, wéi rasant déi elektronesch Entwécklung an alle Beräicher ass, da muss een, wann ee sech eng kéier op ee System festgeluecht huet, och emol eng Zäit laang derbäi bleiwen.

Här President, politesch huet sech de Regierungsrot op Proposition vum Transportminister den 21. Dezember 2001 decidéiert, fir den e-go-System anzeféieren a Form vun engem Pilotprojekt. E Pilotprojekt, fir sécherstellen, dass de System funktionnéiert, ier en op d'ganz Land bei Zuch a Bus generaliséiert ka ginn.

Et dierf een nämlech net vergiessen, an dat ass enorm wichteg, dass, nodeem ee sech fir den e-go-System decidéiert hat, dëse Produit nach „taylor made“, also op d'Mooss huet misse gemaach ginn, fir mat alle Spezifisitéiten eens ze ginn, déi mer nun emol hei am Land hunn. Schliesslech muss de System jo bei deene véier virgeannten Opérateure funktionnéieren, an zwar och ënnereneen, also interoperabel sinn.

Dëse Projekt pilote ass aus deem Grond par voie de gré à gré un eng Firma fir e Montant vun 2.656.710 Euro adjudéiert ginn. Heifir huet dës Firma déi ganz Software entwéckelt op Basis vun der RFID-Technologie, der Radio Frequency Identification.

D'Konzept dovunner war folgend: D'e-go-Kart kann op Automaten opgeluede ginn, déi souwuel d'Sue cash unhuele wéi och d'Kreditkarten akzeptéieren, ähnlech wéi de System, deen Dir an de Parkhaier kennt. An all Bus an op all Eisenbunnsquai gi Bornen opgeriicht, wou een d'e-go-Kart op eng markéiert Plaz hält, an domat bucht de System automatesch déi respektiv Fraisen of. Zousätzlech soll et och nach méiglech sinn, all méiglech Statistiken opzestellen iwwert d'Mobilitéit an d'Gewunnechte vun de Clienten.

Am Joer 2002 ass den e-go-Projekt op der Buslinn vu Miersch an d'Stad getest ginn. Nodeems dass de Projekt pilote hei validéiert gi war, ass den e-go-System och nach vun de städtesche Bussen - der AVL - an den CFL getest ginn. Well d'Resultater dovunner positiv waren, huet de Regierungsrot den 30. Juli 2003 decidéiert, den e-go-System op de ganzen öffentlichen Transport hei am Land ze generaliséieren. D'Commande ass un déiselwecht Firma gaangen, déi de System entwéckelt huet, fir e Montant vu 7.397.705 Euro.

Ab dem Joer 2004 huet dunn déi respektiv Firma ugefaangen, d'Equipementer bei deene verschiddenen Opérateuren opze-riichten. Mat der Zäit huet sech awer ëmmer méi herausgestallt, dass de Projekt net richtig virukomm ass. Doropshin hunn den Transportminister an de Budgetminister am September 2005 decidéiert, de ganze Projekt enger kritischer Analys ze ënnerzéien.

Den 2. Mee 2006 huet den Transportminister dem Regierungsrot en Dossier virgeluecht, fir déi bis elo geleeschten Aarbecht ze bezuelen iwwert de Wee vun engem Projekt de loi, well de Seuil vu 7,5 Milliounen jo dépasséiert war. Zugläich sollt awer och den e-go-Projekt vun enger externer spezialisierter Firma auditéiert ginn, souwuel um technesch wéi um finanziellen Niveau, fir no Léisungen ze sichen an de Projekt ze finaliséieren.

D'Missioun un den Auditeur war ausserdeem, den definitive finanzielle Montant vum Projekt ze estiméieren, deen dann an dëst Gesetz ageschriwwen gi soll.

Den 19. Mee 2006 huet de Regierungsrot dëser Proposition vum Transportminister zugestëmmt. Den Auditeur, deen dunn ugefaangen huet mat schaffen, huet als Hauptproblemer vum e-go-Projekt folgend Punkte festgehalten:

De Projekt war 2003 ouni prezisen Aktionsplang gestart ginn.

Et hunn ënnert den Opérateure grouss Differenze bestanen, virun allem wat den elektronesch Check-in ugeet, esou dass d'Opérateure quasi net méi um Projekt matgeschafft hunn.

Den drëtte Problem. D'Tarificatioun huet baséiert op zwee Kritären: der Distanz an der Dauer vun engem Trajet. Den e-go-System ass softwareméisseg awer mat der Problematik vun der Distanz net eens ginn a war elektronesch net an de Grëff ze kréien.

Als wichteg technesch Konklusioun ass dunn e Kompromëss mat den Opérateure fonnt ginn, fir bei der Tarificatioun net nëmmen de Facteur Zäit vun engem Trajet zréckzebehalen. Dëst ass scho bei der neier Tarificatioun vum 1. Juli 2007 ëmgesat ginn, wou e Billjee elo fir zwou Stonnen Trajet géllt, amplaz fir eng Stonn, wéi bis dohin-ner.

Als finanziell Konklusioun ass festgehal- ginn, dass d'Envergure vum Projekt total sousestiméiert war. Et ass e Kompromëss fonnt ginn, fir e sougenannten „e-go de base“ - also e Basis-e-go - ze installéieren, dee genau definéiere soll, wivill Infrastrukturen opgeriicht solle ginn.

Als weider Konklusioun ass proposéiert ginn, de ganze Projekt mat engem „Project management“ ze assistéieren, fir all zukünfteg Aktivitéite permanent am Viraus ze validéieren a virun allem duerno och ze kontrolléieren.

Den 23. Abrëll 2007 huet den Transportmi- nister deen neien Aktionsplang der Bud- getskontrollkommissioun vun der Chamber virgeluecht. An den 23. Mee huet d'Cham- ber hei an dësem Sall an enger Motioun d'Regierung opgefuerdert, innerhalb vun engem Joer: 1. e System e-go de base aus- zeschaffen; 2. e Projekt de loi auszuschaffe mat den definitive Fraisen an zugläich déi bis dohinner ugefale Fraisen ze regulari- séieren, an 3. e Cahier des charges vun der Communauté des transports ausschaffen ze loosse fir déi spéider Exploitation vum e-go.

Här President, dëse Projekt de loi hu mir haut elo virleien. De Gesamtmontant beleeft sech op 16,68 Milliounen Euro. Dovunner sinn duerch d'Käschte vum Projekt pilote an der éischter Commande scho ronn 10 Milliounen Euro verschafft. An deene gesamte 16,68 Milliounen Euro sinn d'Maintenance- an d'Gestiounskäschte vun 2,32 Milliounen Euro mat enthalen, fir den Démarrage an der Phase transitoire ze assuréieren; vum 27. Juni 2008 bis den 1. Januar 2009, bis deen neie Contrat de gestion et de mainte- nance vun der Communauté des transports opgestallt ass.

Här President, den e-go de base, wéi en am Juni 2008 a Betrib geet, huet folgend Hauptkomponenten:

Éischstens, d'e-go-Kart - Dir hutt se gesinn -, op där sechs verschidde Fonctiounen op enger an darselwechter Kart kënnen char- géiert ginn, där sinn der an enger éischter Phas 180.000 Stéck disponibel. Transito- resch ginn awer och nach Kartongsbilljeeën an Ticketen op Pabeier fir an de Bussen agesat. Ausserdeem - an dat ass net on- wichtig - bleift deen aktuelle Billjeessystem de Moment och nach a Betrib.

Déi zweet Hauptkomponent vum e-go de base: Et kann een en „autoload“-Kontrakt ofschléissen iwwer en Ordre de domicilia- tion, wou, wann op der e-go-Kart keng Sue méi drop sinn, bei der éischter Benotzung erëm spéider, och wa se komplett ofgelaf ass, d'e-go-Kart automatesch erëm opge- luede gëtt. Dat ass e ganz interessante Punkt. Domat ass een dann erëm perma- nent operationell, fir mat Zuch a Bus ze fue- ren, ouni an iergendee Guichet mussen ze goen.

Déi drëtt Komponent: D'Bezuelautomaten - oder am Jargon AVMen, „Automatic Ven- ding Machines“, wéi se genannt ginn -, där sinn der fir d'Mobilitéitswoch am September eelef a Betrib a stinn um neie flotte Flugha- fen, um Park & Ride Bouillon, um Centre Ha- milius, zwee op der Gare Lëtzebuerg a jee- weils een op de Garen Ettelbréck, Esch, Diddeleng, Déifferdeng, Péiteng a Keel.

Déi véiert Komponent: d'Oblitérateuren. Dat sinn also Apparater, wou een d'e-go-Kart ka validéieren, déi op de Quaië stinn - dat sinn der 147 Stéck - oder an de Bussen - dat sinn der 1.400 Stéck; esou vill Busse gëtt et - montéiert ginn.

Déi fënneft Komponent: Verschidde Kon- trollapparater fir d'Zuchkontrolleren an d'Buschaufferen, déi et och erlaben, e-go- Karten opzelueden - wou ech lech elo hei d'Stéckzuolen erspueren -, an och well se vum Client am Zuch a Bus via d'Personal vun den Opérateure jo iwwerall erreechbar sinn.

