



Also, et ass kloer. An dofir wëllt d'Regierung eis och déi Méiglechkeete ginn. Net iwwerall, mä do, wou mer national Projeten hunn, an do, wou et wichteg ass, datt mer déi och kënnen ëmsetzen.

A schlussendlech hu mer och eng ganz Rei Prozeduren iwwert déi Plan-sectoriellen a POSe gemaach, déi eis et erlaben, méi schnell a méi einfach kleng Modifikatiounen ze maachen, datt een net ganz Prozedure muss frëschmaachen, wann een eng kleng Ännerung mécht.

D'Madame Mutsch huet virdru gesot: „Et wär gutt, wann d'Gemege kéint méi matschwätzen.“ Dir hutt awer selwer schonn dat anert Argument gesot. Et ass natierlech schwéier, wann Dir mat 106 Gemenge musst eenzel schwätzen iwwer awer eppes, wat sech ëm dat ganzt Land national beweegt. Dat ass net einfach als Prozedur.

Mir hunn och missen eng Prozedur en place setzen, déi an der Realitéit och machbar wier. An dofir déi Prozedur, wou d'Gemengen duerno consultéiert ginn. A mir hunn och wëlle, den Innenminister an ech selwer, ze kucken, datt esou schnell wéi méiglech d'Gemengen och informéiert ginn iwwert d'Konsequenze vun deem hei Gesetz an dann och iwwer, wat d'Plan-sectoriellen fir si heeschen, a wéi se dat sollen ëmsetzen a wéi dat am beschte geet, datt mer dat korrekt, uerdentlech fir jiddwereen och kënnen hibréngen. Ech mengen, dat wär wichteg.

An ech wëll dem Här Berger soen, datt mer haut net iwwert déi Plan-sectoriellen ofstëmmen.

► **M. Eugène Berger (DP).**- Fakesch.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Fakesch net. Fakesch mussen déi nach duerch eng ganz Consultatiounsprozedur goen. Eng Consultatiounsprozedur, esou wéi bei all aner, inklusiv déi Prozeduren, déi mer an de Gemengen hunn, wou d'Leit consultéiert ginn, wou d'Gemege consultéiert ginn, wou d'Chamber consultéiert gëtt. Ech trauen der Chamber zou, datt mer do kënnen eng uerdentlech Diskussioun féieren, an, wa Problemer dra sinn, datt dat geännert gëtt. Ech trauen lech dat zou. Dir schéngt lech et net zouzetrauen. Ech trauen lech dat zou, datt mer dat kënnen maachen.

► **M. Eugène Berger (DP).**- Wat verhënnert, datt se net haut virleien?

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Majo, well mer d'Gesetz nach net gestëmmt hunn.

Ech hunn lech virdru gesot, wa mer d'Gesetz...

**(Interruption)**

...bis gestëmmt hunn a mer déposéiere se dann, dann hu mer en „stand still“ do. Hätt ech se elo schonn déposéiert, dat géif ech se elo scho publik maachen. Dann hätte mer den „stand still“ net drop an da kéinte mer och net déi ganz Prozedur maachen, wou mer Expropriatiounen méiglech hunn. Dofir hu mer se haut net, dofir kënnen se och haut net an all där Logik, déi ech elo gesot hunn, virleien.

► **M. Eugène Berger (DP).**- Firwat seet dann den Här Schank, hie géif verschidde Saachen iwwer...

► **M. le Président.**- Här Berger, ech mengen, da stellt wann ech gelift eng offiziell Fro un den Här Wiseler.

**(Interruption)**

Stellt Är Fro wann ech gelift, Här Berger.

► **M. Eugène Berger (DP).**- Jo, ech wor der Meinung, datt een haut hatt missen déi Plans sectoriels virleien hunn, datt een en connaissance de cause hatt kënnen hei dat am Package mam Gesetz maachen. Doriwwer eraus hu mer och schonn an der Vergaangenheet Plans sectoriels ëmgesat ouni dëst Gesetz.

An da muss ech och soen, datt ech verwonnert sinn, datt de Logementsminister zum Beispill seet, datt en awer géif Elementer vun deene Plans sectoriels iwwer POSen ëmsetzen. Also, datt een dat hatt och scho kënnen zu engem anere Moment maachen.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Also, ech sinn net där Meinung, datt mer se haut hätte kënnen virleeën, aus deene virdru genannte Grënn, well mer dann all déi Avantagen, déi dat Gesetz huet, net méi hätten. Dofir huet ee misse waarden, bis mer déi Base légale hunn, fir se ze déposéieren. Wann de Logementsminister wëllt deen een oder deen anere Projet iwwer POS virzéien, dann ass et ganz genau, Här Berger, well déi Plans sectoriels nach eng ganz Prozedur ze maachen hunn, eng ganz Consultatiounsprozedur duerchzestoen hunn, déi och muss gemaach ginn, déi och sénnvoll a logesch ass, mä déi hëlt awer nach ganz vill Zäit ewech.

Wann de Logementsminister elo wëllt eng Rei oncontestéiert Projete virzéien, da kann en dat schonn iwwer POS maachen. Et ass dat, wat den Här Schank gesot huet, an et ass dat, wat en och wëllt, fir einfach an deem Projet hei weiderzekommen.

A wann een hei dann... Bon, dann deen nächste Punkt, dat sinn d'Abrogatiounen vun de Plans directeurs régionaux. Do huet de Conseil d'État..., mir haten déi a priori am Gesetz dra-stoen, de Conseil d'État huet proposéiert, se ofzeschaffen aus enger Rei Grënn. Dat eent, dat ass deen, datt e gesot huet, datt eist Land awer, fir en Aménagement du territoire ze maachen, eng Gréisst hätt, déi net grouss ass, déi éischter kleng ass, an datt een dofir kéint mat deenen Instrumenter vun de Plans sectoriels weiderkommen.

An en huet haaptsächlech e juristescht Argument och bruecht, fir ze soen, datt natierlech et esou ass, wann de Plan sectoriel an de Plan régional net ëmmer korrekt sech géife matenee koordinéieren, et dann heiansdo juristescht schwierig wär an datt mer do Imbroglis juridiques kéinte kréien. Mir hu gemengt, de Conseil d'État hätt recht. A mir hunn hannerndu gesat, mir hätten awer gär e regionaalt Instrument, an hunn dofir déi Konventiounen agesat, déi eis erlaben ze schaffen.

Ech hunn eng ganz gutt Experienz mat de Konventiounen, déi mer hunn. Ech fannen, datt déi DICI-Konventioun, ech fannen, datt déi Air-Regions-Konventioun, ech fannen, datt déi Konventioun an dem Uelzechtall gutt fonctionéiert. Ech ginn och dovunner aus, datt déi Leit an der Nordstad-Konventioun sech och ganz vill dovunner ze erhoffen hunn, soudatt, menger Meinung no, dat en Instrument ass, wat flexibel genuch ass, fir datt mer kënnen weidergoen.

An ech gesinn iwwerhaupt net, wéi hei ee gesot huet, datt dat en Arbitraire vum Minister wär, deen dann elo décidéiert, wou eng Konventioun géif gemaach ginn oder net. Au contraire! Et sinn d'Gemengen, déi normalerweis kommen a soen: „Mir hätten dat elo gär, mir géifen dat gär zesumme maachen.“ An de Minister geet da mat op dee Wee, deen d'Gemege wëllen. De Minister kann och d'Initiativ huelen. Mä et ass sécher net en Arbitraire, wou mir da géint d'Gemengen eppes géife maachen, fir u sech déi Konventiounen un d'Fontionnéieren ze kréien.

D'Instrument vum POS gëtt renforcéiert. Dat schéngt mer eng ganz wichteg Saach ze sinn. Ech hu jo scho geschwat iwwert déi Froe vun der Spéculation foncière, déi hei duerch déi Instrumenter, déi mer en place setzen, notament déi Expropriatiounsméiglechkeeten, déi hei wesentlech gedämmt gëtt.

Ech muss mech zwar just wonneren, well an der Kommissioun, Här Berger, hate mer d'Unanimité doriwwer an do hutt Der lech positiv doriwwer ausgedréckt. Haut sot Der elo eppes anescht.

**(Interruption)**

An et steet an de Procès-verbaux, dat... bon, et sief dann.

Ech wëll nach soen, datt all déi Avise vun deene Leit, zum Beispill dem Conseil d'État, mä awer och der Chambre des..., d'Cour..., pardon, all deene Consultatiounsgremien, wéi der Chambre de Commerce, déi mer consultéiert hunn, wéi der Chambre des Métiers, déi mer consultéiert hunn, och mat där doter Prozedur absolut d'accord waren, well se soen, dat do ass en Instrument, wat eis virunhëlleft a wat eis iwwerhaupt emol d'Méiglechkeet gëtt, eng Logementspolitik esou konsequent ëmzesetzen, wéi mer se wëllen ëmsetzen.

Dofir kann ech déi Bedenken net richtig verstoen, well wann een en Aménagement du territoire an d'Plans sectoriels, déi Der jo esou gär hatt an no deenen Der fro, wann Der se och an d'Realitéit wëllt ëmsetzen, jo, da musst Der lech d'Instrumenter ginn. Et geet net duer, fir just se gär ze hunn. Wa se do näischt heeschen an der Realitéit, da bréngt et eis net vill.

Well meng Zäit ofgelaf ass, soen ech just nach, datt mer och eng Prozedur vun der Modifikatioun...

**(Interruption)**

...vun de Plans directeurs sectoriels vereinfacht hunn,...

**(Hilarité)**

...de Renforcement vum Conseil supérieur gemaach hunn, deen hei och wesentlech méi ze soe kritt, wéi dat virdrun de Fall war.

Ech soen lech Merci, datt Der mer esou laang nogelauschert hutt.

► **M. le Président.**- An ech soen dem zousätznege Minister Merci. D'Diskussioun ass ofgeschloss a mir kommen zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

**Vote sur l'ensemble du projet de loi 6124 et dispense du second vote constitutionnel**

D'Ofstëmme fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration.

De Vote ass ofgeschloss an de Projet de loi 6124 ass ugeholl mat 39 Jo-Stëmme géint 21 Nee-Stëmmen.

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

*MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Fernand Diederich, Georges Engel, Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Roland Schreiner.*

*Ont voté non: MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. Carlo Wagner), MM. Fernand Etgen, Alexandre Krieps, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer (par M. Claude Meisch) et M. Carlo Wagner;*

*MM. Claude Adam, François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Henri Kox (par M. Félix Braz), Mmes Josée Lorsché et Viviane Loschetter;*

*MM. Gast Gibéryen et Fernand Kartheiser;*

*MM. Jean Colombero et Jacques-Yves Henckes;*

*M. Serge Urbany.*

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

**(Assentiment)**

Dann ass dat esou décidéiert.

Mir kommen dann elo zum Projet de loi 6569 iwwert d'multimodal Plattform zu Beetebuerg/Diddeleng. Hei ass d'Riedezäit nom Modell 1 festgeluecht, an et hu sech bis elo ageschriwwen: déi Häre Berger, Bodry, d'Madame Lorsché an den Här Gibéryen. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den Här Ali Kaes. Här Kaes, Dir hutt d'Wuert.

**6. 6569 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plateforme multimodale à Bettembourg/Dudelange - phase I: travaux préparatoires)**

**Rapport de la Commission du Développement durable**

► **M. Ali Kaes (CSV), rapporteur.**- Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, ier ech op de Kär vun dem virleiende Gesetzesprojet aginn, wëll ech ganz kuerz iwwert d'Virgeschicht e puer Wuert verléieren.

Dëse Projet de loi gouf den 3. Mee 2013 vum Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastruktur an der Chamber déposéiert.

**(Mme Lydia Mutsch prend la présidence.)**

An der Réunioun vum 22. Mee 2013 gouf ech dann als Rapporteur designéiert. An der Versammlung oder an der Kommissiounssitzung vum 26. Juni 2013 hu mer de Projet an den Avis vum Statsrot analyséiert, an de Rapport gouf schlussendlech den 3. Juli 2013 ugeholl.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den europäeschen Eisebunnsréseau huet u sech ganz vill Virdeeler, net nëmmen duerch seng Sécherheet, mä och well en u sech d'Ëmwelt schount. Mir wëssen zum Beispill, datt hautdesdaags ronn 40% vun den CO<sub>2</sub>-Emissiounen aus dem Transportsektor grad vum Wuerentransport kommen. An dat sinn ëmmerhin och nach ronn 10% vun de gesamten CO<sub>2</sub>-Emissiounen.

