



Mä mir féieren hei eng Rei nei Infraktiounen an de Code pénal an, an et opläit de Gerichter, iwwer hir Jurisprudenz dat do ze definéieren, an d'Chamber ass ëmmer fräi, wa se géif fan- nen, dass bei der Interpretatioun, déi d'Gerichter maachen, an den Ae vum Parlament dat géif ze wäit goen, dann ass d'Chamber ëmmer fräi, d'Gesetz nees ofzeänneren an d'Gesetz ze preziséieren.

Mä à ce stade wou mer haut sinn, Här Urbany, kréie mer nei Infraktiounen, an d'Gerichter sol- len awer och e bëssen eist Vertrauen hunn, dass déi dat esou wäerten interpretéieren an hirer Jurisprudenz, dass et zu engem Schutz vun de Rechter vun deene Schwaachen hei- duerch kënn, an net duerch déi Exzesser, déi den Här Urbany beschreift, wou ech mengen, dass se net wäerte geschéien. Mä d'Chamber bleift, wéi gesot, ëmmer fräi, d'Gesetz och no- dréiglech ze änneren, wa se der Meenung wier, dass d'Gerichter net géife gutt schaffen.

► **M. Serge Urbany** (*déi Lénk*).- De Législa- teur soll eng propper Aarbecht ofliwwere vun Ufank un.

► **M. le Président**.- Ech mengen, et ass alles gesot, a mir géifen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 6514 iwwergoen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6514 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmung ass lancéiert. D'Procuratiou- nen.

De Vote ass ofgeschloss. Resultat: 57-mol Jo, zweemol Neen. Domat ass de Projet 6514 uge- holl.

Résultat définitif après redressement: le projet de loi 6514 est adopté par 58 voix pour et 2 voix contre.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Luc Frieden, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto- Gaasch, MM. Jean-Claude Juncker, Aly Kaes, Marc Lies, Paul-Henri Meyers, Mme Octavie Mo- dert, MM. Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter (par Mme Nancy Arendt);

MM. Marc Angel, Frank Arndt, Alex Bodry, Mmes Taina Bofferding, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Mars Di Barto- lomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Cécile Hemmen et M. Roger Negri;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, M. Eugène Berger, Mme Anne Brasseur, M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

MM. Claude Adam, Henri Kox, Mmes Josée Lor- sché, Viviane Loschetter, M. Roberto Traversini et Mme Christiane Wickler;

MM. Gast Gibéryen (par M. Fernand Kartheiser), Fernand Kartheiser et Roy Reding.

Ont voté non: MM. Justin Turpel et Serge Urbany.

Ass d'Chamber dermat d'accord, fir dem Projet d'Dispens vum zweete Vote ze ginn?

(Assentiment)

Jo, dat schéngt kloer ze sinn. Merci.

Da géife mer zum nächste Punkt vum Ordre du jour iwwergoen, der Presentation an der Dis- kussioun iwwert d'Projete 6626 a 6684, dat heescht de Bau vun engem Tram an de Bau vun enger Gare bei der Roudier Bréck. D'Wuert huet déi honorabel Rapportrice, d'Madame Jo- sée Lorsché.

8. 6626 - Projet de loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare centrale et le Circuit de la Foire Internationale au Kirchberg

et

6684 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferro- viaire

Rapport de la Commission du Développe- ment durable sur le projet de loi n°6626

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*), rappor- trice.- Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, als Rapportrice vun engem Projet de loi, deen eng laang a beweegte Virgeschicht huet, wéilt ech mat engem Merci ufänken. Ech wéilt deene Leit Merci soen, déi sech scho viru

Jorzéngte fir eng besser Mobilitéit zu Lëtze- buerg agesat hunn an oft géint de Stroum ge- schwomme sinn.

Ee vun hinne war den honorabele Willy Bourg, deen am Joer 2003 verscheed ass, Vizepre- sident vun der Chamber war an engagéierte Verfechter vum Tram. Fir hie géif haut en Dram an Erfülleng goen, natierlech am Fall, wou de Projet och gestëmmt gëtt.

En aneren, un deen ech wéilt erënneren, ass den honorabele Marc Zanussi, deen eis am Juni 2004, also viru genee zéng Joer verlooss huet, op de Mount, an dese Moment leider net méi kann erliewen. Den 20. November 1996 stoung de Marc Zanussi als President vun der deemoleger Transportkommissioun op deser Plaz an huet mat engem Rapport en éischten Débat d'orientation iwwer en Tram zu Lëtze- buerg ageleet. Domat war de politesche Grondstee fir déi folgend Jore geluecht. Duerfir hinnen e besonnesche Merci.