Här President, Dir gesitt, den neien elektro- nesch Tarificatiounssystem, den e-go de base, wéi en Enn Juni 2008, also an zwee Méint, a Betrib geet, ass eng flott a sënnavoll Saach a wäert eng Promotioun ginn, fir den öffentlichen Transport vun Zuch a Bus verstärkt ze gebrauchen. De Projekt kascht 16,68 Milliounen Euro an e begräift vill Kom- ponenten, déi ech jo elo grad erkläert hunn.

Domadder bieden ech lech, dësem Projekt de loi zouzestëmmen, ginn den Accord vu menger Fraktioun a soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

» **Plusieurs voix**.- Très bien!

» **M. le Président**.- Merci, Här Negri. Den éischte Riedner ass den Här Spautz.

*Discussion générale*

» **M. Marc Spautz** (CSV).- Här Presi- dent, Kollegeinnen a Kollegen, wéi ech dë- ser Deeg eng kéier an de Parking vun der Chamber gaange sinn,...

» **Une voix**.- Den Här Castegnaro ass awer haut net do.

(Hilarité et interruptions)

» **M. Marc Spautz** (CSV).- ...dunn huet ee mech ugehalen an huet mer gesot, ech soll elo emol eng kéier net nëmmen de Rap- port vun der Transportkommissioun kucken, mä hien huet mer esou en Ziedel an de Grapp gedréckt an huet gesot: Da lies och emol eng kéier d'Rapporté vun der Co- mexbu! An de Rapporté vun der Comexbu fënnt ee bal méi, wéi an deene Rapporté vun der Transportkommissioun an deem ex- zellente Bericht, an deem de Roger elo e wonnerbaren Historique gemaach huet.

Déi éischte kéier huet sech d'Comexbu den 20. November 2006 mam Problem vum e-go beschäftigt. Firwat d'Comexbu sech do- madder huet misse beschäftegen, huet de Roger lech gesot. Et ass ugaange mat 2,2 Milliounen, duerno ware mer op siwe Milliounen, duerno op zéng, an de Moment si mer op 16,8 Milliounen.

Do liest een dann am Bericht vun der Co- mexbu, dass den Här Grethen, dee Presi- dent war vun der Comexbu, gesot huet, dass, well hien awer a sengem fréiere Lie- wen Transportminister war, hien déi Sitzun- gen net wëllt presidéieren. An et war do un engem vun de Vizepresidenten, déi Sitzun- gen ze presidéieren, wann et ëm d'Thema- tik gaangen ass vum e-go.

Wann Dir dann déi Berichter weiderliest, stellt Der fest, dass an der Sitzung vum 19. Januar den Transportminister Lucien Lux zesumme mat sengem Conseiller an där Sit- zung war, déi ënnert der Présidence vum John Castegnaro stoung. Do ass drop hige- wise ginn, och vun der Sociéitéit KPMG, dass op verschidde Säite vun deenen hirem Rapport Ännerunge misste virgeholl ginn, wat zum Beispill den Décompte automa- tique des tickets vendus dans le bus géif ubelaangen, wat déi Sociéitéit chargéiert gi war, fir dee Projekt ze maachen.

Et muss ee jo drun erënneren, dass, fir dee Pilotprojekt ze maachen, dee System dee- mools zu Berlin gekuckt gi war. Berlin war 1990 bei der Wiedervereinigung eng Stad vun 3,46 Milliounen Awunner, 8,89 km² grouss, 23 Bezirker - 12 West an 11 Ost -, fir och d'Proportionen eng kéier ze vergläi- chen tëschent Berlin a Lëtzebuerg.

Do ass dann och geschwat ginn iwwert d'AVMen. Dee Moment ass nach geschwat ginn, Dir Dammen an Dir Härën, léif Frënn, vu 50 AVMen. De Roger huet lech elo grad erkläert, wat en AVM ass. An där Sitzung drop si mer erofgaange vu 50 op 42, fir herno am Endeffekt bei néng AVMen ze bleiwen. Dat ass déi Maschinn, mat där een d'Kart ka lueden.

Déi Sitzung drop ass d'Fro gestallt ginn, fir- wat kee Cahier des charges ausgeschafft gi wier. De Roger huet erkläert, an d'Leit hei- banne wëssen alleguerten, dass, wann ee 7,5 Milliounen dépasséiert, een da muss eng Soumissioun maachen. D'Fro ass ge- stellt ginn, ob dann net eng Analys misst ge- maach ginn. De Conseiller vum Minister huet do alles explizéiert, firwat et vu 50 op 42 an duerno op eelef erofgaange wier, dass deemools gerechent gi wier, dass dee Projekt 2,2 Milliounen géif kaschten an een duerfir net vun enger Soumission publike geschwat hätt, dass eng Sociéitéit awer elo engagéiert gi wier, fir dee ganze Sujet ze analyséieren - en Auditeur, fir et esou aus- zedrécken.

Et ass awer och vu Kollegen ugereegt ginn, dass et awer elo vläicht Zäit ginn, driwwer nozedenken, ob net och misst eng Analys gemaach ginn net nëmme vun en- gem Externen, mä och vun der Chambre des Comptes, fir ze kucken, wéi esou eppes méiglech wär.



Dobäi haten awer verschidde Leit Bedenken, ob et richtig wier, fir d'Chambre des Comptes...

» M. Roland Schreiner (LSAP).- Cour des Comptes!

» M. Marc Spautz (CSV).- D'Cour des Comptes. Merci, Här Schreiner.

...ob et richtig wier, dass d'Cour des Comptes dann do misst ageschalt ginn.

An der Sitzung vum 7. Mee ass sech nach eng Kéier domadder beschäftegt ginn. Do war dann och de President vun der Cour des Comptes mat an d'Sitzung vun der Comexbu geruff ginn. Et ass sech nach eng Kéier mat deenen Dépassementer befaasst ginn an domadder, wéi dat méiglech wier.

Well nämlech 2002 iwwer aner Chiffere geschwat ginn ass, war do eng Interventioun, dass mer och net méi sollte schwätze vun engem Engagement financier de l'État à hauteur de dix millions, mä elo ass proposéiert gi vum Chef, deen d'Sitzung présidéiert huet, nach just ze schreiwen: «...de ne plus faire figurer les montants concernés et de parler des 'engagements financiers de l'État'». Firwat den Här Castegnaro net méi wollt, dass d'Chiffre figuréieren, dat weess ech net.

An där Sitzung ass och festgehalé ginn, eng Motioun ze maachen, an déi Motioun huet d'Chamber jo duerno och gestëmmt.

An där Sitzung drop ass sech dann doriwwer gewonnen ginn, dass den Numm vum President net géif um Procès-verbal stoen. Dat ass och alles nozeliesen.

Also, dat, wat ech soen, kënn Dir allegueren noliessen an deene jeeweilege Rapporté vun der Comexbu. Ech maache just Citatiounen.

An do ass dann och fonnt ginn, dass et awer elo Zäit wier, dass mer géife kucken, de Projet vum e-go an der Prozedur un d'Laufen ze kréien. Et ass och ofgestëmmt gi mat sechs géint dräi Stëmme, fir d'Cour des Comptes domat ze chargéieren, fir e Rapport ze maachen.

Dir Dammen an Hären, léif Frënn, wéi ech dann ënnerwee war fir op de Parking an ech du gesot kritt hunn, ech soll déi Ziedelen all kucken, well do ee mer dat geflüstert huet, hunn ech mer och Froe gestallt iwwert de Sujet vum e-go am Allgemengen.

Wat ass d'Plus-value vum e-go? Wat soll deen e-go eis bréngen? De Roger huet erkläert, et soll eis bréngen, dass et méi séier geet, wann Dir an den Transport public aklammt, dass et soll méiglech sinn, dat steet op alle Fall an där Note, déi virläit, fir ze zielen, wéi vill Leit den öffentliche Transport hei am Land géife benotzen.

Ech hu mer dann awer direkt d'Fro gestallt: Wéi ass et da mat der Invaliditeitskaart a mat der Jumbokaart, well déi musse jo net laanscht den Apparat goen? Wéi kéint een déi dann iwwerhaapt kontrolléieren?

Déi Fro, déi ee sech da stellt, ass: Wann deemools gemengt gi war, et bräicht ee 50 AVMen an et sinn der elo nach néng, geet dat dann duer fir d'Leit? Geet dat duer fir d'Usageren, wann ee seet, mir brauchen eppes no bei de Leit, fir dass et einfach ass, fir dass d'Leit déi Kaart séier kënne lueden, fir dass et kommerziell attraktiv ass? Well, wat mécht den Tourist?

D'lescht Woch ass hei reklaméiert ginn, den Tourismus wier hei net attraktiv genuch. Wat mécht dann den Tourist, dee wëllt op den öffentlichen Transport klammen? Dee ka jo dann net mat AVM a mat enger Carte puce fueren. Dat sinn alles Punkten, iwwert déi ee sech awer och nach muss Froe stellen.

Dass d'Iddi, déi hannert dem e-go stoung, sécherlech net schlecht war, dat ass richtig an dat bestreit och keen. Mä dass mer elo soen, mir wiere bei 16,5 Milliounen ukomm an et géif derbäi bliwen, Dir Dammen an Hären, léif Frënn, dat ass ze bezweifelen. Et bleift vläicht bei där doter Budgetsartikelnummer bei 16,5 Milliounen, mä et wäerten awer nach aner Fraisen op de ganze System zoukommen. Och wann dat net méi dann direkt un den Transportministère geet, mä, esou wéi et am Gesetz steet, un d'Division des transports, déi soll gespeist ginn iwwert d'Recetten, déi kommen.