Virun der Liberaliséierung vum europäesche Marché waren d'Eisebunnsréseauen op nationalen Iwwerleeungen opgebaut, mä och wann dëst scho säit e puer Joer net méi de Fall ass, esou si mer awer nach ëmmer amgaang, eis Réseauen un d'Realitéit vum Marché unique unzepassen.

An dësem Sënn wëll eis Regierung geziilt d'Interoperabilitéit zwëschen deene verschiddenen europäeschen Eisebunnsréseauen fördern, andeems gezielt Investissementer an dësem Secteur gemaach ginn. An dësem Sënn ass et vu Virdeel, datt de Beetebuerg Site am Häerz vun Europa läit als Deel vum Zuchkorridor, dee vu Rotterdam iwwer Antwerpen zu Beetebuerg passéiert, fir da weider op Basel, Lyon ze fueren.

Duerch dës Konstellatioun presentéiere sech u sech eng Rei interessant Méiglechkeete fir de

Standuert Beetebuerg. Esou kéint ee sech zum Beispill virstellen, fir zu Beetebuerg Wagone vun de Schinnen erfzעהuelen oder derbäizesetzen, an dat fir d'Zich, déi entweder um ganze Korridor fueren oder just op engem Deel vun dësem Korridor. Doduerch entst i vill, ganz vill Optiounen, net nëmme fir eis Ekonomie hei zu Lëtzebuerg, mä awer och virun allem fir d'Ekonomie an der Groussregioun.

Déi optimal geografesch Positioun vu Lëtzebuerg huet d'Regierung dozou verleet, fir zu Beetebuerg e Logistikzentrum opzebauen a wéinst eise Kyoto-Engagement eng Méiglechkeet ze schafen, fir aner Transportméiglechkeeten, déi op eise Stroosse fueren, op d'Schinnen ze transferéieren. Ech denken hei zum Beispill u Container, déi vun engem Camion op d'Wagone ëmgeluede ginn.

Dëse Projet de loi ass nëmmen en Deel vun enger Rei vun Efforten, déi eis Regierung mécht, fir den Eisebunnsréseau ze fördern a fir déi enorm Nofro aus der Ekonomie no esou Méiglechkeeten ze stimuléieren.

Bon, duerch dëse Projet profitéieren net nëmme verschidden Entreprises, mä ganz sécher eis gesamt national Wirtschaft. An dësem Kontext ass geplangt, fir zu Beetebuerg eng multimodal Plattform ze bauen, déi eis den Ausbau vun de Capacitéiten erlaabt, wat d'Belueden, d'Oflieden an och d'Zwëschelagere vu Semi-remorquen a Containeren ugeet. D'Zil ass et, fir ganz Semi-remorquen a Containeren zwëschen der Strooss an de Schinne kënnen ëmzelueden. Dat erkläert och, firwat de Beetebuerg Site zréckbehale gouf. Dësen ass nämlech ganz gutt un dat nationaalt Stroossenetz an awer och un dat nationaalt Eisebunnsnetz ugebonnen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll op dëser Plaz nach eng Kéier preziséieren, datt dëse Projet de loi nëmmen u sech déi éischt Phas vun de Bauaarbechte betrëfft, also souguer souzesoen d'Virbereedungsarbechten.

Ech wäert kuerz oder ech wëll och kuerz op e puer Mesuren agoen, déi musse geholl ginn, well mer hei awer vun engem Projet vun enger ganz grousser Envergure schwätzen. Fir dëse Site, ëm deen et sech handelt, als ee Ganzt ze erméiglechen, si verschidden Emschichtungsarbechten noutwendeg, well momentan d'Diddelenger Baach an eng net einfach Topografie de ganze Site an zwee deelen. Esou muss zum Beispill de Buedem vum ganze Site - mir schwätzen hei vun engem Areal vun 32 ha - ofgedroen an oftransportéiert ginn. Mat dësem Buedem gëtt dann d'Deponie vu Beetebuerg zougedeckt.

D'Baach, ech schwätze vun der Diddelenger Baach, gëtt ëmgeleet a kritt en natierlecht Bett. Des Weidere mussen och Ofwaasserinfrastruktur verluecht ginn. Ausser dësen Infrastruktur muss verschidden Héichspannungs-, Waasser- a Gasleitungen déplacéiert ginn.

Fir den Accès op de Site optimal ze gestalten, gëtt de gesamte Camiontrafic iwwert d'Autobunne geleet. Fir dëst ze erméiglechen, gëtt op der westlecher Säit eng nei Verbindungsstrooss vum Échangeur Diddeleng-Biereng aus gebaut, an deen Échangeur wäert komplett nei réaménagéiert ginn.

Schlussendlech mussen nach d'PAGe vun de Gemenge Beetebuerg an Diddeleng modifizéiert ginn, fir dëse Projet iwwerhaupt kënnen ze erméiglechen. Et ass geplangt, fir déi be- traffe Fongen ëmzeklasséieren, an zwar an eng Zone industrielle à caractère national.

Voilà, Dir Dammen an Dir Hären, ech kommen dann u sech elo kuerz op déi geplangten Infrastrukture vum Site ze schwätzen. D'Plattform wäert haaptsächlech aus zwee Terminale bestoen, déi d'Autobunn mam Zuchréseau verbannen a vice versa. Dëse kombinéierte Konzept erméiglecht et, fir traditionell Semi-remorquen oder gläich ganz Camionen autonom op d'Wagone ze verlueden. Dee Site huet deemno en Terminal fir de kombinéierten Transport, verschidden Entrées- a Sorties-Beräicher, en zentrale Kommandoposten an zu guder Lescht och nach en administratiiv Gebai.

Dir Dammen an Dir Hären, elo stelle sech natierlech ganz sécher eng Rei Leit d'Fro, wéi et mam Kaméidi op enger Baustell vun dach enger Envergure wéi där heiter ausgesäit. Bon, eng Étude des incidences sur l'environnement proposéiert an dësem Kontext verschidde Mesuren, déi kënnen a wäerten ergraff ginn, fir de Kaméidi gréisstméiglech ze limitéieren. Als Al- leréisch fannen déi geplangten Arbechten op engem Site statt, dee sech u sech dach awer vun der Stad Beetebuerg ewechzitt an deen





och nach e bèsse méi déif läit, a woufir de Kaméidi och nach vun deem Damm opgefaange gëtt, deen och u sech schonn och de Kaméidi vun der A13 dach awer reduzéiert.

Zweetens, soubal de Kaméidi vun de Camionen eng gewësse Grenz iwwerschreit, gi Panneau engéint de Kaméidi opgeriicht.

Wichtig ass et och, an ech mengen, et ass e ganz wichtige Punkt ze soen, datt um Site déi néideg Infrastrukture realiséiert ginn, fir datt d'Camionneuren eng gutt a ganz sozial Verfleegung virfanne respektiv adequat Hygiènesraimlechkeeten. Dëst soll verhenneren, datt d'Chauffeuren de Site mat de Camione verlossen, fir u sech dës Servicer an den Uertschafte ronderëm ze sichen.

Elo wou mer u sech alleguerten, Dir Dammen an Dir Hären, eng kleng Virstellung hunn, wéi dat Ganz soll ausgesinn, kommen ech zum Käschtepunkt vun dësem Projet, deen u sech fir vill vun lech ganz sécher interessant dierft sinn. Insgesamt sinn u sech, fir dat hei ze realiséieren, dräi Finanzéierungsgesetzter virgesinn. Dat éischt also ass dëse Projet, deen, wéi ech et scho gesot hunn, u sech eng ganz Rei Viraarbechten ofdeckt, déi awer dee gréissten Deel vum finanzielle Volet duerstellen, nämlech 182 Milliounen Euro.

En zweet Gesetz, dat wahrscheinlech Enn 2013 déposéiert gëtt, ass u sech fir de Finanzement vun den techneschen Equipementer an och vun dem administrative Gebai, an dat ass eng Gréisstenuerdnung vun 28 Milliounen Euro.

En drëtt a lescht Gesetz gesäit de Bau vu Konstruktiounen vir, déi et erméiglechen, Containere u sech op sechs Etagen ze stockéieren. Ech wëll awer hei ganz kloer soen, datt dat an dësem Moment just eng Optioun ass an u sech a Funktioun vun der Entwécklung vum Site dann an der Zukunft wäert gegebenfalls ëmgesat ginn.

Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, erlaabt mer fir ofzeschleissen nach e puer Wuert zu den Avisen zu dësem Projet. D'Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire hält an hirem Avis vum 12. März 2013 fest, datt déi zwou éischt Phase vun dësem Projet mussen u sech virun Enn 2015 ofgeschloss sinn, fir datt mer, jo, fir datt mer déi éischt an der Groussregioun sinn, déi u sech esou eng Infrastruktur kënne virweisen. D'Kommissioun gëtt e positiven Avis, mä ënnert der Konditioun, datt u sech aner Eisebunnsprojeten e weëneg zrëckgesat ginn, fir datt déi Enveloppe, déi de Conseil de Gouvernement zrëckbehalen huet, fir datt déi u sech am Kontext vum Ausbau vun den Eisebunnsinfrastrukturen net soll gesprengt ginn.

De Statsrot fir säin Deel proposéiert, fir den Tableau vun den Infrastruktuurarbechten, esou wéi en am Gesetz vum 10. Mee '95 steet, ze komplettéieren, andeems eng Kolonn derbäigesat soll ginn, déi déi réevaluéiert Käschte vun all Projet ugëtt an och d'Montanten ugëtt, déi u sech scho bezuelt goufen.

Déi héich Kierperschaft mécht ausserdeem nach eng Proposition de texte fir de leschte Saz vum Alinéa 3 vun dem Projet de loi. Vu datt et keng Opposition formelle war, huet d'Kommissioun awer aus enger Rei vun Ursachen dësen Iwwerleeung vum Statsrot net Rechnung gedroen.

An eiser Kommissiounssitzung vum 26. Juni 2013 gouf eis de Projet wierklech vun de Fachleit am Detail presentéiert an et ass en ugereegten Austausch iwwer eng ganz Rei Problemer, déi kéinten entstoën, gefouert ginn.

Bon, ech wëll hei net doriwwer méi an den Detail goen. Fir déi Detailler géif ech lech froen, fir da mäi schrëftleche Rapport ze liesen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären,...

► **Une voix.**- Madame!

► **M. Ali Kaes** (CSV), *rapporteur*.- ...de virleiden... Entschëllegt: Madame Presidentin!

► **Mme la Présidente.**- Et ass net schlëmm.

(*Interruptions et hilarité*)

► **M. Ali Kaes** (CSV), *rapporteur*.- Merci fir déi kleng Informatioun.

Madame Presidentin, Dir Dammen an Dir Hären, de virleiende Projet bitt eng Rei interessant Entwécklungsméiglechkeete fir eis Economie, net nëmmen, well et den éischten, bon, déi éischt Struktur vun dëser Aart an der Groussregioun ass, mä och well en u sech weiderhëlft, eis Wirtschaft ze diversifiéieren, andeems hei gezielt an e Secteur investéiert gëtt, deen, jo, deen ëmmer méi gefrot gëtt an ëmmer méi gefrot ass. A ganz niewebäi hëllef mer awer och

eiser Ëmwelt, oder eis Ëmwelt ze schounen an eis Kyoto-Virgaben anzehalen.

An dësem Sënn an andeems ech lech elo all déi Saachen am Detail dach awer presentéiert hunn, déi dëse Projet de loi ugin, géif ech lech bieden, dëst Gesetz ze stëmmen a ginn och d'Zouso vun der CSV-Fraktioun zu dësem Projet de loi a soe Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **Mme la Présidente.**- Merci dem Rapporteur. Den éischten agedroene Riedner ass den honorablen Här Eugène Berger. Här Berger, Dir hutt d'Wuert.

**Discussion générale**

► **M. Eugène Berger** (DP).- Merci, Madame Presidentin. Ech wëll och direkt dem Rapporteur Merci soe fir säin ausféierleche mëndlechen a schrëftleche Bericht. Et gesäit een, e kennt net nëmmen eppes vun der N7 am Norden, mä en ass och praktesch schonn Expert elo vun dem Schinnenträic am Süde ronderëm Beetebuerg.