Et sollt awer 18 Joer daueren, bis de Projet de loi 6626, deen de Bau vum Tram erméiglecht, op deser Plaz ukomm ass. Dat ass schonn e be- sonnesche Moment, net nëmme fir mech als Rapportrice, mä ech menge fir lech alleguer, besonnesch fir déi Leit, déi d'Virgänger kannt hunn an deser Geschicht.

Domat kommen ech bei mäi Rapport a bei déi wichtegst Daten.

(Mme Simone Beissel prend la présidence.)

De 4. Oktober 2013 ass de Projet de loi 6626 vum fréieren Nohaltegkeets- an Infrastruktur- minister Claude Wiseler déposéiert ginn. Den 21. Januar 2014 huet de Statsrot säin Avis of- ginn. D'Avise vun der Chambre des Salariés, der Chambre de Commerce an der Chambre des Métiers datéiere jeeeweils vum 6. Februar, 19. Februar an 1. Abrëll 2014.

Den 29. Januar 2014 hunn d'Membere vun der Nohaltegkeetskommissioun mech als Rappor- trice designéiert. An de Sëtzunge vum 5. Fe- bruar, 30. Abrëll a 14. Mee 2014 huet d'Kom- missioun sech souwuel mam Gesetzesentwurf wéi och mam Avis vum Statsrot befaasst.

De 27. Mee 2014 huet d'Nohaltegkeetskom- missioun gemeinsam mat der Petitiounskom- missioun a mat der Kommissioun vun den Insti- tutiounen un enger ëffentlecher Debatt mat véier Pétitionnaires deelgeholl, déi d'Petitioun mam Numm „Géint den Tram a fir d'Ofhale vun engem Referendum“ als Objet hat. Duerno hunn déi dräi Kommissiounen hir Konklusiou- nen aus dem Austausch gezunn. Den 28. Mee 2014 huet d'Nohaltegkeetskommissioun mäi Projet de rapport majoritär ugeholl.

Wéi Dir konnt feststellen, jiddefalls déi, déi de Rapport gelies hunn, sinn ech am éischten Deel op d'Entstehung an op d'Geschicht vum Tram agaangen. Dozou just e kuerze mëndleche Ré- sumé.

Nodeems den Tram am Joer 1832 an Amerika erfionnt gi war, sech an der zweeter Halschent vum 19. Jorhonnert och an Europa verbreet huet, ass déi éischt Linn zu Lëtzebuerg den 22. Februar 1875 ageweit ginn. Dës Linn huet d'Gare mat der Uewerstad verbonnen an ass duerno bis op de Lampertsbiereg ausgedehnt ginn. Si hat eng Längt vu ganz genee 10 km.

Am Joer 1908 ass den Tram, dee bis dohi vu Päerd gezu gi war, duerch en elektreschen Tram ersat ginn, an dese moderne Modell huet sech tëschent zwee Weltkricher zu engem vun de beléifteste Verkéiersmëttel entwéckelt.

Am Kanton vun Esch/Uelzecht, dee mer hei net solle vergiessen, ass en éischten interkommun- nalen Tram ageweit ginn. Dat war am Joer 1927. En huet d'Südgemeinde matenee ver- bonnen a war souzesoen e Virleefer vum heite- gen TICE.

No sengem éischte Boom huet den Tram nom Zweete Weltkrich awer lues a lues u Beléiftheet verluer. Dat ass komm opgrond vun der rasan- ter Entwécklung vun der Automobilindustrie, vun der Kommerzialisierung vum Privatauto, deen an de 50er a 60er Jore ëmmer méi zu engem Statussymbol ginn ass. En ass ugesi ginn als Symbol vu perséinlecher Fräiheet a vun Identitéit.

D'Resultat war natierlech, dass ëmmer méi Stroosse gebaut gi sinn an datt d'Réseae vum Tram lues a lues suppriméiert gi sinn. Den Triumph vum Privatauto, et war souguer eng Marque, déi deen Numm gedroen huet, war trotz sengem Prestigewäert net vu laanger Dauer. Jiddefalls net an de grouse Stied. Schonn an de 70er Jore huet nees en Ëmden- ken zugonschte vum ëffentlechen Transport stattfonnt. Domat huet den Tram, wéi et oft genannt gëtt, eng Wiedergebuernt erlieft an huet et fäerdegbruecht, sech nieft anere Syste- mer wéi dem Metro a ville Stied géint de Pri- vatauto duerchzusetzen.