Et si jo awer och nach déi véier Provideren do. De Roger huet se genannt: d'Stad Lëtzebuerg, d'TICE, den RGTR, déi Privat allegueren. Wéi geet et do mat den Engagementer? Wéi geet et do mat de Fraisen? Wéi geet et herno mam Entretien vun all deem Material? Mir sinn elo bei deenen néng AVMen. Gëtt et där net och nach méi?

Duerfir muss ee sech d'Fro stellen, och wa mer haut soen, mir mussen e Gesetz hu fir déi 16,5 Milliounen, fir d'Situatioun ze reguliséieren, ob domat da wirklech definitiv Schluss ass, an ob deen e-go eis och déi Plus-valuë bréngt, déi mer allegueren erhofft an erwaart hunn.

Dir Dammen an Hären, léif Frënn, de Projet e-go ass an enger gudder Optik 1996 gestart ginn. De Roger huet et och gesot, d'Entwécklung vun 1996 bis haut ass...

(Interruption)

Pardon, den honorabelen Deputéierte Roger Negri huet dat schonn hei gesot, dass d'Entwécklung vun 1996 bis haut eng ganz aner war, well 1996 ass de Projet komm.

(Interruptions et hilarité)

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech sinn der Meenung, dass et falsch ass, wa mer haut soen, dass dee Projet elo bei 16,68 Milliounen géif stoppen. Well en net wäert bei 16,68 Milliounen stoppen. Och wann de Minister mer elo wäert äntwerten, et bleift bei deene 16,68 Milliounen op deem Budgetsartikel, wéi virgesinn ass, esou ass dat richtig, mä et wäerten nach zousätzlech Fraisen op eis zoukommen, an ech zweifelen drun, dass et den 28. Juni mat der Carte puce, déi de Roger, ech wëll soen, den honorabelen Här Roger Negri hei leie gelooss huet,...

(Hilarité)

...esou wäert klappen, wéi et soll.

Domadder wëll ech net soen, dass ech géint den e-go sinn.

(Interruption)

Ech wëll awer soen, dass dee Projet, esou wéi en elo duergestallt ginn ass, nach vill Froen op léisst, mä dass et awer elo wichtig ass, dass mer dee legale Kader zoumaachen an dass mer fir déi Moyenen, déi bis elo engagéiert gi si vu 16,5 Milliounen, déi legal Basis schafen, fir déi och ze libéréieren, well et ass jo net de Feeler vun deene Leit, déi déi Suen zegutt hunn, mä et muss ee sech aner Froe stellen.

Ech mengen domat och elo net Froen iwwert den Transportminister, well et ass jo net deen, deen hei sëtzt als Transportminister, deen déi politesch Verantwortung fir de Projet huet, deen déi Engagementer geholl huet, mä dat ass vun anere Plazen aus gemaach ginn.

Et ass elo wichtig, dass d'Chamber d'Moyenë fräisetzt, fir déi Rechnungen ze bezuelen. Mä mir sollen eis awer net op dëser Plaz selwer beléien a mengen, dass d'Problemer elo mat dem e-go komplett geléist wieren an dass de Problem vun haut op muer vum Dësch wier an allegueren déi Buten an déi Wënsche, déi 1996 zum Ausdrock komm sinn, wäerte realiséiert sinn.

Kolleeginnen a Kolleegen, gleeft mer, och wann d'CSV d'Zoustëmmung gëtt aus deenen Ursaachen, déi ech gesot hunn, nämlech well d'Leit net dofir kënnen an net waarde sollen, bis se hir Sue kréien, ass et net fir d'lescht, dass mer heivunner schwätzen.

Do gëtt jo eng Enquête gemaach vun der Cour des Comptes, a mir waarde jo allegueren voller Spannung drop, wat derbäi wäert erauskommen. Mä gleeft mer, dass mer awer nach méi wéi eng Kéier eis hei wäerten iwwert de Sujet e-go ënnerhalen a mierken, dass déi 16,68 Milliounen nach laang net wäerten duergoen an dass do nach vill Sue wäerten op eis zoukommen.

Ech soen lech Merci.

» Une voix.- Très bien!

» M. le Président.- Merci, Här Spautz a Merci fir déi Konzessiounen un de Protokoll. Den Här Berger ass den nächste Riedner. Här Berger, Dir hutt d'Wuert.

» Une voix.- Den Här Spautz geet ze dacks an de Parking.

» M. Marc Spautz (CSV).- Bis gëschter sinn ech ni dohinner gaang.

» M. Eugène Berger (DP).- Merci, Här President. Ech wëilt och dem Rapporteur, dem honorabelen Här Roger Negri, Merci soe fir säin ausféierleche Rapport, deen hien hei ofginn a presentéiert huet. Ech wollt am Fong och net weider op den Historique agoe vum Projet.

Ech muss awer soen, datt ech e bëssen erstaunt sinn iwwert d'Ausféierunge vu mengem Virriedner, dem honorabelen Här Spautz, dee ganz kritesch war. Wahrscheinlech wëllt hien, datt éischter vläicht esou eng Gesellschaft wéi „ProActif“ esou e Projet misst géréieren, well déi jo besonnesch gutt kënne mat öffentleche Gelder ëmgoen.

(Interruptions)

Dat gesot, mir sinn eis eens, datt d'Iddi an de Konzept vun e-go absolut ze begréisze sinn. Et soll dem Benotzer an dem Transportbidder d'Liewe vereinfachen. Virun allem soll et dem öffentlichen Transport zousätzlech Attraktivitéit bréngen.

Virdeeler sinn ënner anerem - ech ziele se net méi all op, mä e puer wëll ech awer nach eng Kéier rappeléieren -, datt een all öffentlichen Transport ka mat enger perséinlecher Kaart benotzen. Mir konnte se jo elo eng Kéier liicht touchéieren, hei läit se nach.

Et kann een esou eng e-go-Kaart och iwwer eng Kreditkaart rechargéieren, iwwert de sougenannten „autoload“. Et ass eng praktesch Kaart. Déi Carte puce fonctionnéiert e bëssen esou, wéi mer et scho kenne vun de Parkingen, well ee se net méi brauch aus der Täsch erauszehuelen, mä da laanscht déi verschidden Apparater ka goen. Op där anerer Säit ass et och fir d'Buschaufferen eng Erliichterung. Et bedeit jo, datt déi sech net méi musse mat Ticketaustellen ofginn. Och déi gemeinsam Gestiou vun den Ofrechnunge fir déi verschidden implizéiert Betriber ass en aneren Aspekt, deen ugefouert gëtt.

De System erlaabt et och, op eng méi einfach Manéier Statistiken iwwert d'Fuerge-wunnechte vun den Utilisateuren ze erhiewen an domadder also och eventuell op Demanden, déi een do kann erausliesen, ze reagéieren.

läicht stellt sech natierlech och déi eng oder aner e bësse méi kritesch Fro. Wann de klassesche Billjeessystem weider wäert parallel fonctionnéieren, ass et dann net awer esou, datt een en Double emploi respektiv awer nach duebel Aarbecht huet?

Oder ëmgedrënt kann ee soen, wann een elo nëmme méi esou e System huet, ass et dann iwwerhaapt nach méiglech fir en occasionnell Benotzer mat dem öffentlichen Transport ze fueren, well deen et vläicht net gewinnt ass oder ebe keng esou eng Kaart huet?

Et kann ee sech och d'Fro stellen iwwert d'Protection des données, well jo hei op där Carte puce eng Rei Donnéeë gesammelt ginn.

Trotzdem si mir ënnert dem Stréch awer zur Konklusioun komm, datt et hei eng grouss Zoustëmmung fir de Prinzip an de System vum elektronischen Ticket gëtt an datt natierlech och eng gewëss Erwaardung drastécht, fir dem öffentlichen Transport domadder zu méi Attraktivitéit ze verhëlfen.

Datt mer haut de Projet de loi stëmme mussen, huet domat ze dinn, datt d'Finanzement vun deem Projet aus dem Rudder gelaf ass. Een Aspekt, dee sécherlech net esou positiv ze beuerteelen ass, an deen hei jo och schonn des Laangen an des Breede kommentéiert ginn ass.

Ech wëll just nach eng Kéier soen, an der Comexbu ass vill iwwert de Pourquoi et comment diskutéiert ginn. D'KPMG huet jo och en Audit am Ministère gemaach. Op Hiwierke vum fréieren Transportminister ass och an der Comexbu décidéiert ginn, datt d'Cour des Comptes net nëmme soll e Contrôle vun der Legalitéit a vun der Regularitéit vum Projet maachen, mä et si jo och Recommandatiounen gemaach ginn, fir datt et net méi zu engem finanzielle Problem soll kommen.

Et ass dann den 23. Mee 2007 och eng Motioun gestëmmt ginn hei an der Chamber, fir et eben dem aktuellen Transportminister ze erlaben, déi Rechnungen, déi nach auss-toungen, ze bezuelen. Déi néideg virleefeg Konklusiounen si gezu ginn. D'Chamber huet hir Responsabilitéit iwwerholl.