Den Hauptobjektiv vun dësem Gesetz, kéint ee jo eigentlech soen, datt ass, fir den öffentlichen Transport ze stäerken, fir méi de Fret op d'Schinnen ze kréien an och am Endeffekt, fir de Klimaschutz ze verbessern. Ech muss soen, datt d'DP dëst Zil voll wäert ënnerstëtzen an och voll kann ënnerstëtzen.

Ech wäert och net elo en long et en large nach weider vill op d'Gesetz agoen. Dat Meescht ass scho gesot, vläicht e puer kleng Bemierkungen. Ech mengen, mir sinn also och favorabel där Iddi, fir d'Schinn ze stäerken. Domadder ginn d'Stroossen entlaascht. Do kéint ee ganz vill positiv Aspekter gesinn, ob dat d'Verkéierssécherheet ass oder aner Aspekter. Virun allem ass et eben och wichtig fir de Klimaschutz, well hei doduerjer, well een d'Camione vun der Strooss erofhëlt, ka ganz vill CO<sub>2</sub> gespuert ginn, well déi jo och op de Stroossen den Hauptverursaacher sinn. Och do sinn d'Chifferen, wat een eventuell hei ka spueren, scho gesot ginn.

Ech mengen, et ass och esou, datt hei en Ausbau vun deem Hub elo virgeholl gëtt, wat drop hindeit, datt mer an der Vergaangenheet do ëmmer méi Succès konnte feststellen, wat also eng gutt Saach ass. An ech wëll och all deene Verantwortleche respektiv alleguerten deenen, déi dodrunter geschafft hunn, bei der CFL an doriwwer eraus, félicitéieren a Merci soe fir déi Efforten.

Mä ech mengen, bei aller Begeeschterung huet een och ëmmer e puer Bémollen, déi ee muss lassginn. Ech mengen, hei ass kloer, Lëtzebuerg mécht hei jo..., oder dee Projet do ass e Bäitrag an Europa, besonnesch, fir - géif ech soen - éischer a Frankräich oder a Spuenien oder op anere Plazen den Trafic ze entlaaschten. Mä zu Lëtzebuerg wäerte mer wahrscheinlech, och mat deene gutt gemengten europäesche globalen Ziler, wou mer eis global Verantwortung iwwerhuelen, och eng Rei Nuisancë kréien.

Bei eis hei zu Lëtzebuerg riskéiere mer, net manner Trafic a Camionen op de Stroossen ze hunn, mä eventuell méi, well jo dann d'Camionen, ech soen emol, aus der Groussregioun oder vu méi wäit speziell heihinner op Beetebuerg kommen, fir eben dann dovunner kënnen ze profitéieren. An ech mengen, do wäert et natierlech dann esou sinn, datt mer also hei zu Lëtzebuerg eis Bilanz net onbedéngt verbessern, mä datt mer och zousätzlech déi eng oder aner Nuisancë mussen do, ech soen emol, mat a Kaf huele ronderëm Beetebuerg/Diddeleng. An dat wäert natierlech heesche fir d'Bierger ronderëm, datt do méi Verkéier kënnt, ob dat elo da Problemer si mat der Loftqualitéit oder Problemer op der Strooss mam Trafic.

Et wäert och virun allem méi Kaméidi bedeiten, mat all deenen Efforten, déi gemaach gi sinn, an net nëmmen eleng um Site selwer. Ech mengen, mat de Camionen oder mat dem Émlueden, wou jo eng Rei Efforte gemaach ginn, mä och doriwwer eraus muss ee wëssen, datt d'Schinn bei aller Sympathie, déi een huet, awer och besonnesch am Kaméidisberäich déi eng oder aner Nuisancë verursaachen.

Zum Beispill elo - et ass jo relativ wäit distanzeméisseg ewech, Diddeleng oder Beetebuerg aus dem Réiserbann -, mä owes ass et do och, datt een awer da besonnesch gutt, jee nodeem wéi de Wand dréit, d'Quiitsche vun de Bremsen am Zich do no eelef Auer, wann do och am Triage geschafft gëtt, ganz staark matheiert.

Ech mengen, do muss een also kucken, all Efforten ze maachen, fir déi Nuisancen esou kleng wéi méiglech ze halen. Ech ginn do net op all Detailler an. Ech weess awer, d'Madame Lorsché hat och an der Kommissioun do - si ass do méi de Lokalmatador, sief datt ech och zu Beetebuerg gebuer sinn...

(*Interruption*)

...an net wäit ewech wunnen, mä si ass do de Lokalmatador aus där Géigend -, si hat dat an der Kommissioun scho gesot, si wäert och hei nach wahrscheinlech op déi eng oder aner Problemer do agoen, déi nach net definitiv geléist sinn. Si huet eng Motioun, déi se preparéiert huet, ech hunn déi och mat ënnerschrivven. Si wäert dann do méi op den Detail agoen, mä einfach nëmmen, datt ee wierklech muss alles maachen, fir datt ee beschtméiglech och d'Protektioun vun de Bierger ronderëm garantéiert.

Ech hat och virdu gesot, dat hei ass eng Success Story e bèsse vun deem System. Et weess een awer net, wéi et weidergeet. Et ass esou, datt mer an der Kommissioun, ech hat selwer an der Kommissioun gefrot nom Businessplang respektiv no de Perspektiven, ob een do net awer eventuell vläicht ze grouss gesäit, an do si keng kloer Antwerte komm. Do muss een also kucken, wat d'Zukunft bréngt. Et sinn och verschidde Pronosticen oder Projektione vun der EU-Kommissioun, déi net onbedéngt déiselwecht si wéi déi vun der Regierung oder hei vun de Lëtzebuergeschen Instanzen.

Et wier och gutt, datt een do vläicht nach méi Kloerheet, och vläicht haut déi eng oder aner Informatiounen vum Minister kéint kréien, datt een do net awer herno eppes an de Sand setzt.

Déi Bemierkung gemaach, géif ech awer dann den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet abréngen.

Merci.

► **Mme la Présidente.**- Merci, Här Berger. Den nächsten agedroene Riedner ass den Här Bodry. Här Bodry, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Alex Bodry** (LSAP).- Madame Presidentin, Merci fir d'Wuert. Ech mengen, et ass e wichtegen, e grouse Projet, dee mer haut hei diskutéieren, a wou d'Chamber sech uschéckt, fir gréng Luucht ze ginn, dass deen a seng entscheidend Phas kann erakommen. Et ass keen neie Projet. Et gëtt eng Rei vu Méint, jo Joren iwwert deen Ausbau do diskutéiert. E kënnt also net iwwerraschend hei an d'Parlament, mä d'Envergue, mengen ech, vun deem heite Projet mécht, dass opgrond vum Artikel 99 vun der Verfassung den Accord vum Parlament hei noutwendeg ass, fir déi Suen do kënnen zur Verfügung ze stellen, fir also dee Multimodalzentrum do, deen Ausbau vun där Plattform iwwerhaupt méiglech ze maachen.

Dofir wëll ech ganz kloer hei soen, dass d'LSAP-Fraktioun hannert deem heite Projet steet. Et ass e Projet, deen, mengen ech, wichtig ass, wann ee schwätzt vun enger Neiorientierung vum Wuerentransport international. Wann ee vun nohalteger Entwécklung schwätzt, ass dat hei, mengen ech, e Projet, dee wichtig ass, deen och kann opbauen - deen ass jo net einfach aus dem Näscht entstanen - op Erfolge, déi elo beim bestehende Projet eigentlech zu Beetebuerg ze verzeche sinn a wou d'Nofro eigentlech och drop hiweist, dass e Besoin international fir esou Plattformen besteet, dass dat och e Business ass, dee sech wirtschaftlech dréit. Dat dierf een och emol eng Kéier, mengen ech, hei ervirhiewen.

Dat do ass also eppes, wat och wirtschaftlech eigentlech Sënn mécht, net nëmmen also reng verkéierspolitesch an transportpolitesch eppes Wierksames ass, mä wat och selbstverständlech och soss wirtschaftlech Sënn mécht. Dat dierf jo eigentlech kee Feeler sinn.

D'Suerg, mengen ech, déi eis Fraktioun huet an déi och, dat kann ech hei soen, den Diddelenger Buergermeeschter huet - dat weess de Minister, well mer och a Kontakt schonn zënter längerer Zäit stinn zesumme mat der Beetebuerger Gemeng, wou mer déi doten Dossier, aner Dossiere bei eis an der Géigend diskutéieren -, ass, dass deen u sech gudder Projet am Beräich Klimaschutz, am Beräich nohalteger Entwécklung, dass dat och e gudder Projet bleift, op jidde Fall keen negative Projet bleift fir déi lokal Bevölkerung. Ech mengen, dat muss e gemeinsaamt Uleies sinn an deem heiten Dossier wéi och an aneren Dossier, déi amgaang si geplangt respektiv realiséiert ze ginn.

An ech mengen, et ass dofir och mat enger gewësser Satisfaktioun, dass ech festgestallt hunn, dass och an der Kommissioun hei an der Chamber déi dote Suergen awer zum Droe komm sinn. An och wann een d'Dokument vun der Regierung kuckt, gesäit ee jo eng ganz Retsch vu Kapitelen dran, déi och op d'Problematik vum Ëmweltschutz, op d'Problematik vun de Kompensationsmoossnamen hiweisen, déi noutgedrongenerweis mussen geholl ginn.

Well do soll ee sech näischt virmaachen: Dat hei huet e relativ staarken Impakt op d'Landchaft. Hei gi bestehend Gréngflächen, déi zwar, dat ass wouer, virgesi sinn eigentlech, fir och kënne genotzt ze ginn als Industriezon oder als Wirtschaftsterrain, déi ginn zu engem

gudden Deel versigelt, déi gi bebaut, an dat gëtt en Impakt, dee reng visuall wäert entstoën. Also muss do probéiert ginn - ass schonn zum Deel geschitt -, dat esou ze gestalten, dass deen Impakt do net ze grouss gëtt, respektiv huet, mengen ech, och den Nohaltegkeetsminister, mat senger Kap zoustänneg fir den Ëmweltschutz, och do eng Rei vun Décisiounen scho geholl respektiv schéckt e sech un, nach Décisiounen ze huelen.

Notamment gëllt dat fir d'Diddelenger Baach. Ech mengen, dat ass och eigentlech e positiven Nieweneffekt vun deem heite Projet, wou mer erëm an e Renaturéierungsprojet vun der Diddelenger Baach eraginn. Dat ass eng vun de Kompensationsmoossnamen, wou och déi technesch Etüde souwäit ofgeschloss sinn, esou dass ee kann dovunner ausgoen, dass dee Projet och wierklech fonctionnéiert, well och do war et eng Suerg sécherzestellen, dass net herno duerch deen dote Projet op eemol mam Zréckhale vum Waasser kéinte Problemer an de lokale Kanalisatiounen entstoën. Dat schéngt net de Fall ze sinn, esou dass een also, mengen ech, deen dote Volet kann als positiv zrëckbehalen.

Ech mengen, mir hunn och festgestallt an enger Autorisatioun, déi eis zougestallt ginn ass, respektiv a Gesprécher, déi mer och mat de Leit vun der CFL Multimodal haten, dass geplangt ass och, dass, ech mengen, iwwer zwee Hektar neie Bësch, Eechen- a Bichebësch soll an der Géigend eigentlech vun deem heiten Areal als Kompensatioun fir den Agrëff an d'Natur ugeluecht ginn. Wat, mengen ech, och eppes Wichtige ass, fir u sech och kloerzemaachen, dass et d'Suerg ass vun deene Leit, déi deen heite Projet droen, den Impakt op de Mënsch an op d'Ëmwelt vun deem heiten esou kleng wéi méiglech ze hale respektiv, wou en net ka verhënnert ginn, dann eben duerch ebenbürtig Moossnamen ze kompenséieren.

Et muss een der Chamber awer matdeelen, fir vollstänneg ze sinn, dass eigentlech am Kader vun där Autorisationsprozedur, déi hei duergeszu ginn ass, déi opbaut op enger europäescher Direktiv an engem nationale Gesetz bei esou gréisseren Infrastrukturprojeten, dass do eigentlech zwee negativ Avisa virlouche vun de Gemenge Beetebuerg an Diddeleng. Wou een awer och gläichzäiteg muss soen, dass et net vum Prinzip hier war, mä wou gesot ginn ass: „Et muss awer...“

Den Dossier war an den Ae vun deenen zwee Gemengeréit oder Schäfferéit onkomplett op enger ganzer Rei vu Punkten, wat den Impakt vun deem heite Projet ugeet. A virun allem eng Suerg, déi mer andauernd hunn, dat ass, dass den Impakt vun deem heite Projet net eleng gekuckt gëtt, mä dass een deen awer muss am Zesummenhang gesinn - ech gleewen nach ëmmer als fréiere Landesplanungsminister, dass dat vernetzent Denke sech eng Kéier wäert an dësem Land duerschetzen! -, och am Zesummenhang gesi mat anere Projeten, déi elo schonn an der Planung sinn a wou mer wëssen, dass se och wäerten an deenen nächste Jore realiséiert ginn an darselwechter Regioun.