De Grond vun deem Revirement louch natier- lech am massiven Zouwuess vum Individualver-

kéier mat allen negative Konsequenzen, déi mer haut ganz gutt kennen. Net ze vergiessen huet och d'Pétrolskris an de 70er Jore zu engem Ëmdenken a puncto Ressourcéver- brauch misse féieren. D'Gesellschaft, d'Politik an d'Technik stoungen domat virun neien Erausforderungen. Weltwäit sinn nei a per- formant Tram- a Metrosystemer entwéckelt ginn, déi och zu Lëtzebuerg fir Begeeschterung gesuergt hunn, an dat net nëmme an deene méi marginale Kreesser, ënner anerem och bei deene Grénge.

De 7. Mäerz 1991 hunn eng Rei couragéiert Biergerinnen a Bierger, déi kenger politescher Partei ugehéiert hunn, sech zesummedoen an hunn d'„Tram A.s.b.l.“ gegrënnt, mam Zil, d'Iddi vun engem Tram zu Lëtzebuerg populär ze maachen an ze konkretiséieren. Zesumme mam Mouvement écologique an der Fondation Oekofonds huet d'Tram A.s.b.l. eng Etüd mam Numm „E modernen Tram fir Lëtzebuerg“ an Opdrag ginn Ufank den 90er Jore. Se ass vun der Technescher Universitéit vu Wien duerch- gefouert ginn. D'Resultater vun där Etüd sinn den 21. Februar 1992 am Théâtre municipal vun der Stad Lëtzebuerg vum Ingenieur a Pro- fessor Dokter Hermann Knoflacher virgestallt ginn.

Domat louchen déi éischt konkret Pläng um Dësch. Si hu virgesinn, dass den zukünftigen Tram un de Réseau vun der Eisebunn géif uge- schloss ginn an, grad wéi de Projet vun haut, vun der Gare bis op de Kierchbiereg géif gezu ginn. Nodeems d'Chamber an d'Regierung sech bis dohin am Hannergrond gehalen ha- ten, sech net weider agemëscht haten, si se bei der Virstellung vun där Etüd erwächt, mam Re- sultat, dass duerno ganzer véier Legislaturperi- oden, also ganzer 20 Joer, am Zeeche vum Tram stoungen. Op déi wéilt ech kuerz agoen.

Déi éischt Regierung, déi sech intensiv mam Tram beschäftegt huet, war d'CSV/LSAP-Koali- tioun aus de Jore '94 bis '99 mat - um Ufank - dem Jacques Santer als Premierminister an duerno, no sengem Départ op Bréissel, mam Här Jean-Claude Juncker. D'Transportministesch war d'Madame Delvaux-Stehres, déi zesumme mat der Stad Lëtzebuerg d'Etüd Luxtraffic an Opdrag ginn huet, fir ze analyséieren, wéi ee Modell vun Tram sech fir d'Hauptstad an d'Re- gioun ronderëm am beschte géif eegnen.

D'Konklusioun vun där Etüd war déi, dass e modernen Tram kombinéiert mam Bus a mat der Bunn vill Virdeeler hätt an déi beschte Léi- sung fir Lëtzebuerg géif duerstellen. D'Regie- rung huet doropshin decidéiert, de Projet ëm- zusetzen. No engem Hearing, un deem 16 Or- ganisatiounen an aner Acteuren deelgeholl hunn, kouw et an der Chamber zu engem éischten Débat d'orientation, bei deem den éierewäerte Marc Zanussi wéi gesot Rapporteur war.

An deem Kontext ass d'Regierung den 9. De- zember 1997 iwwer eng Motioun opgefuerdert ginn, de Projet BTB ze beschleunegen, fir datt en am Joer 2002 kéint a Betrib goen. Dat heescht, wann dat agetruede wär, wäre mer haut mam Tram hei. D'Motioun war vun der grénger Fraktioun déposéiert ginn an à main levée vun der Chamber ugeholl ginn. Am Mäerz 1999 huet d'Madame Delvaux-Stehres awer missen deklaréieren, dass d'Viraarbechten net wäit genuch fortgeschratt waren an datt de Projet net kéint op d'Schinn gesat ginn. Bis zu de Wahlen am Juni 1999 war et hir net méig- lech, en deementspriedende Projet de loi ze déposéieren.