Bleift also ze hoffen, datt mer kënnen an Zukunft e grouss Succès erwaarde vun deem e-go, vun deem elektronischen Ticketsystem. Et bleift awer natierlech och ze hoffen, datt mer hei dann awer esou lues um Enn vun de Käschte vum Projet ukomm sinn an déi noutwendeg Léieren doraus ergezu ginn.

Ech wëilt op alle Fall hei och den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet abrén-gen. Ech soen lech Merci.

» Plusieurs voix.- Très bien!

» M. le Président.- Den Här Kaes huet d'Wuert gefrot.

» M. Ali Kaes (CSV).- Här President, ech wollt dem honorabelen Här Berger eng Fro stellen: Wat huet hien dann elo mat där onsënneger Ausso iwwer „ProActif“ gemengt?

(Hilarité)

» M. le Président.- D'Fro ass gestallt, den Här Berger muss net drop äntworten.

(Interruption)

Här Mehlen, Dir hutt d'Wuert.

» M. Robert Mehlen (ADR).- Ech wollt zur Berouegung vum Här Kaes soen, datt mir haut eng Question parlementaire gestallt hunn, do wäert d'Äntwert dann an allen Detailler a schrëftlech kommen, hoffe mer op jidde Fall.

» M. le Président.- Mir fuere weider mam Ordre du jour. Den nächste Riedner ass den Här Braz. Här Braz, Dir hutt d'Wuert.

» M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).- Merci, Här President. Et ass e bësse mat gemëschte Gefiller, dass een zu deem Projet haut schwätzt, well de Projet eng Virgeschicht huet. En huet eng Virgeschicht, déi dësen Transportminister betrëfft, awer och seng zwee Virgänger. Et ass net just de Projet vun engem Transportminister, emol net vun zwee, mä dat geet zréck op 1996 a betrëfft also schonn dräi Transportministere an och dee jeeweilege Koalitionspartner, deen an där Zäit net schrecklech vill variéiert huet. Dat mannst, wat ee muss soen, ass, dass an deenen zwielf Joer zënter 1996 relativ villes schifgaangen ass.

A well den honorabelen Här Spautz virdu säi Réckbléck ugefaangen huet mat där Sitzung vun der Comexbu, an där se sech mat der Prozedur am Detail beschäftegt huet, wëll ech awer drop hiweisen, dass déi Comexbu och net zoufälleg zesummekomm ass, mä zesummekomm ass, well déi Gréng déi heite Froen un d'Rulle bruecht hunn duerch eng Question parlementaire vum Kolleeg François Bausch an och duerch e Bréif vun de Gréngen, fir dass d'Kommission sech heimadder beschäftegt an ofgëtt. An dat war och net vu Muttwëll.

Ech ginn och net vill op den Historique haut an. Dat meescht ass scho gesot ginn. Mir hu par rapport zu deem, wat am Artikel 80 vun der Statskontabilitéit an am Artikel 99 vun der Verfassung steet, en Dépassement, dee bei iwwer 100% läit. Dat war ab engem bestëmmten Zäitpunkt prévisibel, an duerfir hu mer och déi Diskussioun virun engem Joer schonn an der Comexbu an och hei an der Plénière gefouert. Déi Diskussioun hat als Resultat deen, wann ech mech gutt erënneren, unanimë Vote vun enger Motioun. An et ass en fait och dat, wat an dësem Projet de loi elo soll realiséiert ginn an ëmgesat ginn.

Et ass also net onbedéngt noutwendeg, fir haut nach eng Kéier dee ganzen Historique do ze maachen. Dat hu mer wéi gesot an der Motioun den 23. Mee 2007 gemaach.

Dat, wat deemools votéiert ginn ass, huet och de grénge Virschléi entsprach, an haut, sou wéi et an der Motioun stoung, bannent zwielf Méint, sou hat d'Motioun gefrot, sollt déi Saach duerch den Dépôt an de Vote vun engem Gesetz reguliséiert ginn - zumindest, wat d'Form betrëfft.

Zum Fong ass awer eng aner Diskussioun ze féieren. Fir d'éischt de positive Punkt. De positive Punkt ass, dass mer elo och op de Wee gi vun engem elektronischen System am Payement. Et ass grondsätzlech den Einstieg an d'Elektronik an deem dote Beräich, an et ass net méi wéi normal, dass mer am Joer 2008 probéieren, op dee Wee do ze goen an déi Potenzialitéiten, déi et an deem dote System gëtt, ze notzen.

Mir sinn also géint iwwer där Saach do positiv agestallt. Mir menge just, dass dat, wat elo gemaach gëtt - an do duerf een net all Virwurf un déi Leit riichten, déi elo probéiert hunn, d'Kar aus dem Dreck ze zéien -, en „e-go“ de base ass. Dat ass net en „e-go“ a senger ganzer Potenzialitéit.

Et ass en „e-go“ de base, an deen huet eben nun emol just eng Rei Funktionalitéiten. Esou war et vun der Motioun gewënscht, an dowéinst huet d'Motioun sech d'Fräiheet erausgehall, op deem Délai vun zwielf Méint ze insistéieren, fir ze soen, et muss méiglech sinn, an där relativ kuerzer Zäit eng Rei Basisfunktioneen a Betrib ze huelen. Den Ausbau vum System ass selbstverständlech duerno net nëmme méiglech, mä mir hoffen, dass en um Ordre du jour vun deene wäert sinn, déi sech heimadder ze beschäftegen hunn.

Wann een elo zréckkuckt op zwielf Joer an op iwwer 16 Milliounen Euro, ass d'Resultat, wat mer elo kréien, awer iergendwou e for-



midabele Gâchis an ënnert dem Stréch e Fiasko fir all déi, déi dorunner bedeelegt waren. Do sinn der, déi selbstverständlech méi dru bedeelegt waren, wéi anerer.

Et ass einfach och e Moment vu Frust, wann ee kuckt, wat mer fir 17 Milliounen Euro kritt hunn. Do ass e rise Batz Geld investéiert gi fir e Resultat - dat, wat eben an de leschten zweielef Méint méiglech war, an do wëll ech kengem e Virwurf maachen -, wat awer nëmmen e Basisresultat ass - fir net manner wéi 17 Milliounen Euro!

Wann een da considéiert, wat déi initial Uspréch waren, wat soss nach sollt gemaach a méiglech gemaach ginn, a wann ee kuckt, wat méiglech ass an där doter Matière, wann een d'Elektronik an déi Systemer do eranhëlt, also d'Relatioun mam Client, d'Relatioun tëschent öffentliche Transport an Usager, wann een déi op elektronesch Supporten hält, net nëmme beim Payement, mä och bei der Informatioun an nach aneren Applikatiounen, ass do ganz villes méiglech.

D'Elektronik an der Gare, den Affichage vum Délai, an deem d'Busse sollen erakommen, wou d'Bussen ënnerwee sinn, a wéi vill Minutte se dobanne sinn an esou weider, do gëtt et eng Abberzuel vun Applikatiounen, déi kënne gemaach ginn.

Wa mer haut zrëckkucken an dat Gesetz hei stëmmen - well mir wëlle jo déi Situatioun regulariséieren, esou wéi d'Motioun et och eestëmmeg festgehalten hat -, bleift et awer quant au fond e formidable Gâchis, a virun allem och e Resultat, wat wäit ewech ass vun deem, wat et initialement sollt sinn a wat et hätt kënne sinn. Dat muss een awer och kënne soen.

Eng zweet Remarque ass, dass mer an der Kommissioun souguer méi wéi eng Kéier gefrot hunn - wat elo déi lescht definitiv Tester, déi den 28. Juni lancéiert ginn, betrëfft -, ob d'Acteuren, déi heimadder ze dinn hunn, eis kéinte versécheren, dass et wäert ouni Accrocé lafen. Do gëtt et ënnerschiddlech Informatiounen. D'Acteuren hunn eis an der Kommissioun bestätegt, dass si der Meinung wieren, dass raisonnablement alles gemaach gi wier, wat dozou soll féieren, dass déi Testphas ouni Schwierigkeete kann iwwert d'Bühn goen.

Mir sinn allerdéngs do nach skeptesch. Mir wëllen et och hei an aller Däitlechkeit soen, dass mer do nach eng zolidd Portioun Skepsis hunn, well et ass eigentlech net egal, ob et klappt oder net. Wa mer elo bei der Aféierung och nach e Couac kréien, beim Émklamme vun deem engen op deen anere System, gëtt dat erëm eng Kéier fir den Usager, fir de Client vum öffentlichen Transport alles anescht wéi eng positiv Informatioun.

Mir mengen, dass et besser wier - well no all där Zäit kënnt et definitiv net méi op e Mount un oder zwee -, et géif een dee Lancement an déi lescht Testphas eréischt lancéieren, wa wirklech kloer ass, dass raisonnablement alles gemaach ginn ass, fir kënnen a Betrib ze goe mat deem neie System, well mir mengen, dass mer eis nach ee Couac an där heiter Diskussioun, besonnesch par rapport zum Usager, net sollen erlaben an net solle leeschten, well dat ka ganz zolidd negativ Konsequenzen hunn.