An da geet et net duer, einfach nëmmen all eenzelen Projet ze kucken - wat bréngt dee mat sech? -, mä et mussen awer op enger Plaz all déi Projeten zesummelafen an et muss gekuckt ginn: Wat gëtt dann de Gesamtimpakt vun all deene Projeten, vum Logistikzenter, vum Statslabo, vun der Plate-forme multimodale? Wat gëtt de Gesamtimpakt vun deem Ganzen, vun all deene Projeten, déi elo schonn zum Deel am Bau sinn a wou mer wëssen, dass déi aner wäerte gebaut ginn, wat gëtt deen op de Verkéier, wat gëtt deen op d'Liewensqualitéit? A wat mussen dann déi Moossname sinn, déi mer mussen huelen, fir eventuell bei deem doten dergéintzesteiere respektiv ze probéieren, den Impakt ze minimiséieren?

Dat ass dat, mengen ech, wat logesch ass: dass mer also wierklech secteuiriwwergräifend, projetiwwergräifend plangen, dat och net beschränken op eng, zwou Uertschaften, mä och dat an de Gesamtkonzept setze vun der gesamter Mobilitéetsfro a deenen nächste Joren an dem Ausbau vun den Infrastrukturen an der Entwécklung vum Land an dem Verkéier.

Dat ass déi Diskussioun, déi mer och zënter engem gudder Joer féieren eigentlech elo an engem gemeinsamen Aarbechtsgrupp: de Ministère, déi zoustänneg Verwaltung mat de Schäfferéit vun de Gemenge Beetebuerg an Diddeleng, wou mer genau déi dote Froen amgaange sinn ze kucken a wou sech natierlech och erausstellt, dass dat hei net onproblematesch wäert sinn! Ech mengen, do soll ee sech näischt virmaachen.

Ech wëll nach eng Kéier soen: Hei geet et net ëm en NIMBY-Effekt. Ech wëll dat hei kloer soen. Hei geet et och ëm wirtschaftlech Intérëten! Wann nämlech net garantéiert ass, dass all déi Clienten och kënnen ënner uerdentleche Bedéngungen do bedéngt ginn an där neier





Plattform, da wäert dat e Feelschlag ginn. Also, hei geet et net drëm, eleng dono ze kucken: Wat wëll ech a mengem Virgärtchen hunn a wat net? Mä hei geet et och drëm, fir ze garantéieren, dass déi dote Projete kënnen uerdentlech fonctionnéieren, dass se hirer urspringlecher Zilsetzung gerecht ginn an dass och wirklech all déi Transporteuren, déi sollen dohinnerkommen, dass déi och net an engem Stau sti schonn e puer Kilometer virdrun an eigentlech net kënnen zäitgerecht dohinnerkommen, well da fonctionnéiert de gesamte Projet net méi.

Et ass also, mengen ech, am wirtschaftlechen Intérêt, am Interesse vum Ëmweltschutz, am Interesse vum Gesondheetsschutz, dass alles aneneegräift an dass mer hei zerguttst plangen. A wann et sech erausstellt an Etüden a Projektionen, déi nach amgaange si gemaach ze ginn, dass dat eent oder dat anert muss adaptéiert ginn um Projet, da muss dat selbstverständlech geschéien. Well soss kann eigentlech dat doten net riicht ausgoen, wa mer all déi dote Considérations am Endeffekt net hei berücksichtegen.

Et ass also wichteg, mengen ech, dass een dat am A behält, dass ee virun allem d'Fro vum Kaméidi weider kritesch kuckt. An do schéngt et - et brauch een et bal net ze soen, mä ech soen et awer léiwer trotzdeem hei -, et ass selbstverständlich: Wann déi gesetzlech Limiten iwwerschritt sinn, dann ass eng Obligatioun do, fir ze handeln! Dann huet de Stat d'Obligatioun, Lärmschutzwänn ze installéieren! A mir wäerte selbstverständlech och do weider en An drop halen, dass déi dote gesetzlech Bestimmungen och an deem heite Fall konkret respektéiert ginn.

Wat sécherlech nützlich wär - dat ass, esou wäit ech weess, weider nach net gemaach ginn -, dat ass och, dass an der Fro vum der Loftqualitéit géifen Etüde gemaach ginn, ob dat elo de Feinstäbs ass oder ob dat aner Impakter sinn, déi sech kënnen natierlech erginn doduerjer, dass een hei awer relativ staarken Zouwuess wäert kréien. Och wann dat net iwwert d'Landstroosse geschitt, och wann dat iwwert d'Autobunn geschitt, wäert awer trotzdeem vill méi Camionsverkéier sech konzentréieren op där dote Plaz. An do muss natierlech awer och gekuckt ginn, wat dat do fir e méiglechen Impakt op d'Loftqualitéit an där dote Géigend wäert hunn.

Ech mengen, déi Leit, déi do wunnen, kënnen sech weineg kafen, wann insgesamt a ganz Europa sech deem heite Projet wäert positiv auswirken, wann net awer am Lokalen natierlech och gekuckt gëtt, dass dat dote kee gréisseren negativen Impakt wäert hunn.

Zu deem heite Projet gehéiert nach en anere grouse Projet eigentlech vum der Regierung a vun der Bauverwaltung. Dat ass natierlech deem neien Échangeur, deem neie Rond-point Diddeleng-Biereng op der Collectrice du Sud. Et ass evident, dass den Ausbau vun där Plattform hei nëmme ka voll zum Droe kommen, wann och garantéiert ass, dass déi nei Opfahrten, dass deem neie Rond-point och ëmgasat ass a konkret och fonctionnéiert.

Mir hunn och do eigentlech d'Zousoe kritt vusäite vun de Bedreier vum där multimodaler Plattform, dass si och net wäerte vun haut op muer vun eent op honnert dréinen, mä selbstverständlich progressiv nëmme wäerten deem neien Ausbau och a Betrib huelen an deementsprechend also och kënnen eréischt mat engem gewëssene Rhythmus fieren, wa gläichzäitig och déi Stroosseninfrastrukturen do sinn, déi einfach zu där neier Plattform gehéieren. Dat schéngt mer eng Selbstverständlechkeet ze sinn. Dat muss och esou am Endeffekt bleiwen.

Eng Suerg, déi ech wollt nach hei zum Ausdrock bréngen, dat ass, dass mat all deene Planungen an deem dote Beräich - Logistikzenter, CFL Multimodal, wéi gesot, de Statslabo, aner Industrien, déi och nach ausbauen an där Region Diddeleng/Beetebuerg -, d'Garantie och, mengen ech, muss do sinn, dass bei den Infrastrukturen och weider Verbindunge mussen bestoe bleiwen iwwer Vëlo a fir d'Foussgänger tëschent Diddeleng a Beetebuerg. Et dierf net derzou féieren, dass op eemol do Diddeleng ofgekappt gëtt vum Rescht vum der Welt duerch déi schéin, flott Projeten, déi do gemaach ginn.

Wéi gesot, déi eng Gemenge kréien d'Europaschoul an déi aner Gemenge kréien CFL Multimodal a Logistikzentren. Dat ass dann d'Opdeelung esou, wéi dat sech esou mécht. Ech géif mer just wënschen, d'Gemengen Diddeleng a Beetebuerg géifen déiselwecht Kompensatiounen kréien, déi sengerzäit emol eng Gemeng versprach kritt huet, déi eng Europaschoul akzeptéiert huet.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Diddeleng huet awer och schéin...

► **M. Alex Bodry** (*LSAP*).- Mä bon, dat ass...

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- ...Här Buergermeeschter!

► **M. Alex Bodry** (*LSAP*).- Dat ass dann esou eppes, wat dann och zur Landesplanung zu Lëtzebuerg gehéiert!

**(Interruptions)**

Dat gesot, mengen ech, bleift dat hei awer e richtegen, e wichtege Projet. E Projet, deem een och net kann iergendwou op anere Plaze maachen. Ech mengen, wann een zu deem Projet steet, gëtt et keng honnert Méiglechkeeten, fir dee Projet ze maachen. Dat ka bal nëmme do sinn. Mä dat soll awer esou geschéien, an engem Mooss, an engem Rhythmus, dass et effektiv och nohalteg fir d'Land a fir déi Leit, déi do wunnen, machbar ass.

Mat deene Bemierkunge géif ech dann nach eng Kéier den Accord vu menger Fraktioun hei erabréngen.

► **Mme la Présidente**.- Merci, Här Bodry. Déi nächst agedroe Riednerin ass déi honorabel Madame Lorsché. Dir hutt d'Wuert, Madame Lorsché.

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*).- Merci, Madame Presidentin. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, de Projet multimodal tëschent Diddeleng a Beetebuerg soll et, wéi gesot, erlaben, de Giddertransport méiglechst fréi an a grouse Quantitéit vum der Strooss op d'Schinn ze verlagere.

Innovativ Konzepte wéi dëst si méi wéi jee gefrot a mussen och queesch duerch Europa entwéckelt ginn, well d'Verhältnis tëschent Strooss a Schinn net stëmmt, weder an Europa nach an der Groussregion nach zu Lëtzebuerg. 80% bis 90% vun de Gidder gi jee no Land a Region iwwert d'Strooss befördert. Net emol 15% lafen iwwert d'Schinn!

Ee vun den Haaptobjektiver vum der Verlagerung vum Schwielertransport op d'Schinn ass natierlech de Klimaschutz an d'Reduktioun vun den CO<sub>2</sub>-Emissiounen am Beräich vum Verkéier. Et geet awer och ëm de Käschtfacteur an d'Effektivitéit vum Schinnentransport. Schonn eleng opgrond vu senge grouse Luedflächen ass en Zuch méi rentabel wéi e Camion.

Momentan läit d'Längt vun de Gidderzich an Europa tëschent 650 an 950 Meter. Verschiede multisektorieell Acteure plädéiere souguer derfir, d'Längt vun den Zich nach ze erhéien a wëllen op de wichtigsten europäesche Korridoren eng Zuchläng vum 1.500 Meter errechen. Schonn haut ersetzt een eenzegen Zuch 20 bis 30 Camionen, wann net nach méi, an domat och 20 bis 30 ëmweltschiedlech Motoren. Solt d'Iddi vun der Verlängerung vun den Zich realistesch sinn, wäert déi Zuel nach klammen.

Och sinn déi steigend Energiekäschten an d'Péage-Gebühren op den Autobunne wichteg Argumenter, déi fir den Ausbau vum Gidderverkéier op der Schinn schwätzen. Während d'Spediteure Käschte spueren, bleiwen d'Camionneure vu Verkéiersstauen, Verkéiersrisiken, Fuerverbueter an iwwerlaangen a belaauchten Trajete verschount.

Den Neibau vum Containerterminal tëschent Diddeleng a Beetebuerg entsprécht dëser Logik a läit ganz an der Linn, déi mir säit éiweg vertrieben.

Mat enger Entrepreneurskultur, déi op d'Besoinne vun de Clienten ausgeriicht ass, enger sécurisierter Plaz um Site an enger ausgefeilter Technik op enger zentral geleeener Plaz soll de Schinnentransport mat dësem Projet nei belieft ginn, nodeems e säit de 70er Jore méi wéi veronléisegt ginn ass. De bestehende Site ass längst saturéiert, dat konnte mer elo och bei Visité feststellen. En entsprécht och net méi der technescher Infrastruktur, déi haut erwaart gëtt vun engem attraktiven a maartfäege Site.

Aus all deene Grënn schwätzt am Prinzip näischt dergéint, ganz am Contraire, viles schwätzt derfir, an dofir wäerte mir dem Projet och zoustëmmen. Allerdéngs verfale mir net grad an déiselwecht Euphorie wéi den Här Kaes als Rapporteur vum Gesetz, deem mir fir säi Rapport awer villmools Merci wëlle soen. Den Här Bodry, als Buergermeeschter vun der Nopeschgemeng, gesäit dat méi nuancéiert, well en d'Suerge vun de Leit kennt. En ass dagdeeglech um Terrain mat de Suerge konfrontéiert a gesäit och, wat um Site ofleeft.