Du sinn d'Wahle komm, d'Wahle vum 13. Juni '99. D'CSV/DP-Koalitioun huet sech och virge- holl, de Projet BTB ëmzesetzen. Den Transport- minister Henri Grethen huet en neit Mobilitéits- konzept ausgeschafft mam Numm mobilitéit.lu a wollt domat méi eng nohalteg Mobilitéit zu Lëtzebuerg an d'Weg leeden. Bei der Presenta- tioun vu sengem Konzept huet de Minister Grethen deklaréiert, dass de Kierchbiereg duerch en Train-tram mat der Stater Gare géif ver- bonne ginn, an dat a Kombinatioun mam Bus. En deementspriedende Projet de loi ass den 11. November 2003 vun der Chamber ge- stëmmt ginn, huet awer keng Suite méi kritt.

Déi nächst Regierung. No de Wahle vum 13. Juni 2004 ass de Projet BTB vun der folgender Regierung opgegraff ginn. Am Regierungspro- gramm huet déi nei gebilten CSV/LSAP-Koali- tioun mam Transportminister Lucien Lux sech souwuel op d'Etüd Luxtraffic, déi mëttlerweil schonn zéng Joer um Bockel hat, gradesou wéi och op d'Mobilitéitskonzept vum Minister Gre- then beruff an huet d'Kreatioun vun engem komplette Réseau Train-tram ugekënnegt.

Mat deemem Projet wollt dës Regierung méi wäit goe wéi hir Virgänger. Nieft deem scho ge- plangte Réseau hat den Transportminister Lu- cien Lux nämlech wëlles, nach zousätzlech Quartieren un den Tram unzeschleissen. Dat ass awer net esou komm, well Mëtt November 2005 kouw et zu engem monumentale Revire-

ment, wéi d'Vertrieder vun der CFL dem BTB e Gnadestouss versat hunn. D'CFL huet dekla- réiert, dass de Projet Train-tram virun allem aus Sécherheets- a Capacitéitsgrënn net realiséier- bar wier an datt den Ëmbau vun der CFL-Infra- struktur op d'mannst zéng Joer, wann net méi, géif daueren.

D'Regierung huet awer net kapituléiert. Si huet en Aarbechtsgrupp an d'Liewe geruff, deen als Missioun hat, alternativ Systemer zum BTB ze analyséieren. Schonn am Mäerz 2006 louchen d'Resultater vir. Si hunn ausgesot, dass déi opti- mal Léisung géif am Tram léger leien.

Fir dese Projet ze konkretiséieren, huet d'Regie- rung zesumme mat der Stad Lëtzebuerg den 21. Juni 2007 de Groupement d'Intérêt Écono- mique Luxtram gegrënnt, dee mer haut nach hunn. Dese GIE, wéi e genannt gëtt, hat als Opdrag, e Projet de loi auszeschaffen, deen all Aspekter vum Projet Tram géif ernaassen, vu sengem Finanzement bis hin zu senger Realisa- tioun a senger Exploitation. D'Objektiv war, am Joer 2014 mat der Konstruktioun vum Tram unzufänken an am Joer 2017 fäerdeg ze ginn. D'Broschür „Mobile 2020 - Mobilitéit, déi be- weegt“, hat Der all an de Boiten, se ass an all Haushalt verdeelt ginn, mat der Informatioun vum Transportminister Lucien Lux, dass den Tram léger géif gebaut ginn.

Duerno sinn nees Wahle komm. Et war déi véiert a lescht Legislaturperiod virun de Wahle vum 21. Oktober 2013, an et war um Nohal- tegkeets- an Infrastrukturminister Claude Wise- ler, fir d'Releve vum Projet ze iwwerhuelen. Ën- nert dem Numm MoDu huet de Minister e Mobilitéitskonzept ausgeschafft, wat op eng in- teraktiv Approche an op d'Komplementaritéit vun den eenzelne Verkéierssystemer gesat huet. Och him dofir e grouse Merci am Numm vun der Rapportrice.

► **Une voix**.- Très bien!

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*), rappor- trice.- Domat hat de fréieren Nohaltegkeetsmi- nister de Referenzkader fir d'Mobilitéitspolitik vun de folgende Jore gesat an de Grondsteen fir dese Projet de loi geluecht.

De 4. Oktober 2013 huet den Här Wiseler de Projet de loi 6626, wéi ufanks gesot, dépo- séiert, mam Zil, de Bau vun enger Tramslinn tëschent der Gare an dem Kierchbiereg definitiv ëmzesetzen.