Et sinn nach eng ganz Partie Froen onkloer an ech weess, dass zum Beispill den AVL hei an der Stad - déi jo ganz vill heimadder ze dinn hunn, well bei deene fënnt daagsiwer, notamment am Beräich vun der Vente vun Ticketen, extrem villes an der Stad Lëtzebuerg statt an déi si jo mat hiren technischen Déngschter an deem doten Aarbechtsgrupp, zesumme mat deenen aneren Acteure vum öffentlichen Transport - eng ganz Partie Bedenken huet. Si hunn drop higewisen, dass eng Rei Apparater getest gi sinn, awer eng Rei aner Apparater nach kengem seriöse Belaaschtungstest ënnerzu gi sinn.

Si hunn och schréfflech, mengen ech, der Regierung oder deem Aarbechtsgrupp matgedeelt, dass si do ganz staark Bedenken hätten, a froen, dass een déi Testphas nach eng Kéier sollt ëm e puer Wochen no hanner réckelen, fir wirklech kënnen all déi Apparater do eng Kéier engem seriösen Test ze ënnerzéien, wat d'Chancé steigert, dass ee kann, wann een dat heiten a Betrib hält, wirklech mat guddem Gefüll de Leit soen: „Hei gëtt et en neie Produit, dat ass kee Flop, dat ass eppes, wat fonctionnéiert.“

Am Moment ass et eist Gefüll, dass et net ka mat leschter Certitude beäntwert ginn, ob een elo scho soll op deen dote Wee goen. Si werfen eng hallef Dose Punkten op, zum Beispill d'individuell Vente vu Billjeeën an de Bussen, an notamment d'Attribution vum den Décompten, déi wäerten eréischt a plus/minus aacht Méint, vun elo un, zefridde stellend organiséiert sinn. Et ass elo scho

gewosst, dass dat mat Sécherheet net am Juni wäert de Fall sinn. Dat wäert nach aacht Méint daueren, bis mer dat wëssen.

Ob d'Oblitérateuren an de Busse genee fonctionnéieren, ass net gewosst, well déi effektiv nach kengem Belaaschtungstest ënnerzu gi sinn. Dat ass awer en zolitten Handicap, ob een dat dote weess oder net.

Déi Kaarten, déi solle kommen, déi mussen och nach zum Deel bestallt ginn, soen d'Leit vum AVL. Si soen och, dass d'Prévente op verschiddene Plazen - et soll jo och e Réseau, an net nëmmen Apparater, benotzt ginn, vu bestehende Bankagencen oder anere Commercen, déi d'Leit kennen a wou se am Alldag eraginn, an do sollen och kënnen där Kaarte verkaaft ginn - wäert virun Enn 2008 net méiglech sinn, well do och nach eng Partie Maschinne feelen, fir déi Lokaler ze équipéieren. Och dat ass e Manko.

Et kommen där Saachen nach derbäi, an duerfir wëlle mir haut soen, dass mir d'Gefüll hunn, dass mer hei wuel net ze fréi dee Projet stëmmen - deen ass esou, wéi déi Motioun et verlaangt huet, an do huet d'Regierung hir Hausaufgab gemaach an dem Wonsch vum Parlament Rechnung gedroen; dat ass an der Rei a mir wäerten en och duerfir stëmmen -, mä mir hunn awer d'Gefüll, dass an der Saach selwer déi Testphas vum 28. Juni méiglecherweis e bëssen ze fréi kënnt a mir fannen dat schued. Do gi mer en onnëtz héije Risiko an en vue vun der Aféierung vun deem dote System.

Vläicht leie mer falsch. Mir wäeren net méi wéi frou. Mä mir hunn awer de Verdacht, dass mer net falsch leien an dass mer wirklech erëm op e puer Panne lasssteieren, déi herno de System wäerten an der Perception publique vun de Leit ganz staark no hanner geheien. Dann hu mer dem öffentlichen Transport net direkt en Déngscht geleescht. Au contraire, mir mussen eis dann erëm während e puer Wochen a Méint domadder beschäftegen, déi éischt Impresioun, déi ee jo net ka widderruelen, ze redresséieren an ze korrigéieren, a mir froen eis, ob een dat onbedéngt muss maachen.

Duerfir och eis Fro un d'Regierung: Si mer wirklech prett fir den 28. Juni an déi Testphas ze goen, oder hätte mer net besser, eis do nach e puer Woche Bedenkzäit ze ginn, fir da wirklech ze starten, wa mer alleguerten der Meinung sinn, dass et prett ass virgestallt ze ginn?

Mat deene Remarquen an deene Froe brénge mer awer d'Zoustëmmung zum Text, well deen deem entsprécht, wat mer virun engem Joer zesummen ausgemaach hunn. Dann ass déi Saach weinstens an der Form elo emol propper. Mir wënsche selbstverständlech dem System awer bonne chance, well mer d'Gefüll hunn, hie wäert der brauchen.

Ech soen lech Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Här Braz. Den nächste Riedner ass den Här Mehlen. Här Mehlen, wann ech gelift.

» **M. Robert Mehlen (ADR).** - Merci, Här President. Merci un de Rapporteur. Här President, ech wëll fir unzefänken eng politesch Äusserung hei maachen, an zwar mengem Bedauern Ausdrock ginn, dass eis sozialistesche Kollege sech an der Regierung mat hirer Wahlprogrammfuerderung no der Gratuitéit vum Transport public net konnten duerchsetzen,...

» **Une voix.** - Bedauert lech elo net!

» **M. Robert Mehlen (ADR).** - ...well dann hätte mer dat Milliounengraf hei mat Zäit kënnen zoumaachen a mir brächten elo net nach weider ze zidderen, ob déi ganz Investitioun do jeemools zum Erfolg wäert féieren.

Här President, de Projet e-go ass eigentlech e Paradebeispill vu staatlechem Versoen an der Planung, der Konzeption an an der Ëmsetzung vun engem grouse Projet d'investissement. 1995 ass d'Iddi lancéiert gi vun der Madame Minister Delvaux - d'Iddi war jo an a fir sech net esou verkéiert. Ech ginn e bësse séier duerch den Historique.

Am Dezember 2001 huet de Conseil de Gouvernement décidéiert, op Proposition vum deemolegen Transportminister Henri Grethen, per Marché négocié - a wann een d'Dokumente kuckt, da muss een der Eierlechkeet hallwer soen, dass den Här Grethen handschrëftlech op där Note, déi e kritt hat, vermerkt huet, hie wär der Meinung, et misst ausgeschriwwen ginn, vu l'importance oder d'Envergure vum deem Investissement.

Den Här Grethen huet zéng Deeg duerno erëm handschrëftlech vu sengem Beamte geäntwert kritt, vu la spécificité vun der ganzer Geschichte wär et net fir dat öffentlech

auszeschreiwen, mä fir dat enger spezialiséierter Firma ze ginn, déi och capabel wär, fir dat ëmzesetzen.

Wann een da kuckt, wat dat fir eng Firma war - eng Firma namens SMARTEC -, déi zu 50% enger panamesescher Gesellschaft namens Roska Investment S.A. gehéiert huet, wou d'KPMG schreift, de Bénéficiaire économique wär zu deem Zäitpunkt héchstwahrscheinlech net bekannt gewiescht, da muss ee sech dach awer Froen iwwert dee komeschen Deal do stellen.

Et muss ee sech och vläicht Froen driwwer stellen, wéi de Ministerrot mat esou Entscheedungen ëmgeet. Ech hu Verständnes derfir, well mir wësse jo och, ënner wat fir engem Drock mir heiansdo an der Chamber schaffen an datt ee wahrhafteg net ëmmer Zäit huet alles ze liesen. Mä hei ass et effektiv relativ lichtfankeg iwwert d'Bühn gaangen. D'Décisioun ass geholl ginn an de Marché négocié ass esou zougeschloe ginn.

De Betrag vum Kontrakt war 2,7 Milliounen Euro. Dat waren - déi 2,7 Milliounen Euro, dat klängt jo no net vill - awer schliesslech 108 Milliounen där aler Frang. An der Phase finale kënnt dann, wéi gesot ginn ass, de Projet wär concluant an et kéint een en ëmsetzen, en zweete Projet no - dee gëtt erëm net ausgeschriwwen - fir 7,4 Milliounen. Dat si ronn 300 Milliounen där aler Frang. Wéi gesot, dat si keng Bagatellen. Dat ass dann och geschitt.

De fréiere Minister Grethen seet, bei him wäeren d'Clignotanten ugaangen, wéi hien de Betrag vu 7,4 gesinn hätt, well dat ass bekanntlech esou zimlech déi leschte Grenz, wou kee Gesetz brauch gestëmmt ze ginn. Dat ass eppes, wat eis och als Législateur schliesslech awer muss ze denke ginn. Dat heescht, och den Här Grethen war sech deemools net ganz sécher, ob net do d'Regierung sollt gewéckelt ginn. A wann een da bis drastécht - an dat ass jo elo de Fall -, da mussen een alt kucken, datt een aus der Affär erauskënnt.

Elo sti mer da leschtenenns bei 16,7 Milliounen. Dat si sage und schreibe 668 Milliounen Frang; dat heescht sechsmol méi, wéi et an der éischter Approche geplangt gi war.