Eis Suerge gi vläicht awer nach e weineg méi wäit.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, grad wéi d'Fraktioun vun der DP ass och déi gréng Fraktioun der Meenung, dass dëse Projet net ausgeräift ass. E bësselche kënn ee sech vir, wéi wann een Hals iwwer Kapp hei zu engem Vote misst kommen. Et geet ëm d'Finanzéierung vun enger éischter Phas, obscho wichteg Elementer fir d'Realisatioun vun den nächsten Etappe feelen an eng ganz Rei Froen net beantwortet konnte ginn. Froen, déi net nëmme mir eis

stellen, mä déi och virun allem d'Bierger an d'Biergerinne sech stellen, déi am Alldag mat dësem Megaprojet konfrontéiert ginn.

Eng vun deene Froen ass déi, wéi eng Eisenbunnprojeten zugonschte vun dësem Projet zäitlech retardéiert musse ginn. D'Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire huet an hirem Avis drop bestanen, dass déi global Finanzéierungsenveloppe, déi vum Regierungsrat festgehal gë war, net dierf iwwerschritt ginn. Well dëse Projet net am Budget vum Fonds du rail enthalte war, mussen déi 182 Milliounen, déi haut gestëmmt ginn, also nougedrongen op enger anerer Plaz gestrach ginn. Ech weess schonn, wat Dir mir äntwert, Här Minister: Dir sot, dass keen anere Projet duerch dëse Projet ze kuerz kënn. Dat kléngt ganz berouegend, mir hu just e kleng Problem, fir eis dat virzustellen.

Eleng d'Duerchforstung vum Budget, vum virleien Budget, kann an eisen Aen net duergoen, fir op eemol 182 Milliounen fräzesetzen - dat ass en Heedegeld! Mir kënnen eis och net virstellen, dass aner Projeten därmoossen a Verzuuch gerode sinn, dass d'Geld, dass dofir prettsoung, bis op Weideres net méi gebraucht gëtt an op dëse Projet transferéiert ka ginn. Solt dat de Fall sinn, muss ee sech dann natierlech froen, wéi realitéitsno d'Planung vun deenen anere Projeten iwwerhaapt war.

De Statsrat huet och recht an eisen Aen, wann e verlaangt, dass den Tableau vun den Investitiounen am Beräich vum Schinnereseau d'Prioritéit vun der Regierung soll zréckspigelen. Momentan ass deem Tableau éischer eppes wéi e Fourre-tout, deem d'Prioritéiten net direkt erkenne léisst.

Aner Froen, déi mir haut nach wëllen opwerfen, bezie sech op de Gesamtkontext, deem den Här Bodry och schonn ugeschnidden huet an dee mat dësem Projet ufänt. Haut geet et just ëm d'Finanzéierung vun der Schinneninfrastruktur, mä dës Infrastruktur ass nëmme e Puzzelstéck vun engem ganze Projet. Als Gréng geet et eis och ëm dat, wat an Zukunft um gesamte Site passéiere wäert, Logistik a Stroossebau abegraff, mat allen Aktivitéiten, déi an där Region nach geplangt sinn.

Wann ee vill Geld investéiert, muss ee wëssen, wat et bréngt. Et muss een awer och wëssen, wou d'Risiko vun héijen Investissementer leien a wéi et noufalls mat engem Plang B ausgesäit. Haut ginn 182 Milliounen fir d'Schinneninfrastruktur vun der Plattform zur Verfügung gestallt. Duerno kommen 28 Milliounen fir d'Fäerdegstellung vum Site derbäi, an deemno, wéi d'Evolution wäert sinn, nach 30 Milliounen fir den Ausbau. A schliesslech muss och massiv an de Stroossebau investéiert ginn, fir en Accès vun der Autobunn op de Site ze schafen a fir d'Aktivitéit vun der Plattform mat deene vun der Logistik ze verbannen. Hei gëtt kee Montant genannt.

Soulaang wéi de Modell funktionéiert, féiert e ganz bestëmmt zu enger grousser Plus-value, haaptsächlech fir eis Économie a fir Aarbechtsplazen ze schafen. Zemoos a wirtschaftlech schwierigen Zäiten ass et awer geféierlech, vill Milliounen ze investéieren, ouni sech op konkret Daten ze baséieren, wat d'Gestioun an aner Käschten ugeet, déi um Projet hänke wäerten, haaptsächlech och déi vum Stroossebau.

Mir vermessen en Entwécklungsplang, deem eng Projektion an d'Zukunft mécht an dat reellt Potenzial vum Site definéiert, dëst alles ënner Berücksichtigung vu verschiddenen Szenarien. Ech zitieren den Alain Krecké, e Logistikmanager a Chef vum Cluster for Logistics Lëtzebuerg, deem an engem ganz interessanten Artikel Folgendes behaupt huet: „Den Enjeu vu logistesch Aktivitéit bleift d'Reaktivitéit an d'Flexibilitéit géigeniwwer engem onstabilen internationale Markt“. Dat wat hie seet, zielt net nëmme fir de Logistiksektor, mä och fir de Projet multimodal, ëmsou méi, well de Projet multimodal an de Projet vum Logistikzenter fréier oder spéier e Ganz wäerte bilden an e globaalt Entwécklungskonzept brauchen am Kontext vun allen anere Projete ronderëm de Site.

Wéi steet et zum Beispill weltwäit mat der Entwécklung vum internationale Frachtverkéier a vun der Lagerung vu Frachten a wéi reagiere mir op d'Konkurrenz vun anere Länner? Wéi eng reell Capacitéit gi vum Wuertentransport op der Linn Perpignan-Antwerpen erwaart, wëssend, dass d'Roll vun Europa am Weltmarkt ëmmer méi bescheide gëtt an d'Roll vun opstriedende Länner wéi China an Indien ëmmer méi dominant gëtt? A wéi grouss ass d'Wahrscheinlechkeet, dass d'Afierung vum Péage an der Belsch dozou féiert, dass d'Transportfirmen hir Camionen schonn zu Rotterdam oder zu Antwerpen op d'Schinn setzen an net eréischt zu Lëtzebuerg?

Dat heescht net, an Defätismus verfallen - ganz wäit dovun ewech! Et heescht awer, dass d'Realitéit op vill verschidde Manéiere muss analy-

siert ginn. D'Realitéit vun haut ass déi, dass d'CFL an d'Regierung sech beim Frachtverkéier op e Wuesstum vun 300% beruffen. Ouni dass ech domat den Däiwel wëll un d'Mauer molen, wëll ech awer feststellen, dass d'Previsiounen vun der Europäescher Kommission wäit ënnert deem Wuesstum leien. D'Europäescher Kommission schwätzt just vu 55% Zouwuess beim Frachtverkéier, wat déi optimistesche Prognose vu Regierung an CFL méi wéi relativéiert.

Ech erënneren drun, dass déi positiv Prognosen, déi den ehemolege Wirtschaftsminister Jeannot Krecké viru siwe Joer fir d'Entwécklung vum Logistiksektor opgestallt huet, net agetruede sinn. Viru siwe Joer huet de Minister an öffentlichen Informationsversammlungen, haaptsächlech och an der Region ronderëm d'WSA, vun 1.200 neien Aarbechtsplaze geschwat, déi am Laf vun dräi Joer um ale Site vun der WSA sollten entstoen. Net emol en Zéngtel dovun ass geschafe ginn! Wou läit d'Garantie, dass et dës Kéier besser klappt?

**(Interruption)**

Suerger, Här Minister, mécht eis och déi konkret Planung. Esou sënnvoll wéi d'Iddi och ass, de Projet wäert méi Camionen op Lëtzebuerg zéien, ëmsou méi, well eis Pétrolspräisser déi attraktivst an Europa sinn. D'Recett vum Tanktourismus ginn oft a gären an d'Fenster gehaangen, iwwert d'Nodeeler gëtt awer kaum geschwat.

► **Une voix**.- Très bien!

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*).- Wann am Dag bis zu 1.600 Camionen op de Site solle fieren, huet dat e groussen Impakt op d'Region a virun allem op d'Collectrice du Sud tëschent dem Diddelenger Kräiz an der Sortie Biereng. Dorun ännert och de Bau vun engem grouse Rond-point à la lergärtchen näischt. Onoffhängeg dovun, dass dee geplangten Tracé d'Camionneuren zu Ëmweeër forcéiert - also se mussen vun der Autobunn erof nach op d'Collectrice du Sud...

**(Interruption)**

...an an de Site erafueren -, gëtt de Rond-point op enger Plaz gebaut, wou d'Verkéiersstau schonn haut net méi ze gériere sinn.

Eiser Meenung no misst den Accès op de Site direkt un der Autobunn leien, déi vu Frankräich an d'Stad, an net niewendrun e puer Kilometer ewech, och wann d'Logistik doduerch e bësse Plaz géif verléieren. Dës Léisung ass awer leider bei der Planung fale gelooss ginn.

Den neie Rond-point léist och net dee scho bestoende Problem vum iwwerméissegen Autotrafic tëschent Diddeleng a Beetebuerg, deem ech schonn ugeschnidden hunn.

Natierlech gëtt eng Verkéiersetüd gemaach. D'Verkéiersetüd, déi gëtt vu Ponts & Chaussées gemaach a soll all Verkéiersproblemer an der Region erfaassen an och Léisungen ausschafen. Mir froen eis just, firwat déi Etüd net virun der Planung vun dësem Projet stattfonnt huet an eréischt virgestallt gëtt, wann d'Baggere scho rullen.

Mäin zweetleschte Punkt betrëfft den Ëmweltschutz an d'Kompensationsflächen. D'Deelrenaturéierung vun der zimlech bescheidener Diddelenger Baach ka keng Zoubetonéierung vun 32 Hektar ersetzen! Datt d'Bauschuttdeponie no hirer Saturatioun begréngt soll ginn, ass och eng Méiglechkeet, déi hu mer och gesot kritt. Fir eis ass dat awer eng Normalitéit, vu datt dee Site och virdru begréngt war an nees a säin urspringlechen Zoustand soll zréckbruecht ginn.

Eng Kompensatioun ass dat fir eis net. Domat stelle mir net d'Renaturéierung a Fro an och net d'Begréngung vun der Bauschuttdeponie, sinn awer der Meenung, dass d'Versigelung vun 32 Hektar keen onschëllegen Agréff an d'Natur ass an dass weider Moossname mussen definéiert ginn.

Dowéinst wiere mir frou, méi konkret Zuelen iwwert dee Bësch ze kréien, den Eechebësch oder de Bichebësch, vun deem den Här Bodry geschwat huet. Mir wëssen nach net, wou e soll leien a wéi grouss en ass. Dofir waarde mer op déi néideg Äntwert.

Mir hoffe jiddedalls, dass et net geet wéi bei der Nordstrooss, wou d'Regierung esou laang no Kompensationsfläche gesicht huet, bis kee méi derno gefrot huet. A bis haut huet se keng fonnt.

**(M. Laurent Mosar reprend la Présidence.)**

Eis lescht Remarque bezitt sech dann och op de Kaméidi. Den Här Bodry ass och dorop agaan. E mécht den Urainer Kappzerbrieches, am duebele Sënn vum Wuert.





Mir ënnerstëtzen d'Absicht vun de Bedreiwler, de Kaméidi schonn à la source - wéi et genannt gëtt - ze verhënnere. Esou Moossname brénge méi wéi dee beschte Lärmschutz.

Wat mir awer fuerderen ass, datt potenziell Lärmschutzmoossnamen an déi zweet Phas vum Projet integréiert ginn, dat fir ze verhënnere, datt am Nachhinein keng Léisung méi fonnt ka ginn, sollt de Kaméidi e gewëssene Pegel iwwerschreiden. Esou ass et och am Gesetz virgesinn. Mir denken, déi Lärmschutzmoossname sollte geziilt geplangt ginn, éier et lassgeet.

Bei der Loftverschmutzung gesi mer och verschidde Problemer op eis zoukommen. Wéi Der déi wëllt an de Grëff kréien, ass nach net kloer.

Här President, fir ofzeschlësse wëllt ech nach eng Motioun déposéieren, déi dat resuméiert, wat ech gesot a gefuerdert hunn. Ënnerstëtzt gi mir vun der DP an der Persoun vum Här Berger, deen a senger Interventioun eng Rei Punkten ugeschwat huet.