De Regierungsprogramm vun der aktueller DP/ LSAP/déi-gréng-Regierung, -Koalitioun och ge- nannt, huet de Bau vun deser Linn bestätegt. Awer net nëmme: De Regierungsprogramm vun 2013-2018 gesäit och vir, dass déi zweet Phas, an zwar den Ausbau a Richtung Findel an Héienhaff op där enger Säit, an Houwald, Gaasperech, Cloche d'Or op där anerer Säit, beschleunegt soll ginn. An et ass do, wou mer haut stinn.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, dass war mäi Réckbléck op déi lescht 20 Joer Mobilitéitspoli- tik zu Lëtzebuerg. E war vläicht e bëssen exten- siv, mä 20 Joer sinn 20 Joer. Et ass mir drëms gaangen, ze weisen, wéi vill politesch Energie schonn an de Projet Tram investéiert ginn ass, ier e fuere kann.

Ech kéim dann zum Objet vum Gesetzesprojet, wou ech fir den technesche Volet op d'Pläng an op d'Grafike wéilt verweisen, déi un de Ge- setzestext attachéiert sinn.

Kuerz gesot, dëst Gesetz erlaabt der Regierung, sech mat der Zomm vun 230,520 Milliounen Euro u folgende Realisatiounen ze bedeelegen:

- 1) um Bau vum éischten Tronçon vum Tram, deen d'Stater Gare mam Kierchbiereg verbënnt;
- 2) um Bau vum Centre de remisage et de maintenance;
- 3) un der Acquisitioun vun de sougenannten „Rames“, déi d'Passagéier befërderen;
- 4) un der Ëmsetzung vun de Kompensatiouns- moossnamen;
- 5) un den deementspriedenden Etüden.

Dese Montant gëtt zweemol am Joer un de Präisindex ugepasst an entsprécht der Part vun zwee Drëttel, déi vum Stat gedroe ginn, während de leschten Drëttel un d'Stad Lëtze- buerg fält. D'Aarbechte ginn als Utilité publique deklaréiert, inklusiv dem Bau vum Centre de remisage et de maintenance.

De geplangten Tronçon huet eng Längt vu 7,5 km a begräift folgend Elementer: Plattfor- men, op deenen den Tram en site propre circu- léiert mat 15 Statiounen, déi an der Moyenne 500 Meter vuneneen ewech leien; dernieft fën- nef Multimodalstatiounen, déi d'Kombinatioun vum Tram mam Zuch, Bus, Auto a Vélo wäer- ten erméiglechen. Den Tableau a mengem Rapport informéiert am Detail iwwert déi ver- schidde Kombinatiounen, jee no Statioun.

Déi zweet Realisatioun ass wéi gesot de Centre de remisage et de maintenance, deen dräi Mis-



sionne soll erfüllen: éischtens den Ënnerhalt vun de Rammen, zweetens d’Maintenance vun de festen Installatiounen an drëtzens d’Administration mam sougenannten zentraliséierten „Poste de commande“, deen d’Exploitation vum Réseau gëiert.

Well den CRM am Ganzen 3 ha fir Gebailechkeeten an 3,5 ha am Ausseberäich wäert anhuelen an an eng sougenannten „Zone spéciale de conservation“ um Bord vum Gréngewald implantéiert gëtt, muss dës Bau vu Kompensatiounsmoosname begleet ginn. Dat opgrond vun der Habitats-Direktiv, déi geziilt Etüde virschreift a puncto Impakt vun der Konstruktioun op d’Fauna, d’Flora an Habitat.

Dernieft ass och eng Evaluatioun vun den Inzidenzen op déi mënschlech an natierlech Ëmwelt verlaangt. Dës Etüde sinn erfollegt an hunn erginn, datt op deem Terrain eng Rei Déiercher ënnerwee sinn: d’wëll Kaz, d’Fliebermaus an d’Hieselmaus.

(M. Mars Di Bartolomeo reprend la présidence.)

D’Kompensatiounsmoosname sinn der zoustänneger Kommissioun de 14. Mee 2014 virgestallt ginn. Se bestinn aus der Acquisitioun vun 2 ha Terrain, wou geziilt Beplantungen a Moosname wäerten ergraff ginn, an dernieft aus der Suppressioun vum CR119, deen duerch de Gréngewald fiert.

Doriwwer eraus sinn och speziell Moosname virgesinn, fir d’Grondwaasser virun enger eventueller Pollutioun ze schützen während den Aarbechten um Chantier, haaptsächlech am Beräich vum Centre de remisage et de maintenance.