D'KPMG, déi vum aktuelle Minister beoptraagt gi war, en Audit ze maachen, wéi d'Affär aus dem Rudder gelaf ass, beanstant virun allem, datt keng Ausschreiwung gemaach ginn ass, datt et eng kleng Firma - „une petite structure“ - ass. Do muss een da scho soen, wann d'Regierung gesot kritt: Aha, dat heiten ass ganz speziell, do muss een och eng speziell Firma hunn! - Déi heiten ass eréischt e Joer virdru gegrënnt ginn. D'KPMG seet „une petite structure“, wou een och emol net esou richtig wosst, wien do géif hannendrustoen.

Déi aner Kritike si vu menge Virriedner gréisstendeels opgezielt ginn. Ech kommen awer net derlaanscht, se zum Deel nach eng Kéier ze ernimmen.

De Projet ass lancéiert ginn op Basis vun „objectifs sommaires sans plan d'action précis“ et validé entre les parties concernées“, tëschent all deenen, déi do sollten drun deel huelen. Einfach: Elo fuere mer emol lass an da kucke mer, wou mer erauskommen.

(**M. Lucien Weiler reprend la Présidence**)

„Désaccords entre opérateurs sur des aspects fondamentaux“: Déi muss ee virdrun ausgeraumt hunn, éier ee lasszitt.

„La participation aux réunions“. Et ass eis gesot ginn, datt do regelrecht Leit de Fortgang boykottéiert hunn an net dru participéiert hunn, wéi et da sollt virgoen.

„La tarification nationale est basée sur deux critères“ - virun allem deem vun der „distance et durée“. Dat wär net méiglech. Da gi bei mir sämtlech rout Luuchten un, wann ech vum fréiere Minister Grethen héieren, hien hätt de Projet presentéiert kritt als e System, deen operationell wär, datt heescht, deen tatsächlech scho géif fonctionnéieren.

Insuffisances quant à la sécurité informatique“, bei esou enger spezialiséierter Firma!

„Dépendance du Ministère des Transports et des opérateurs par rapport au fournisseur.“ Dat heescht, wann ee bis eng Kéier dranhängt an et seet een: Elo setze mer et ëm, da kann een natierlech net gutt soen: Dann huele mer elo erëm en aneren.

„Gestion de projet insuffisante pour un projet de cette envergure.“ Dat heescht, Gewurschtels op der ganzer Linn.

Här President, dat, wat fir eis bedenklech ass, dat ass den Netrespekt vum Budgets-a Kontabilitéitsgesetz. Wéi gesot, et ass net ausgeschriwwen ginn. De Juli 2006 waren zéng Milliounen Euro engagéiert. Dat dierft, laut eiser Gesetzgebung a laut dem

Contrôle, deen installéiert ass op Basis vun där Gesetzgebung, iwwerhaupt net méiglech sinn.

Wéi ass et méiglech, datt e Betrag engagéiert ass? D'KPMG huet eis gesot, en ass geschëlt. Et dierf ee sech awer d'Fro stellen: Wann e Kontrakt gemaach ass mat 7,4 Milliounen, wéisou kann déi Firma da kommen a soen: Ech hale mech net un de Kontrakt? Wat stoung nach an deem Kontrakt do dran, datt awer zéng Milliounen, déi engagéiert si ginn, geschëlt sinn? Dat ass eppes, wat een eigentlech net versteet. De Projet war zu deem Zäitpunkt wäit dervun ewech, fäerdeg ze sinn.

Mir stelle fest, datt d'Finanzkontroll hei versot huet. Ech sinn och frou, datt - an ech muss dann awer och soen, wa mer aus der Kommissioun schwätzen - opgrond vun der Fuerderung vun der ADR gesot ginn ass, da soll och den Direkter vum Contrôle financier kommen an eis emol erklären, wéisou datt dat dote méiglech war.

Här President, d'Konklusioun ass, datt de Stat hei op der ganzer Linn ugeschmiert ginn ass. Nach eng Kéier, den Här Grethen seet: De Projet ass eis presentéiert ginn als e Projet, deen operationell ass, dee mer net méi mussen nach laang entwéckelen, mä deen een am Fong geholl just muss op d'Lëtzebuurger Verhältnisser applizéieren. Dat war awer net wouer.

D'Fro stellt sech: Wien huet do gelunn a geschwindelt? Mä Gefüll seet mer, datt et e Fall fir de Procureur ass. Mä d'Regierung huet drop verzicht, eng Plainte oder en internt Disziplinarverfahren anzeleeden. Och hei muss een der Regierung de Reproche maachen, datt se am Fong geholl elo probéiert, aus der Geschicht erauszekommen, mä datt - an dat huet mech och e bësse schockéiert - an där enger oder anerer Kommissiounssitzung gesot ginn ass: Et huet kee Wäert, datt mer elo déi Responsable sichen; mir musse kucken, datt mer erauskommen, datt mer no vir kommen.

Wat mir nach méi schlëmm fannen, dat ass, datt d'lescht Joer d'Chamber eng Motioun gestëmmt huet - ouni d'Stëmmen vun der ADR -, wou d'Regierung opgefuerdert gëtt, mat darselwechter Schwindelfirma - well et muss een emol fir d'alleréischst opklären, wien dann do gelunn a geschwindelt huet - erëm eng Kéier ouni Ausschreiwung weiderzufueren.

Dat ass jo och eng vun de Kritike vum Statsrot: Egal wéi et hei ass, wann da soll viruegfuer ginn, da kann et eiser Meinung no nëmmen iwwer Marché public goen. Et gëtt sécher aner Opérateuren, déi méi capabel sinn, fir dat doten ëmzesetzen, wéi déi, déi bis elo d'Regierung an de Stat ugeschmiert hunn.

Elo solle mer dann e Gesetz stëmmen fir 16,7 Milliounen Euro. An dat, wat geplangt war, nämlech - dat war jo den Hit - d'Tarificatioun no Distanz op Basis vum GPS-System, dat kréie mer net geliwwert. Dat heescht, d'Tarificatioun leeft elo haaptsächlech op der Zäit, wat fir de Client bedeit, datt, wann de Bus am Stau steet, en dat och nach muss zousätzlech bezuelen.

Wat mech zur Konklusioun féiert, datt d'Regierung hei e Rolls-Royce bestallt hat, well vun der Ambitioun hier war et e Rolls-Royce. Mir bezuelen der elo dräi a mir kréien eng R4 geliwwert. Här President, ech kann nëmme soen: Wann ech als Privatpersoun esou géif bei d'Lisa gelooss ginn, da géif ech esou eng Firma op d'Gericht huelen.

Et kann een eng aner Rechnung maachen. De Projet kascht 16,7 Milliounen Euro, plus dat, wat et eis all Joer kascht; Fraisen, déi hannendrukommen; Frais courants; Frais d'entretien; Frais de remplacement; wat alles och ëmmer. E Kuerzstreckebilljee kascht 1,5 Euro. Fir dat, wat den e-go elo kascht, wat mer haut solle votéieren, kéint een der Populatioun 11.120.000 Billjeeën offéieren, oder 25 där Billjeeë fir jidderee vun eise 450.000 Résidenten.

Eng aner Fro ass: Wéi vill Personnel accompagnant hätt ee kënnen domat bezuelen? Et ass gesot ginn - dat war eng vun de Begrënnungen -: Mir mussen d'Chauferen entlaaschten, well déi mat deem ganze Geklippers, mat der Mënz an esou weider, ze vill Zäit verléieren. Dann hunn d'Busse Retard an doduerch gëtt den öffentlichen Transport manner attraktiv.



Wéi vill Personal hätt een hei kënnen enga-géieren an en permanence bezuelen? Wann ech mat Buschaufferen, notament hei an der Stad, schwätzen - ech kennen der eng etlech -, déi u mech erugetratt sinn, déi hu sech am Gespréich driwwer beklot, ënner wat fir enge Konditiounen datt se heiansdo owes spéit musse fueren. Wou si sech emol net trauen, de Billjee ze froen, well se menacéiert ginn. Een aneren huet mer gesot, datt en de Knäip gesinn huet. Ech soen dat hei. Wann Der d'Nimm gären hätt, ech ginn lech se; da kënnt Der selwer mat deene Leit schwätzen.

(Interruption)

Gutt. Dat ass jo dann egal.

Ech wëll just vun där Onsécherheet schwätzen, déi bei deene Leit ass, net nëmme wéinst dem Billjee. Et wär a muncher Hi-sicht besser, mir hätten am öffentlechen Transport méi Personnel accompagnant. Déi kéinte sech ëm d'Billjeeë bekëmmern, well dat wäert jo net ausbleiwen - ech si jo net deen Éischten, deen dat hei op dëser Tribün seet. Déi, déi bis elo mat den Abonnementer gefuer sinn, dat war jo och relativ onproblematesch. Dat sinn och déi Éischt, déi hei op d'Käertche sprangen. Mä déi, déi nëmmen occasionnellement fueren, dat sinn Touristen. Dat si wahrscheinlech eeler Leit, wann net een hinnen hëlleft fir dat Ganzt ëmzesetzen, datt se domat eens ginn. Et bleiwen der ëmmer nach an et muss ëmmer nach mat der Mënz gespillt ginn. Oder mir soen zu deenen: Dir kënnt dann awer fir näischt fueren.