Ech denken, wann dës Regierung de Projet esou iwwerluecht an nohalteg wëllt gestalten, wéi se et versprach huet, dierft se och kee Problem hunn, dës Motioun unzehuelen.

## Motion 1

*La Chambre des Députés,*

*- saluant le projet d'une plate-forme multimodale entre Bettembourg et Dudelange destiné à mettre en place un mode de transport alternatif à la route sur les axes de trafics massifiés en Europe et qui pourra mener à une réduction non négligeable des émissions de CO<sub>2</sub> résultant du secteur des transports;*

*- considérant qu'en absence d'un plan d'affaires relatif à la gestion et au développement de la plate-forme, le projet de loi repose sur des estimations vagues en ce qui concerne le potentiel du fret ferroviaire à partir du Grand-Duché de Luxembourg;*

*- considérant notamment que la commission européenne s'attend à une augmentation située autour de 55% jusqu'en l'an 2020 pour l'axe de fret ferroviaire du corridor Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon tandis que le Gouvernement luxembourgeois se base sur une augmentation de 300% jusqu'en 2020 pour le transport de fret passant par le site multimodal;*

*- considérant que le montant de 182.000.000 € (hors TVA) inscrit au «fonds du rail» ne concerne que les investissements de la première phase de l'aménagement d'une plate-forme multimodale sous rubrique;*

*- considérant qu'une deuxième phase (coûts 28.000.000 €) et, le cas échéant, une troisième phase (coûts 30.000.000 €) seront nécessaires pour finaliser le projet en question;*

*- estimant que la réalisation de la plate-forme multimodale aura pour conséquence que d'autres projets ferroviaires doivent être reportés dans le temps sans que ceux-ci aient été identifiés dans l'exposé des motifs;*

*- constatant que l'étude de trafic globale ayant comme but d'analyser toutes les activités de la région susceptibles de générer du trafic fait défaut à l'heure actuelle;*

*- estimant que des dépenses supplémentaires seront inévitables, notamment pour la construction de l'infrastructure routière inhérente au projet;*

*- déplorant qu'à l'exception de la renaturation du cours d'eau «Diddelenger Baach», le projet de loi ne mentionne aucune autre mesure de compensation;*

*- considérant que les dépenses pour la mise en place de mesures de protection des riverains, notamment des écrans antibruit qui devront être érigés dès que des seuils prédéfinis seront dépassés, font défaut dans le budget;*

*invite le Gouvernement*

*- à établir un plan de développement pour les nouveaux terminaux intermodaux rail/route à Bettembourg-Dudelange en se basant sur différents scénarios d'évolution économique susceptibles d'avoir un impact sur celle du fret ferroviaire;*

*- à finaliser l'étude de trafic globale en tenant compte de toutes les activités économiques, commerciales et artisanales risquant d'entraîner une augmentation de trafic dans la région;*

*- à évaluer l'impact financier de tous les travaux supplémentaires destinés à garantir la desserte des sites EUROHUB Sud et terminaux multimodaux CFL;*

*- à intégrer les mesures de protection des riverains (par exemple les écrans antibruit) dans le projet de loi pour le financement de la deuxième phase;*

*- à définir des mesures de compensation supplémentaires;*

*- à présenter les résultats des études susmentionnées avant le vote du projet de loi réglant la deuxième phase du projet à la Chambre des Députés.*

*(s.) Josée Lorsché, François Bausch, Eugène Berger, Félix Braz, Camille Gira.*

Dofir soen ech lech elo scho villmools Merci an och Merci fir d'Opmierksamkeet.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci der Madame Lorsché. Als nächste Riedner ass den Här Gibéryen agedroen. Här Gibéryen, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- Merci, Här President. Och vun eiser Säit aus e Merci un de Rapporteur Ali Kaes fir säi Rapport.

Ech mengen, hei ass e wichtige Projet, wou mir schonn zënter Laangem heibannen driwwer debattéieren, fir ebe méi de Camionsverkéier op d'Schinn ze verleeën. Dat ass eng positiv Entwécklung, déi mer hei ënnerstëtzen alleguer, schonn zënter Laangem, an eisen Diskussiounen. An ech mengen och, dee Site, dee mer hei zu Lëtzebuerg hunn, deen och warscheinlech deen eenzeg méigleche Site hei zu Lëtzebuerg wier, ass optimal, well mer engersäits d'Eisebunnsnetz an engem grouss Mooss zu Beetebuerg hunn, mat dem ganzen Triage, mir hunn d'Autobunn do a mir hunn d'Plaz, fir kënnen eben esou ee Logistikzenter ze maachen.

Et ass kloer, datt mer hei eng positiv Entwécklung hunn, sief et fir d'Ëmwelt, sief et fir eis Économie oder sief et och fir d'CFL selwer, déi heivu ka profitéieren. Kloer ass, datt, wat awer och op där enger Säit positiv ass op där anerer Säit negativ Konsequenzen huet, well mer wëssen, datt, wa mer méi Camionsverkéier wëllen op d'Schinn kréien, da muss dee Camionsverkéier sech konzentréieren op enger Plaz eben, fir op déi Schinn ze kommen. Dat ass net aneschtens méiglech.

An duerfir verstinn ech och net d'Iwwerleeunge vu menger Virriednerin hei vun deene Gréngen, déi am Fong ëmmer soen, mir musse méi Camionen op den Zuch kréien, mä wann dann de Projet kënnt, am Fong dee vu vir bis hanne kritiséieren: datt ze vill Camione kommen, datt se hei och nach tanken, datt mer d'Plaz ewechhuelen, fir dat ze bauen.

Ech mengen, et kann een net dat eent an dat anert hunn! Et muss ee sech fir eppes entscheiden. A wa mer eis eens sinn, datt mer wëllen esou e Logistikzenter maachen,...

## (Interruption)

...datt mer esou e Logistikzenter maachen, da musse mer och wëssen, datt dat Camione mat sech bréngt, datt mer duerfir Plaz brauchen. A mir solle frou sinn, wa se da schonn heihinnerkommen, datt se och nach hei tanken an net iergendwou am Ausland tanken.

Ech mengen, mir kënnen och net op déi Steiere verzichten.

Mä ech wëll awer soen, wa mer dat maachen a mer wëssen, datt esou vill Camione sech hei konzentréieren - et gëtt geschwat, am Ufank sollten dat 600 Stéck sinn -, datt dat ka bis op 1.600 eropgoen, da musse mer natierlech och kucken, wéi mer dee Camionsverkéier gemeeschtert kréien.

Mir wëssen alleguer, datt d'Saarautobunn elo nach net déi Autobunn ass, déi am iwwerfëllsten ass. A wann eng Kéier de Bypass elo zu Helleng gebaut ass an zu Fréiseng d'Opfahrt, déi awer näischt mat dëser Aart vu Camionsverkéier ze dinn huet, wann déi bis gebaut sinn, da leeft de Verkéier.

Mä mir hunn ee schwaarze Punkt an deem Eck, dat ass d'Opfahrt vun der Saarautobunn op Diddeleng/Beetebuerg Strooss. Jiddwereen, deen do erop- an eroffiert, weess haut, wéi schwéier et do ass, erop- an erofzefueren.

Duerfir ass jo och heizou e Parallellprojet geplangt, wou dann eben do e grouss Rondpoint gebaut gëtt, wou dann eben déi Camione sollen erop- an eroffueren. An domadder hu mir am Fong e Problem: Well mir soen, dee Rondpoint muss gebaut ginn, datt ass ganz kloer, well mer elo schonn eng Verkéierssituatioun do hunn, déi net ze akzeptéieren ass an déi grouss Staue provoziert. Mä op där anerer Säit musse mer awer wëssen, wa mer och elo nach all déi Camionen an Zukunft iwwert dee Rondpoint erfleeden an dann iwwer eng Stéchprouf op dee Logistikzenter féieren, dann ass dee Rondpoint scho vu virus u ganz staark hypothezéiert a mir féieren och de Kaméidi, dee jo domadder zesummenhängt, och méi no bei d'Haiser an d'Leit erun.

Duerfir géife mir - an da si mer erëm mat deene Gréngen averstanen - proposéieren,...

## (Interruptions)

Jo, wann Der eng gutt Iddi hutt, firwat soll een dann net dermat averstane sinn?

► **Une voix.**- Très bien!

## (Interruptions)

Et kënnt zwar net esou dacks vir, mä heiansdo ass dat awer de Fall.

## (Brouhaha)

► **M. Félix Braz (déi gréng).**- Mä nach méi dacks wéi bei aneren!

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- ...datt ee sollt eng separat Op- an Offahrt méi wäit op der Saarautobunn maachen, méi op d'Diddelenger Kräiz zou, wou een am Fong dee ganze Verkéier, deen op de Logistikzenter geet, direkt vun der Autobunn géif erfuehlen an erëm erfuehlen, also e separaten Échangeur maache fir nëmmen déi Camionen. Da kréiche mer déi aus deem neie groussen Échangeur eraus, well soss ass do de Chaos scho virprogramméiert!

Also mir plädéieren derfir, datt de Minister nach eng Kéier mat senger Verwaltung schwätzt. Well ech sinn iwwerzeegt, wa mer net elo ufänke mat plangen, wann dat bis eng Kéier do steet, da gesi mer, wat fir e Chaos datt do produzéiert gëtt, an da komme mer souwisou am Nachhinein drop zrëck a soen, mir mussen dohinner fueren, fir eben dee Camionsverkéier do ewechzekeréien.

Domadder geet gläichzäiteg dann och de Kaméidi, dee vun de Camione gemaach gëtt; och dat ass eng normal Konsequenz. Mä och do muss een dergéint agéieren. An duerfir plädéiere mir, datt do wierklech alles gemaach gëtt, fir souwuel zu der Bierenger Säit wéi zur Beetebuerg Säit déi Autobunn, déi Op- an Offahrten esou mat Schallschutzwänn ze bestécken, datt esou mann wéi méiglech Kaméidi un déi Leit erugedroe gëtt, déi do op där enger an op där anerer Säit wunnen.

Ech mengen, et ass also e wichtige Projet. Mä mir mussen awer wëssen, déi Konsequenzen, déi sinn normal, mä mir musse versichen, déi Konsequenze fir déi Leit, déi do an där Géigend wunnen, fir déi esou niddreg ze hale wéi méiglech. A wéi gesot, duerfir plädéiere mir fir eng separat Op- an Offahrt, déi direkt bei dee Logistikzenter geet.

De Käschtepunkt ass zwar héich, muss ee soen: honnert an déi achtzeg Milliounen fir dëse Projet an, et ass gesot ginn, fir d'Gebailchekeiten nach eng Kéier iwwer 20 Milliounen. Da kënnt nach warscheinlech eng Kéier dee Chiffer derbäi, wat de Stockage ubelaangt. De Rondpoint ass net iwwer 40 Milliounen, duerfir gëtt et jo och kee separat Gesetz.

Mä insgesamt wäert dee Projet hei awer, wann e bis ganz realiséiert ass, esou ëm 250 Milliounen Gelder kaschten, wat kee klenge Projet ass, mä wat menger Meenung no awer e wichtige Projet ass. An trotz deenen Iwwerleeungen, déi mer hunn, mengen ech, muss deen do gebaut ginn, muss och de Rondpoint gebaut ginn. A mir hätte souguer nach gär, datt do derniewent och nach soll zousätzlech eng separat Op- an Offahrt gebaut ginn. Da wier de Projet richtig gutt. An ech...

► **M. le Président.**- Här Gibéryen, Dir misst lues awer sécher zum Schluss kommen.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- Här President, wann Der mer elo dräi Sekonne ginn hätt, da wier ech fäerdeg.

► **M. le Président.**- Déi kritt Der natierlech. Mengetwegen och fënnef.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- Ech brauch déi net.

Dofir bréngen ech d'Zoustëmmung vun der ADR.

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

► **M. le Président.**- Merci dem Här Gibéryen. Da kritt d'Wuert den zoustännegen Nohaltegekeetsminister Claude Wiseler.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Merci, Här President. Ech wëll ufänken, andeem ech selbstverständlech dem Rapporteur, dee jo ganz enthousiastesch dat bruecht huet, Merci soe fir d'Engagement, och der Kommissioun fir déi gutt Aarbecht, déi se och an enger schneller Zäit hei gemaach huet. An et war elo gutt, datt mer an där schneller Zäit dat do gemaach kruten a mer et elo nach virun der Vakanz gestëmmt kréien, well déi Aarbechte sinn effektiv prett, fir lasszefueren.