Sou vill zum sougenannten „Centre“, deen eben derfir do ass, fir den Ënnerhalt ze garantéieren. De Fachleit no hätt dee Centre de remisage et de maintenance net kënnen bei der Infrastruktur um Houwald gebaut ginn, wou schonn eng entsteet, well dee Site ze kleng ass an d’Infrastruktur sech net dozou eegent, quitte datt aus ëmweltpolitescher Siicht dee Site bestëmmt méi sënnavoll gewiescht wär.

Ech komme bei deen drëtten Deel vum Finanzement. Dee besteet aus der Acquisitioun vun de Rammen, fir de Persounentransport ze garantéieren, mat jeeweils enger Längt vu 45 m, enger Breet vun 2,5 m an enger Capacitéit vu jee 300 Passagéier. Zu Spëttestonnen ass eng Frequenz vun dräi Minutte virgesinn, woubäi ze bemerken ass, datt dës System ausbaufäeg ass. D’Vitesse läit an der Moyenne bei 20 km/h an iwwersteigt déi vun de städtesche Bussen an der Moyenne ëm 5 km/h.

Hei bleift ze soen, datt d’Alimentation tëschent der Gare an dem Arrêt Pont-Rouge net iwwert déi klassesch Caténaires ofgeséichert gëtt, mä iwwert déi méi innovativ Method vum sougenannten „Biberonnage“, enger Aart Alimentation iwwer Batterie, déi d’Stadbild net wäert veränneren. Schutzmoosname si virgesinn am Beräich vum Kaméidi a vun de Vibratiounen, déi den Tram op d’Émgegend kéint hunn.

E Wuert nach zu der Exploitation vum Tram. Et ass zréckbehalte ginn, datt de Groupement d’Intérêt Économique Luxtram an eng Gesellschaft evaluéiere soll, där hiert Kapital a Form vun Actionariat ausschliesslech aus öffentliche Gelder besteet, an zwar zu zwee Drëttel aus staatleche Gelder an zu engem Drëttel aus dem Kapital vun der Stad Lëtzebuerg. Déi gebrauchten Terraine si gréisstendeels am Besëtz vum Stat an zum Deel am Besëtz vun der Stad Lëtzebuerg a wäerten dat och bleiwen. D’Infrastrukturen an de Fuhrpark ginn an de Besëtz iwwer vun der Gesellschaft Luxtram.

Wat déi berechtigt Suerg vun der Geschäftswelt ugeet a puncto Nuisancen an eventuelle kommerziellen Defiziter, ass d’Kommissioun informéiert ginn, datt den Nohaltegkeetsministère zesumme mat der Stad Lëtzebuerg an de Geschäftsleit e Comité de suivi op d’Bee gestallt huet an datt am gemeinsamen Averstännis mat alle Partner Léisungen ausgeschafft ginn, déi dee gefaarten negativen Impakt op d’Geschäftswelt a Grenze wäerten halen. Sou vill zum Tronçon, deen iwwert dës Projet soll finanziert ginn an deen de Previsiounen no am Joer 2017 soll fäerdeggestallt ginn.

An der Kommissioun ware mir eis eens, datt et mat deem Tronçon net duergeet, fir d’Verkéiersproblematik an der Stad a ronderëm d’Stad an de Grëff ze kréien. Mir waren eis eens, datt d’Extension vum Réseau a Richtung Peripherie dowéinst esou séier wéi méiglech soll stattfannen, éischtens a Richtung Findel an Héienhaff, wou e Park & Ride mat 4.000 Emplacementer soll gebaut ginn; zweetens a Richtung Cloche d’Or, wou e Park & Ride mat 1.500 Emplacementer soll entstoen, an drëtens a Richtung Houwald, wou d’Kombinatioun mat Zuch a Bus wäert méiglech ginn. Dat, well déi allgemeng ekonomesch Entwécklung an deenen Aktivitéitszonen a méi speziell

och d’Entwécklung vum Logistiksektor an anere Servicer um Findel d’Besoine vum öffentliche Persounentransport wäerte massiv erhéien.

Dernieft ass an der Kommissioun och un déi héich Schülerzuel erënnert ginn, déi Dag fir Dag op de Campus Geeseknäppche fiert an op öffentliche Transportmëttel ugewisen ass.