Da wier et gradesou gutt, et hätt ee Person-nel accompagnant derbäi. Och fir eeler Leit, déi sech net méi esou gutt hëllefë kënnen. Ech hu gëschter Owend mat engem Dokter geschwat, deem seng Mamm al ass an ufänkt gebriechlech ze ginn, dee seet, si traut sech net méi ze fueren, well et esou rapid geet. Et ass keen do, deen der Fra hël-left. Si muss wirklech fäerten, dass se net zur Zäit erakënnt, oder wa se dobannen ass, da fiert de Bus un, si fällt schoonn am Gank ëm, éier se iwwerhaapt Zäit hat fir sech ze sëtzen an esou weider. All dee Confort hätte mer mat deem Geld de Leit kënnen bidden. Et bleift, wéi gesot, datt mer och heimat, wann et dann ëmgesat gëtt, den Ticket ni ganz wäerte kënnen ofschaf-fen.

Här President, ech kommen zur Konklusioun. D'Regierungen - ech soe bewosst hei d'Regierungen - hunn an dëser Fro aus der Siicht vum Législateur, aus der Siicht vun ei-ser Législatioun onverantwortlech gehan-delt. Dee Projet hei ass miserabel virbereet an ëmgesat ginn. D'Gesetzer si violéiert ginn. Et ass onmoosseg Steiergeld hei ver-schwéngst ginn. Et si géint déi, déi hei ganz sécher mat gezénkte Kaarte gespillt hunn, bis elo eises Wëssens keng Sanktiounen er-graff ginn. Domadder mécht d'Regierung sech matschëlleg. A mir soen, d'Regie-rungsparteie mussen elo kucken, wéi se do-mat eens ginn.

Mir als ADR kënnen dës Mësswirtschaft net och nach duerch en nodréigleche Vote gutt-heeschen. Duerfir wäert eise Vote ganz kloer a prezis Nee sinn.

Ech soen lech Merci.

» Une voix.- Très bien!

» M. le Président.- Merci, Här Mehlen. Leschte Riedner ass den honorabelen Här Jaerling.

» M. Aly Jaerling (Indépendant).- Merci, Här President. Nodeems dass mer gëschter jo en historeschen Dag hate mam Eenheetsstatut, ass haut dann erëm esou en historeschen Dag, well endlech gëtt den öffentlechen Transport gratis!

Ech kann dat nëmme begrëissen. Wann ech elo gesinn hunn, dass den éierewäerten Här Rapporteur déi Kaart hei gewisen huet, dann huelen ech jo un, dass een elo näischt méi brauch ze bezuelen, wann ee mat där Kaart do un deen Apparat fiert - oder leien ech do falsch?

Do wollt ech am Fong dann awer och d'LSAP félicitéieren, dass se endlech 13 Méint virun de Wahlen hiert Versprieche awer wouermécht an den öffentlechen Transport gratis ubitt, andeems dass se dann un déi Leit déi Kaarten do alleguer gratis verdeelt.

Dass natierlech elo déi Apparaten eppes kaschten, dat verstinn ech. Ech wëll och net doriwwer streiden, firwat dass se ëmmer méi deier gi sinn. Mä ech huele jo awer un, dass fir d'éischt op enger Plaz probéiert ginn ass an dass der ëmmer méi bäikomm sinn an dass dat am Fong dann dee Mo-ment déi Käschtensexplousioun mat sech bruecht huet.

Dee ganze System begrëissen ech, well ech einfach soen, et muss een eng Kéier endlech versichen, iergendee System ze fannen, wou een och mat all deene Kontrol-leren a mat deem Prépayement do ier-gendwéi muss ophalen, fir de Leit et méi einfach ze maachen. Mä wat ech vermës-sen, dat ass, dass mer hei am Fong nëm-men national geduecht hunn an net regio-nal, well jo awer ee vun eise gréisste Proble-mer de Flux ass vun deene Leit, déi vu bausen erakommen. Do hätt een och scho kënnen méi am regionale Charakter an der Groussregioun denken an dee System hei opbaue mat de Groussregiounen.

Well mir hu jo awer do e ganze Koup Comi-téën, wou der vill eraginn an ni eppes erauskënnt. Do hätten déi jo awer emol eng Kéier kënnen sënnvoll schaffen a versichen, hei en „e-go“-System ze maachen, deen och fir déi Leit, déi hei an d'Land schaffe kommen, d'Méigleckeete ginn hätt, fir eben da mam öffentlechen Transport esou einfach wéi méiglech hei eranzekommen.

Ech mengen, mir hunn där Systemer jo pro-béiert mam eSanté, wou mer versiche regio-nal ze denken. Et hätt een hei an dësem Beräich awer och kënnen méi regional den-ken an dann de System d'office esou aus-bauen, dass en och regional hätt kënnen be-notzt ginn.

Dat si leider déi eenzeg Bedenken, déi ech hunn, an ech freeë mech schoonn, wann ech dann elo am August endlech déi Gratiskaart do a meng Boîte kréien. Also ech mengen, da fueren ech och erëm mam öffentlechen Transport.

(Hilarité)

» M. le Président.- Merci, Här Jaerling. D'Schlusswuert huet den zoustännege Mi-nister, den Här Lucien Lux.

» M. Lucien Lux, Ministre des Trans-ports.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech hätt mer an deene leschten zwee Joer oder souguer e bësse méi schoonn an deem Dos-sier hei et kënnen liicht maachen an all Blé-cker an domadder all Schold verweisen op mäi Virgänger, deen an de Joren 2002 an 2003 sécherlech e bësse liichtfankeg, ze-summen iwwregens mat enger gesamter Regierung, dee Projet hei op de Wee ginn huet, op eng Aart a Weis, déi, mengen ech, vun alle Riedner zu Recht duergestallt ginn ass als eng Aart a Weis, wéi se a sech net hätt dierfte sinn.

Ech wëll awer haut bei där Linn bleiwen, déi ech ëmmer hat, fir och mengem Virgänger, dem Henri Grethen, zouzegestoen, dass en am Gudde gehandelt huet, fir, berode vu senge Mataarbechter, e Projet op de Wee ze kréien, vun deem hien, ech a vill heiban-nen haut nach eng Kéier gesot hunn, dass se der Meenung sinn, dass e fir d'Attrakti-vitéit vum öffentlechen Transport fir d'Usager-en dobaussen eng gutt Saach ass.

Dass een effektiv eng Rei vu Feeler ge-maach huet an deene Joren 2002 an 2003, ass evident, an deen Éischten, deen dat agestanen huet, war de Kolleeg Henri Gre-then selwer, deen an de Sëtzunge souwuel vun der Comexbu wéi vun der Transport-kommissioun Amende honorabelen gemaach huet.

Ech wëll et och haut nach eng Kéier a sen-gem Numm maachen, fir ze soen, dass ef-fektiv 2002, a virun allem 2003, schoonn eleng - an ech hunn em dat oft gesot - de Montant vu 7,3 Milliounen esou e verräte-resche Montant war, wou a sech all Anten-nen hätte missen erausgoe fir ze soen: 7,3, dat ass esou no bei 7,5, a wann een déi 2,4 Milliounen fir de Projet pilote, déi kontabili-téitsmëisseg net zum Projet an zur Limite ze ziele sinn, awer derbäirechent, da wär et gutt gewiescht, schoonn am Joer 2002 a spéitstens am Joer 2003 d'Décisioun ze huelen, fir bei d'Chamber ze kommen an ze soen: Voilà, hei ass e Projet, mir leien an deene Montanten, mir légiféréieren, mir leeën dohinner wat mer maachen, an d'Chamber décidéiert, esou wéi vill Geset-zer dat soen, esou wéi eis Verfassung et seet, wéi d'Kontabilitéitsgesetz an esou virun et soen, dass se den Aval gëtt fir dat ze maachen.

Elo hu mer dat 2005 gesot kritt. Ech wëll net streiden, wien dann elo dee war, deen zum richtige Moment 2005 dunn d'Antennen erausgemaach huet an der Chamber dat gemellt huet. Ech wëll just soen, dass ech

mech selwer invitéiert hunn an d'Transport-kommissioun an an d'Comexbu, selwer invi-téiert hunn, net gefrot gi si vun iergenden-gem Deputéierte fir heihinner ze kommen, mä selwer gesot hunn, dass mer am Ufank 2006 dat heiten op de Métier missten hue-len, well mer amgaange wären, fir effektiv Gesetzer ze violéieren - esou muss een dat jo dann och nennen - an an eng Situatioun eranzekommen, déi net gutt wier.

Mir hu fir d'éischte Kéier, kann ech mech ganz gutt erënnern, am Bilatéral am Sep-tember 2005 mam Budgetsminister Luc Frieden festgestallt, dass mer eng Situa-tioun géife kréien, déi net gutt wier, a mir hunn an der Regierung duerfir Ufank 2006 décidéiert fir ze légiféréieren, fir heihinner ze kommen a fir och en Audit fonctionnel et financier vu KPMG maachen ze loos-sen. Dat waren eis Décisiounen; mir si vu ken-gem duerch d'Stroosse gehetzt ginn, fir dat ze maachen. Zu där Konklusioun si mer Enn 2005 an Ufank 2006 selwer komm, fir dat ze maachen.

iewent där Responsabilitéit do huet d'Cour des Comptes jo den Optrag nach eng Kéier kritt, fir niewent deem, wat d'KPMG an ech selwer mat menge Mataarbechter, mengen ech schoonn, relativ alles op den Dësch ge-luecht hunn - ech weess net, ob d'Cour des Comptes nach zousätzlech Saache fënn-t; wann, da wär et gutt, wa se och nach eng Kéier op den Dësch géife kommen. Ech mengen awer, dass souwuel dat, wat d'KPMG gemaach huet, wéi dat, wat mir selwer gemaach hunn, scho bal all d'Infor-matioune beinhaltet.