An ech muss och soen, datt, wann ech haut gesinn, wat um Site selwer ass - an déi, déi e wéineg an der Eisebunn méi an- an ausginn, déi wëssen, datt de Site ausgelaacht ass an datt u sech déi Aarbechten do dréien -, datt also och dee Besoin, dee mer heimat erfëllen, wa mer dat hei bauen, datt deen och een ass, dee reell do ass a wou et gëllt, esou schnell wéi méiglech an der Extensioun weiderzekommen.

Dat ass wichteg, dat einfach ze gesinn! Mä déi 180 Milliounen, dat si jo enorm vill Suen. Et si jo wierklech vill Suen! An et ass eréischt déi éischt Phas, déi aner sinn zwar méi kleng, mä duerno si mer bei 230 Milliounen, wann et da bis zum Schluss wär. Et muss een also och wëssen, wat mer hei amgaange sinn ze maachen.

Mir hunn iergendwou eng Kéier gesot, datt mer eng Diversifikatioun vun eiser Économie wëlte maachen. Mir hu gesot, datt d'Logistik ee vun deene Punkten ass, déi eis sënnvoll erschéngen.

Firwat hu mer dat gesot? Mä well mer hei e groussen Avantage als Land hunn: dat ass, an engem zentralen Deel vun Europa ze leien, wou mer a relativ kuerzer Distanz extrem vill Leit touchéiert kréien, datt mer op engem Réseau ferroviaire, op engem Schinnennetz leien, wou mer wierklech am Zentrum vun deene grouss Linne leien, déi vun Amsterdam bis erof an de Süden, Italien an och Spuenien, ginn, datt mer also och vun den Autobunnen aus an engem europäesche Réseau leien, wou mer zentral sinn a wou d'Accessibilitéit zu deene groussen Zentre relativ einfach ze maachen ass, an datt mer einfach vun der geografischer Situatioun wëlle profitéieren, fir eng nei, eng aner Ékonomiesbranche auszubauen.

Vun do ausgehend muss een natierlech kucken: Wéi baut een dat aus? An do gëtt et u sech dräi grouss Plazen hei am Land, déi Sënn maachen, wann een dat wëllt ausbauen. Dat éischt, dat ass de Flughafen - kloer! Do schwätze mer nach duerno iwwert d'Vols de nuit e puer Wuert, mä et ass u sech genau deeselwechte Kontext. Dat ass de Flughafen, wou iwwert d'Fligeren, iwwert d'Cargolux, iwwer aner Gesellschaften e groussen Deel vun där Logistik do ukënnt, era-kënnt, déi dann hei weiderverdeelt gëtt an d'Groussregioun an och wäit iwwert d'Groussregioun eraus.

Dat ass, zweetens, an do laacht een heiansdo driwwer, mä trotzdeem, et ass de Port de Mertert am Fluvial. A wann een d'Zuele kuckt vum Port de Mertert, well dat ass deene meeschte Lëtzebuerg net esou bekannt, da gesäit een, datt och do eng ganz Logistikaktivitéit um Fluvial sech ronderëm de Port de Mertert beweegt. An do mécht d'Regierung och an deenen nächste Jore ganz grouss Investissemter, fir u sech déi do Logistik besser an de Grëff ze kréien a fir och haaptsächlech kënne vum Fluvial op d'Schinnen direkt eng Verbindung ze maachen, déi eis dann och sënnvoll erschéngt, fir déi Logistik ze maachen.

A schlussendlech ass et den Eurohub Sud, wou déi ganz Organisatioun ronderëm de Ferroviaire geschitt a wou mer wëllen déi Transferte vun de Camionen - ob dann elo d'Paletten eriwvergeholl ginn oder ob de ganze Camion eriwvergeholl gëtt -, wou mer dat wëllen organiséieren a wou mer eis en Instrument wëlle schafen, wat effikass ass a wat d'Konkurrenz och duerhält.

A wann een och kuckt, wéi déi Logistik sech an deene leschte Joren netament um Schinnennetz an op der Autoroute ferroviaire entwéckelt huet, da gesäit een, dat huet jo an den 90er Joren fir dat eent, am Joer 2007 fir dat anert, also den Terminal Enn 90er Joren an d'Autoroute ferroviaire am Joer 2007, richtig ugefaangen, da gesäit een, wéi déi Zuelen an deene leschte Jore massiv an d'Luucht gaange sinn. An et gesäit een och, wéi mer elo saturéiert sinn op deenen Terminalen, fir am Fong ze gesinn, datt déi Extensioun an der Realitéit eppes ass, wat sech och chiffriéiere léisst, souwuel finanziell. An de Businessplang, deen déi eng an déi aner hunn, déi weisen eis, datt déi Capacitéite méiglech sinn.

A wann Der - ech wëll der Madame Lorsché just soen -, wann Der effektiv schwätzt vun enger Logistikaugmentatioun vun an déi 50% oder 55% an deenen nächste Joren, déi d'Kommissioun gesot hätt, an Dir sot, déi Pläng, déi entwéckelt gi si vun de Gesellschaften, déi sinn awer wäit driwwer, dann heescht dat jo net, datt mir an eiseem Développement, wou et just ëm d'Quantitéit en général vun der Logistik geet, dat heescht vun dem transportéierte Material, dann heescht dat net, datt mer net kënnen e Shift vun der Logistik kréien, wou mer wesentlech méi vun deem, wat souwisou transportéiert gëtt a wat nëmmen esou vill eropgeet, datt mer méi kënnen dovun eriwwer op aner Transportmittel huelen; wou och d'Kommissioun en fin de compte seet, datt et natierlech sënnvoll wär, wann et um Fluvial wär oder wann et op der Schinn wär, dat, wat elo op de Camionen ass.

An dat ass am Prinzip awer eppes, wou mir mengen, datt kann eng aner Croissance do sinn. D'autant plus, datt mer soen, dat Ugebuet - a wou och d'CFL seet -, dat Ugebuet, wat do soll gemaach ginn, bréngt jo natierlech eng grouss Attraktioun a bréngt eis d'Méiglechkeet, méi ze augmentéieren, wéi dat en valeur absolue am Kllasseschen augmentéiert gëtt.





D'autant plus, wann ee kuckt déi Konnexiounen, déi eis méiglech gemaach ginn, da gesäit een, wat fir eng Potenzialitéiten dat huet.

An dat wëll ech dann och soen: Et geet och net nëmmen drëm, wéi Verschiddener et hei gesot hunn, fir just CO<sub>2</sub> anzespieren. Dat ass natierlech eng wichteg Fonctioun dovunner. Mä et geet eis schlussendlech en finalité och drëm, Aarbechtsplazen ofzesécheren an nei Aarbechtsplazen ze schafen. Mir wëllen hei e ganzen industrielle Secteur entwéckelen, dee potenziell eng Rei Aarbechtsplazen, och där manner qualifizierter Aarbechtsplazen, mä och där anerer, ka produzéieren. An dat ass am Fong eng vun den allerhaaptsächlechten Zilsetzungen, déi mer verfollegen.

An dann ass et natierlech kloer, wa mer dat wëllen op deem Site do maachen - an et ass dat, wat den Här Bodry gesot huet -, da muss dat a Konditiounen gemaach ginn, déi en uerdentlech Fonctionnement och erlaben. Et ass total inimaginabel, wa mer e Site do hätten, wou duerno eng oder zwou Stonnen déi Camionen an de Staue stinn. Et muss eng aner, eng uerdentlech Entrée do gemaach ginn. Et muss och gekuckt ginn, déi Verbindung mat der A13, datt mer déi uerdentlech hikréien an datt och dee Flux vu Camionen, deen am Dag erakënn, datt een deen uerdentlech ka maachen.

Wat sinn d'Previsiounen? Wann een elo positiv kuckt, dann ass u sech geduecht: Haut hu mer dräi Trains combinés par jour, dat soll 2025 bis zu aacht eropgoen. Trainen op der Autoroute ferroviaire: dräi, dat soll kënne bis op 16 eropgoen. D'Capacitéit vum Stockage-Terminal: 1.250, dat soll bis op 2.100 eropgoen. An d'Camionen den Dag, dat ass scho genannt ginn, vu 600 op 1.600 erop. Dat sinn d'Perspektiven, déi wëllen duerch déi Capacitéit, déi mer eis hei ginn, an deenen nächste Joren errecht ginn.

D'Madame Lorsché huet d'Fro gestallt: „Wéi ass et da mam Fonds du rail? Wat fir eng Projete ginn ewechgelooss?“ Do gëtt et eng duebel Äntwert: Mir hunn an deenen zwee, dräi Joer elo kee Projet ewechgelooss. Mä mir hunn natierlech duerch d'Tässele vun de Projeten, duerch d'Gesinn, datt déi eng sech méi schnell, manner schnell realiséieren, kënnen anescht aménagéieren, agencéieren, fir eis eng Rei Finanz fräizestellen.

Mä ech wëll awer och soen, datt eng Rei Projeten an deene leschte Joren op der Streck bliwwen sinn, wou mer einfach gesot hunn: „Déi do stoungen am Fonds du rail, déi stinn elo net méi am Fonds du rail.“ Dat ass awer déi Escher Streck vun 1,6 Milliarden. Dat ass awer de Kierchbiere, deen eis 1,2 Milliarde kascht hätt. Déi si vum Programm virun dräi Joer erfogeholl ginn. Déi stinn net méi dran. An do hu mer 2,8 Milliarden en fin de compte gespuert, déi mer elo net investéieren an déi eis awer och eng Préconditioun waren, fir datt mer iwwerhaapt konnten drun denken, dat hei an e Fonds pluriannuel eranzehuelen.

Quitte datt mer an deene leschten zwee Joer elo keng Projete méi zousätzlech fale gelooss hunn, mä datt mer se just agencéiert hunn, wéi déi vun der Klengbettener Streck respektiv dem Eurocap-Rail, wou mer schonn eng Diskussioun hei driwwer haten, mä wou einfach d'Realitéit eis gewisen huet, datt mer net esou schnell drukomm sinn, wéi ech am Fong geholl oder wéi d'CFL et gär gehat hätt. Mä datt ass einfach eng Realitéitsfro gewiescht. Mä déi aner zwee, déi si momentan net am Fonds pluriannuel méi dran.

An dann ass et kloer, datt, wa mer wëllen - fir dat nach eng Kéier ze soen -, wa mer wëllen effektiv dee Logistiksektor entwéckelen, jo, dann heescht dat evidenterweis, datt méi Camionen dohinnerkommen. Dann heescht dat, datt et méi Trafic op der Strooss gëtt, dann heescht dat, datt méi Leit op deem Site schaffen. Dann heescht dat, datt mer déi Entwécklung wëllen. Elo gesinn ech dat emol a priori als eppes extrem Positives un, well genau dat hätt ech jo gär. Ech wëll jo do Aarbechtsplazen an där Géigend entwéckelen. An net nëmmen an där Géigend, mä och an anere Géigende ronderëm de Flughafen oder ronderëm de Port de Mertert. Ech wëll déi Aarbechtsplazen!

Mä recht hutt Der, wann Der sot, wa mer se schafen, jo, da mussen mer och d'Konditiounen esou maachen, datt och déi Leit, déi do wunnen, an déi zukünfte Leit, déi derbäi wunne kommen... Well dat si jo dann - Beetebuerg an Diddeleng - Gemengen, déi och do ënner Drock kommen, wa méi Leit dohinner schaffe kommen, well dann och méi Leit wëllen dohinner wunne kommen. Wat mer jo am Fong och gär hätten, datt d'Leit esou no wéi méiglech schaffe vun do, wou se wunnen. Also hätte mer gär, datt déi Gemenge sech sollen entwéckelen. Mir müssen also déi Konditiounen schafen.

Wat elo dat Ganzt ëmweltméisseg ugeet, do sinn dräi Saachen, déi mer effektiv gekuckt

hunn. Dat Éischt, dat ass all dee Kaméidi, deen do ronderëm entsteet. Do sinn eng dräi Études détaillées gemaach ginn, wou duerno festgehale ginn ass - niewent deene Wallen, déi dann do bestinn an déi de Kaméidi ofhalen -, datt et natierlech och haaptsächlech drëm geet, fir d'Gestioun vum Site notament nuets - well do ass de Kaméidi, deen emol kéint stéieren -, nuets esou ze maachen, datt, wann do Manipulationen geschéien, wann do geschafft gëtt, datt dat op deene Plaze geschafft gëtt, wou mer dann eng Ofsécherung hunn, déi fir eis och esou mann wéi méiglech..., oder esou gutt wéi méiglech dee Kaméidi an de Grëff kritt.