Des Weiteren ass an der Kommissioun iwwer eenzel Projekte geschwat ginn, déi enk mam Projet Tram zesummenhängen. Och hei war d’Kommissioun sech eens, datt den Handlungsbedarf grouss ass. Beispillsweis beim Projet vun der neier N3, wou och de Buergermeeschter vun Hesper heibanne ganz interesséiert war mat den dräi Modulen Nord, Sud a Centre, déi d’Gemeng Hesper entlaaschte sollen an am Joer 2020 entaméiert wäerte ginn, wann d’Etüden zur Zäit ofgeschloss ginn.

Oder awer beim Bau vun der Eisebunnsliin Beetebuerg-Lëtzebuerg oder beim Contournement vun Zéisseng respektiv beim Boulevard vu Märel. An natierlech och beim Bau vu weidere Park & Riden an der Grenzregioun, well et geet jo schliesslech och ëm d’Pendlers. Dat als Ausblick op d’Joren, déi virun eis leien. Et leien der scho vill hanner eis.

Ech kommen dann zum Avis vum Statsrot. A sengem Avis vum 21. Januar 2014 ënnersträicht de Statsrot, datt de Bau vun engem éischten Tronçon net duergeet, fir d’Verkéiersproblematik ze léisen, an datt de Bau vum Tram a Richtung Peripherie dréngend noutwendeg wier. Mir waren eis also eens.

Déi héich Kierperschaft huet sech och am Kontext vu Kompensatiounsmoosnamen zu Wuert gemellt an huet fonnt, datt déi Moosname vum Vote missten definéiert ginn an der Chamber virgestallt ginn. De Gesetzestext sollt dem Statsrot no och kloerstellen, datt d’Kompensatiounsmoosnamen iwwert dës Gesetz matfinanziert ginn. An e war schlussendlech der Meenung, datt am Intitulé vum Gesetz net den Numm vun enger Gesellschaft sollt figuréieren, mä datt eng Referenz op déi geografesch Lag oder eben op de Kadaster sollt gemaach ginn.

D’Chambre des Salariés hirersäits begreist de Projet Tram vum Prinzip hier a betount d’Wichtigkeet vu senger Extension. D’CSL warnt awer virun all Privatisierungsversuch, wat d’Servicer vum öffentlichen Transport ugeet. Se berëfft sech dobäi op eng ganz Rei vun europäeschen Direktiven a Reglementer an ënnersträicht, datt den öffentlichen Transport e staatlech finanzierte Service muss sinn, deen alle Biergerinnen a Bierger gläichermoossen an zu sozialen Tariffer soll accessibel sinn.

An deem Kontext dréckt d’CSL d’Suerg aus, datt de Groupement d’Intérêt Économique Luxtram an eng Société anonyme kéint verwandelt ginn, a fäert, datt de Stat seng Parten u Privatinvestisseure kéint verkaufen. Ofschléissend verlaangt d’CSL, datt d’Exploitation vum Tram an déi öffentliche Hand transferéiert soll ginn.

D’Chambre des Métiers dréckt hirersäits e ganz kompletten Désaccord zum gesamte Projet aus an ass der Meenung, datt et dem Tram u Flexibilität feelt. Och stellt si sech Froen iwwert de Finanzement vun de folgende Phasen an iwwert d’Entscheidung vun der Geschäftswelt. Schlussendlech invitéiert d’Chambre des Métiers d’Regierung, iwwer Alternativen nozedanken, nom Typ Busway-Metz, Téléphérique a Funiculaire.

D’Chambre de Commerce läit dertëschtent mat hirem Avis, weist sech d’accord mat der Strategie vun der Regierung inklusiv dem Tram, werft awer eenzel Froen op, wat d’Etappe vun der Emsetzung a vum Finanzement ugeet. An deem Kontext verweist d’Chambre de Commerce op de Regierungsprogramm an op eng méiglech Zesummenaarbecht mat der BEI, der Banque européenne d’investissement. Dernieft weist d’Chambre de Commerce op d’Nuisancen hin, déi op d’Geschäftswelt kënnen zoukommen, an invitéiert déi politesch Autoritéiten, den negativen Impakt mat alle Mëttelen esou minim wéi méiglech ze halen.

Zu den Aarbechten an der Kommissioun bleift nach ze soen, datt d’Kommissioun folgend Recommandatiounen vum Statsrot ugeholl huet: Si huet den Intitulé geännert an deem Sënn, datt an der Bezeichnung vum Gesetz net méi den Numm „Foire internationale“ benotzt gëtt, mä d’Bezeichnung „Circuit de la Foire internationale“, well dat e Stroossennumm ass an net den Numm vun enger Gesellschaft.