Hei ass zu Recht gesot ginn, de fréieren Transportminister Henri Grethen ass dee Leschten, dee sech dergéint gewiert huet. Hie selwer war et, dee gesot huet: „Ech stinn hei a si bereet, fir all Froen ze beänt-werten, fir och alles op den Dësch ze leeën, wat noutwendeg ass.“

Ech wëll awer och eppes derbäisoen, dat ass, dass niewent där Erfahrung, dass Pro-jete vun där doter Zort technesch an opera-tionell séchwiereg sinn, ech jiddefalls d'Er-fahrung gemaach hunn, an dat hu mer jo och diskutéiert an der Comexbu an an der Transportkommissioun, dass et sécherlech gutt ass, wann de Stat, wann d'Regierung sech bei esou Projekte vu vireran eng extern Hëllef gëtt. Dat maache mer haut a villen anere Projekten, déi mer am Transportminis-tère an och an anere Ministèren, beim Här Wiseler am Bauteministère an esou virun, hunn. Do gi mer ganz vill dee Wee, deen och gutt ass a bei deem et och richtig ass, fir dat vun Ufank un ze maachen.

Eng vun den Erfahrungen heibäi ass déi - an dat ass jo e puermol hei ernimmt ginn, awer et ass net d'Konklusioun bis zum Schluss gezu ginn -, dass vu vireran déi aner Concernéiert responsabaliséiert musse ginn. Mir hunn hei ëmmer ze di gehat mat véier Opérateuren: d'TICE, d'AVL, der CFL an d'RGTR. Et war och e Feeler an der Es-senz vun Ufank un, dass déi véier Opéra-teuren net vun Ufank un, souwuel wat d'Konzept ubelaangt wéi och déi finanziell Implikatiounen, mat responsabaliséiert gi sinn.

Well ech muss soen, och fir mäi Virgänger a fir d'Mataarbechter am Ministère, dass villes, wat geschleeft huet, wat net virugaan-gen ass, och domadder ze dinn huet, dass Opérateuren dosouzen, déi keng Verant-wortung haten, déi näischt finanziell mat bäigedroen hunn an déi vu Sëtzung zu Sët-zung erëm nei Wënsch haten, erëm mat neie Leit opgetratt sinn - déi Leit woussten net, wat déi virdru gesot haten -, sinn erëm mat neien Iddië komm, hunn erëm gesot, dat do, wat mer ofgemaach hunn, dat ass awer elo net méi richtigeg.

Ech mengen, dass een also, wann een als Stat Partner huet, et ëmmer richtig mécht, wann een déi mat responsabaliséiert, fir dass jiddferee weess, dass all Mount, deen ee verléiert, och mat Käschte verbonnen ass, an dass dat och verbonnen ass mat en-ger operationeller Aart a Weis, déi noutwen-deg ass.

Mir hunn och den Audit, dee mer maache gelooss hunn, deen externen Audit financier et opérationnel - dat wëll ech hei soen - um Of-laf, an engem Moment gemaach, wou d'Limite vun de 7,5 Milliounen net iwwer-schratt war.

Ech wëll dat einfach nëmme formell hei soen, fir kloerzemaachen, dass mer dat zum richtige Moment gemaach hunn - well déi 2,4 Milliounen kann een net derbärechnen -, dass mer also zum richtige Moment vis-à-vis vun der Chamber stoungen, fir ze soen, hei leeft eppes aus dem Rudder. Mir hunn dat jo och duerfir hei an der Chamber erëm eng Kéier an där Motioun kloer constatéiert.

Mir hu jo net gemaach, wéi wa mer do - ech schwätzen da fir déi viregt Regierung mat -

gutt gehandelt hätten. Mir hunn dat jo och hei constatéiert an hunn den Aval vun der Chamber kritt mat enger grousser Majoritéit, fir de Projet ëmzesetzen, well ee jo dann och an der Situatioun war, wann ee scho si-wen oder aacht an da bal néng, wann een alles zesummerechent, Milliounen inves-téiert huet, wou ee sech d'Fro gestallt huet, ob een dat net dach duerchzéie sollt.

Déi Fro hätt jo dobaussen de Steierzueler eis och gestallt. Wa mer do e brutale „Cut“ gemaach hätten a mir hätten de Projet ewechgehäit, dann hätten d'Leit jo och zu Recht gesot: Elo hutt Dir bal zéng Milliounen Euro investéiert; wär et dann net vläicht trotzdem méi intelligent, elo awer nach dat Beschte erauszehuelen an déi Suen nach ze investéieren, fir wirklech de Basismodell ze kréien an dann derfir ze suergen, dass ee wirklech an eng nei Ära vun Tarificatioun erakënnt, an déi mer wirklech mussen era-kommen, fir eis déi Moyenen ze ginn?

Wann ee ronderëm an aner Stied geet, da gesäit een, dass déi scho laang dee Wee do fonnt hunn, dee mir och endlech mussen aschloen.

Ech mengen, och dat wier en Argument ge-wiescht, wann een hei vum Steierzueler schwätzt. De Steierzueler wier manner frou gewiescht, wa mer deem gesot hätten, zéng Milliounen Euro sinn elo einfach an de Sand gesat ginn, a mir geheien elo d'Apparaten all, wéi se dann och ëmmer heeschen, ewech.

Ech mengen och, dass dat net ganz intelli-gent gehandelt wier an net am Sënn ge-wiescht wier vun enger Gestion en bon père de famille, wéi ee se jo misst maachen.

Ech wëll ofschléissend soen, dass de Prin-zip, esou wéi de Rapporteur, de Roger Ne-gri, et hei a senger exzellenter Kontributioun gesot huet, richtigeg a sënnvoll ass.

Ech hunn heibannen dach d'Gefill, dass déi meescht derfir sinn. Souguer den Här Spautz, dee fir dës Regierung zu engem klengen Deel - ech wëll keng Prozentzuel soen - a fir déi viregt Regierung zu engem gudden Deel eng kritesch Analys gemaach huet, huet awer zum Schluss gesot, dass den e-go en tant que tel eng gutt Saach ass an dass een an déi Richtung soll weider-goen.

Elo zu de Froen, déi vun eenzelne Kollée-gen doriwwer opgeworf gi sinn, wéi et han-nendru weidergeet. Ech wëll soen, wa mer den e-go de base réaliséieren, da wësse mer pertinemment heibannen, dass, wann dat elo bei d'CDT, bei d'Communauté des transports iwwergeet, en natierlech a sen-ger Gestiou a sengen zukünftege Fonc-tionalitéiten nach wäert Geld kaschten. Mä ech mengen, dat ass awer fir vill Projekten, déi mer hei stëmmen, an esou Beräicher wéi an anere Beräicher, och de Fall.

Eng Schoul, déi mer hei stëmmen, déi huet e Montant x; domadder wësse mer awer, dass et net fäerdeg ass. Och an där Schoul kommen nei Wënsch, ginn nei Saachen in-vestéiert an esou virun.

Mir halen elo fest dee Moment um e-go de base, an et ass un der CDT, aus all deenen Erfahrungen, déi elo gemaach gi sinn, an hei sinn der jo muncher gemaach ginn, fir mat den Opérateuren dann déi zukünfteg Fonctionnalitésen ze diskutéieren, ze déci-déieren, se op enger operationell a finanziell propperer Basis ze décidéieren an ëmze-setzen. C'est l'évidence même, dass et nach weider Fonctionnalitéte gëtt, déi mer hei kënnen erauskëddelen an déi fir den Usager och wichtig sinn.

Déi zweet a lescht Saach, déi ech wëll soen, dat ass, dass mer décidéiert hunn, et ass jo schoonn hei gesot ginn, de 27. Juni den e-go de base ze lancéieren. Elo hunn ech héie-ren an och gelies vun eenzelnen Opérateu-ren - d'AVL, fir se net ze nennen -, dass een elo erëm eng Kéier soll waarden.

Ech wëll lech just soen, mir hunn e Freideg den neie Flughafen ageweit. Wann een do virun engem Mount de Chantier besicht huet, dann hätt een och net ugeholl, dass mer e Freideg géifen aweien, an et hätt een ni ugeholl, dass mer den 21. Mee fir d'Usa-geren dobaussen dann och operationell sinn.

Iergendeng Kéier, och beim e-go, musse mer décidéieren a mussen de Leit, déi do-bausse schaffen un der Ëmsetzung, och e klore Datum ginn, an da muss et klappen, an da muss een och wirklech derfir suer-gen, deen néidegen Drock maachen, déi néideg Motivatioun ginn, fir dass mer dann och wirklech fäerdeg ginn. Duerfir soen ech, de 27. Juni gi mer an de Lancement vun deem e-go de base, well mer eis Aar-becht och dobaussen dem Bierger wëlle weisen, fir dass mer déi Akzeptanz, déi mer da verluer hunn en aval vum Projet, awer an Zukunft erëmgewannen doduerch, dass