An natierlech ass et och kloer, datt musse Parkplaze fir d'Camionneuren do sinn an datt müssen och déi Konditiounen do sinn, datt all déi Leit, déi op de Site kommen, kënnen och um Site bleiwen, kënnen do och déi Konditiounen fanne vun Accueil, déi sënnvoll sinn, fir datt déi net an déi Gemenge ronderëm mat de Camionen parke ginn, fir do ze stéieren. Alles dat ass jo genau dat, wat mer gemaach hunn.

Dat Zweet, dat ass, wat d'Vegetation ugeet. Do mussen mer ronn zwee Hektar kompenséieren. Dat war ufanks geduecht, am Neie Wal ze maachen. Elo si mer amgaangen, awer eng Rei aner Terrainen ze kucken, wou de Comité d'acquisition a mir och et als méi sënnvoll emfannen, fir et ze maachen. Notament, wann ee kéint dovunner profitéieren, fir zwëschen der Autobunn A13 an Diddeleng-Biereng e weineg ofzeschützen duerch nei geplanzte Bëscher oder wéi och ëmmer, da wär dat nach méi sënnvoll wéi deen initiale Projet. Dat si mer elo amgaangen ze kucken. Ech hoffen, datt mer virun der Vakanz oder kuerzfristeg duerno och kënnen do eng definitiv Äntwert ginn.

A schlussendlech, dee ganzen Hydrologiesproblem mat der Emleung vun der Baach, der Renaturéierung vun der Baach, der Kreatioun vun den Opfaangbasen, deen ass scho genuch hei erkläert ginn, do brauch ech net drop anzegeen.

Dann ass et och evident, datt dat ganz Stroossennetz muss iwwerkuckt ginn. An dat schéngt mir och logesch ze sinn, datt dat parallel gemaach gëtt. Dofir sinn och Ponts & Chaussées prett, wann dëst Gesetz gestëmmt ass, fir och unzefänken, dee Rond-point Diddeleng-Biereng ëmzebauen, well mer einfach müssen deen Trafic do besser an de Grëff kréien. Dee muss also méi Capacitéit kréien an haaptsächlech mussen en och kënnen direkt an de Site eragoen, ier d'Leit, ier d'Camionen an de Rond-point kommen, datt se direkt am Site kënnen ofbauen. Dat schéngt mer wesentlech Konditiounen ze sinn, fir dat Ganzt kënnen an enger Gestioun ze maachen, déi fir jiddwereen effikass ass.

Ech soen lech op jidde Fall villmools Merci fir déi Zoustëmmung, déi ech hei vun alle Bänke kritt.

Ech ka leider elo kee Wuert iwwert d'Motioun soen, well ech se nach net gesinn hunn an net kritt hunn. An dat elo live ze maachen..., wann Der mer géift eng Chance ginn, fir se a fénnef Minutten ze liesen, an zéng Minutten, vläicht nom nächste Gesetzestext, drop zrëckzekommen, dann hätt ech eng Chance, fir se ze liesen a fir se ze kommentéieren. Mä et geet elo schlecht hei op der...

► **Une voix.** - Mir maachen dat.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - ...op der Chambertribün.

Ech soen lech Merci.

► **M. le Président.** - Merci dem zoustännegen Nohaltegkeetsminister. Domadder wär d'Diskussioun ofgeschloss a mir këimen elo emol zur Ofstëmmung iwwert de Projet.

**Vote sur l'ensemble du projet de loi 6569 et dispense du second vote constitutionnel**

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

De Projet de loi 6569 ass ugeholl mat 60 Jo-Stëmmen.

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

*MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Fernand Diederich, Georges Engel, Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Roland Schreiner;*

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

*MM. Claude Adam, François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché et Viviane Loschetter;*

*MM. Gast Gibéryen et Fernand Kartheiser;*

*MM. Jean Colombara et Jacques-Yves Henckes;*

*M. Serge Urbany.*

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

**(Assentiment)**

Dann ass dat esou décidéiert.

An ech géif lech da proposéieren, datt mer de Vote vun der Motioun géifen nom nächste Projet de loi huelen.

Mir kommen dann elo zu dem Projet de loi 6426, eng Ofännerung vum Gesetz iwwert den öffentliche Transport. Hei ass d'Riedezäit nom Basismodell festgeluecht. An et hu sech just ageschriwwen: déi Häre Berger an Urbany. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den Här Ali Kaes. Här Kaes, Dir hutt d'Wuert.

## 7. 6426 - Projet de loi modifiant:

### a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

### b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

#### Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Ali Kaes (CSV), rapporteur.** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, de Projet, deen ech lech elo hei virstellen, ass u sech e ganz wichtige Projet, well e Répercussiounen huet op d'Benotzer vum öffentlichen Transport respektiv besonnesch op d'Benotzer vum öffentlichen Transport, déi kee gültigen Ticket an der Täsche hunn.

Ben, leider kennt dat ëmmer erëm an ëmmer méi heefeg vir. Hei gouf et e Gerichtsuerdeel, dat dozou gefouert huet, datt mer eis Législatioun an deem Sënn müssen upassen. A well den Text e puermol tëschent der Chamberskommissioun an dem Statsrot hin- an hiergaangen ass, wëll ech ganz kuerz dach awer op d'Virgeschicht vum Projet agoen.

De Projet ass den 18. Abrëll 2012 vum Nohaltegkeetsminister déposéiert ginn. Den éischten Avis vum Statsrot ass vum 13. Juli 2012, d'Avis vum der Chambre de Commerce an der Chambre des Salariés sinn alle béid vum 27. Mäerz 2012. Bon, den honorabele Marc Spautz, haut Minister, war den 21. Mee 2012 zum Rapporteur ernannt ginn. De 26. September 2012 ass de Projet dunn analyséiert ginn an de 27. November sinn eng ganz Rei vun Amendementer zu deem Projet ugeholl ginn. Du kuum den éischten Avis complémentaire vum Statsrot den 22. Mäerz 2013. Dunn, den 22. Mee 2013, sinn ech u sech als neie Rapporteur genannt ginn. An an darselwechter Kommissiounssitzung ass u sech dunn den Avis vum Conseil d'État analyséiert ginn. De 17. Juni koumen zousätzlech Amendementer. Den 2. Juli dëst Joer koum dunn den zweeten Avis complémentaire vum Statsrot, a schlussendlech de 4. Juli ass an der Kommissioun vum Développement durable d'Analys vum deem Avis gemaach gi respektiv och de Rapport ugeholl ginn.

Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, ech hunn et scho gesot, dese Projet ännert d'Législatioun am Beräich vun de Kontrollen an de Sanktiounen fir d'Benotzer vum öffentlichen Transport of. Doniewent ginn awer och e puer Erreurs matérielles riichtgebéit. Dëst ass néideg ginn, dat heescht déi Ofännerung vun der Législatioun, bedéngt duerch en Uerteel vum Escher Friddensgericht.

D'Riichter huten nämlech festgehalten, datt d'Strof, déi en Zuchbenotzer kritt huet, deen en ofgelafenen Ticket presentéiert huet, u sech keng Base légale hätt. Des Weidere wier d'Majoratioun vu 50% zousätzlech zum Ticketspräis als Strof disproportionéiert. D'Affekote vun der Défense hu sech drop beruff, datt de Minister guer keng esou Sanktiounen iwwert de Règlement ministériel vun 2007 kéint festleeën, well eben dëst Règlement keng Base légale hätt a well esou eng Délégation de pouvoir net aus dem Gesetz vun 2004 géif ervirgoen.

Fir dese Vide juridique opzefüllen, gëtt also elo hei d'Gesetz vun 2004 iwwert den öffentlichen Transport ofgeännert, gradesou wéi de Règlement grand-ducal vun 2005 iwwert d'Strofen,

déi d'Kontrollere kënnen operleeën am Fall, wou eben e Voyageur kee valabelen Ticket huet. Doniewent ginn nach e puer Feeler verbessert, déi sech an dat genannt Gesetz vun 2004 ageschlaach haten.

D'Chambre de Commerce an d'Chambre des Salariés sinn d'accord mam Projet. Bon, a sengem éischten Avis huet de Statsrot sech formell opposéiert, datt administrativ Sanktiounen an engem Règlement grand-ducal fixéiert ginn, vu datt dëst net kompatibel mat den Artikelen 12 a 14 vun eiser Verfassung ass. Doniewent huet de Statsrot proposéiert, dës administrativ Sanktiounen an d'Gesetz vum 19. Juni 2009 ebe sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics anzeschreiwen, well hei e Strofesystem dra virgesinn ass, deen och de Kritäre vun der Jurisprudenz vun der Cour européenne des droits de l'Homme entsprécht.

D'Kommissioun huet doropshin den Text vun 2009 geännert unhand vun enger Rei vun Amendementer. De Statsrot war mat dem éischten Amendement averstanen, well senge Propose Rechnung gedroe ginn ass. Déi héich Kierperschaft konnt awer net novollzéien, firwat eng Referenz op den Artikel 11ter am Artikel 9 gemaach ginn ass, an huet ugekënnegt, d'Dispens vum zweete Vote ze verweigeren.

Den Artikel 9 befaasst sech mat de penale Sanktiounen, an de Statsrot versteet och net, dass dese Verweis net och am Artikel 8 gemaach gëtt, dee sech mat den Infractiounen beschäftegt.

Dir gesitt, hei geet et ëm juristesche Spëtzfingdecken, déi awer wichtig a richtig sinn. Leider ass et net esou ganz einfach, dat alles mëndlech ze erklären, duerfir halen ech et kuerz.

De Statsrot hat op alle Fall berechtigt Grënn fir seng Observatiounen, sou datt dës Referenzen op den Artikel 11ter ganz fale gelooss gi sinn. Bon, den Text ass also nach eng zweete Kéier vun der Chamberskommissioun amendéiert ginn. A sengem zweeten Avis complémentaire war de Statsrot averstane mam Text, sou datt de Rapport, wéi ech scho gesot hunn, de 4. Juli an der Kommissioun konnt ugeholl ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir d'Detailer verweisen ech och hei op mäi schrëftleche Rapport. Ech bieden lech, deesen Text ze stëmmen, fir datt mer de bestehende Vide juridique am Beräich vun de Strofe fir d'Schwaarzfuere am öffentlichen Transport opfëllen a fir datt hei all Acteuren déi néideg Base légale hunn.

Ech gi selbstverständlech och den Accord vun der CSV-Fraktioun zu deem Projet de loi a soe Merci fir d'Nolauschtenen.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **Une voix.** - Gär geschitt!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Rapporteur. An als éischte Riedner ass den Här Eugène Berger agedroen. Här Berger, Dir hutt d'Wuert.

#### Discussion générale

► **M. Eugène Berger (DP).** - Merci, Här President. Ech wäert ganz kuerz sinn. Ech maachen dat hei vu menger Plaz. Ech ka mech emol erënneren, datt eng Partei war, déi emol eng Kéier gefuerdert hat de gratis öffentlichen Transport. Leider hunn déi sech net an de Koalitionsverhandlungen 2004 duerchgesat.

Ech ka mech erënneren, datt och eng Kéier eise Premier an enger Tripartite wollt de gratis öffentlichen Transport. Och hie konnt sech net domadder duerchsetzen.

Duerfir hu mer also haut dann déi Diskussiounen hei iwwer en Text, wou et ëm Präisser a Strofe geet, wann een déi Präisser net bezilt. Mä dat gesot, kënne mer awer an där Logik dann hei an opgrond vun deenen detailléierten Aussoe vum Rapporteur deem Projet zoustëmmen.

Merci.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Berger. An den Här Urbany kritt nach d'Wuert.

► **M. Serge Urbany (déi Lénk).** - Jo, Här President, wéi ech de Moie wollt séier an d'Chamber kommen, et muss ee jo nach dovou profitéieren, soulaang et se nach gëtt,...

**(Hilarité)**

...sinn ech...

**(Interruptions)**

...sinn ech op enger Plaz ugehale gi mat 67, wou eigentlech nëmme 50 erlaabt war, an ech hunn e Protokoll vun 49 Euro bezuelt.