Se huet d’Kompensatiounsmoosnamen an d’Finanzéierung integréiert an drop gehalen, déi Moosnamen am Detail virgestallt ze kréien. Dat hunn d’Mataarbechter vum Nohaltegkeetsministère an déi Responsabel vun der Sociétéit Luxtram an der Sëtzung vum 14. Mee ausféierlech a kompetent gemaach. Dofir hinne e grouse Merci.

D’Kommissioun huet och dem Statsrot seng Aschätzung gedeelt, datt eng Extension dréngend noutwendeg wier, a war frou ze héieren, datt d’Regierung déi zweet Phas wëllt beschleunegen.

Nieft der Analys vum Statsrot sengem Avis huet d’Kommissioun sech mat weideren Theme befaasst, och Froen opgeworf, déi enk mat deem Projet verbundene sinn. Ech ka se net all opzielen, well et waren der vill. De Résumé vum wäitgefächerten Austausch tëschent de Membere vun der Kommissioun an dem Här Minister respektiv senger Mataarbechter a Mataarbechterinne fannt Der a mengem schrëftleche Rapport.

De Mataarbechter a Mataarbechterinne vum Ministère, déi eis an de Sëtzungen zur Säit stoungen, wëllt ech am Numm vun der ganzer Kommissioun e grouse Merci ausdrécken an dernieft och eiser Sekretärin, der Madame Rachel Moris, gradesou wéi de Mataarbechter vun der grénger Fraktioun.

Domat sinn ech schonn um Schluss vu mengem zimlech extensive Rapport a soen lech, léif Kolleeginnen a Kolleegen, bis heihi villmools Merci fir d’Nolauschten. Ech sinn awer nach net fäerdeg, well ech haut zwee Projekte gläichzäitig virstelle wäert.

Rapport de la Commission du Développement durable sur le projet de loi n°6684

Domat kommen ech schonn zum nächste Projet, deen enk mam Tram verbundene ass. Dat ass de Projet de loi 6684. Et geet ëm d’Modifikatioun vum Gesetz vum 10. Mee 1995 iwwert d’Gestioun vun der Eisebunnsinfrastruktur a méi speziell ëm den Aménagement vun enger zousätzlecher Haltestell op der Zuchliin Lëtzebuerg/Elwen.

Dës mëttlerweil néngt Modifikatioun vum Gesetz ass néideg, fir de Point d’arrêt Pont-Rouge an d’Gestioun vun der Eisebunnsinfrastruktur ze integréieren. Grad wéi de Projet Tram ass och dës Projet e Bestanddeel vum Mobilitéitskonzept MoDu, wat vum viregten Nohaltegkeets- an Infrastrukturminister Claude Wiseler ausgeschafft ginn ass a wat vun der aktueller Regierung iwwerholl ginn ass.

De Projet de loi 6684 ass de 24. Abrëll 2014 vum Nohaltegkeets- an Infrastrukturminister François Bausch déposiert ginn. Den Text vum Gesetz gëtt ergänzt vun engem Exposé des motifs mat den techneschen Aspekter vum Projet, dernieft engem Kommentar vun den Artikelen, enger detailléierter Fiche financière, enger Impaktstudie, déi ënnert der Responsabilitéit vun der Commission d’analyse des projets d’infrastructure ferroviaire realiséiert ginn ass.

De Statsrot huet säin Avis de 6. Mee 2014 ofginn. De 7. Mee 2014 huet déi zoustänneg Chamberskommissioun mech als Rapportrice designéiert. An darselwechter Sëtzung an an der Sëtzung vum 14. Mee 2014 huet d’Kommissioun sech mam Projet de loi a mam Avis vum Statsrot befaasst. An der Sëtzung vum 28. Mee 2014 huet d’Kommissioun mäi Rapport eestëmmeg ugeholl.

Dës Projet erlaabt d’Realisatioun vun enger ganzer Rei Aarbechten, déi ech just kuerz wëllt beschreiwen. De Point d’arrêt Pont-Rouge situéiert sech op der Eisebunnsstreck Lëtzebuerg/Elwen, méi genee gesot um Fouss vun der Bréck Grande-Duchesse Charlotte, och Rout Bréck genannt an och ënnert deem Numm besser bekannt.

D’Infrastruktur vun der Gare gëtt ergänzt duerch zwee Funicularen, déi d’Gare respektiv de Pafendall mat der Rouder Bréck solle verbannen. Den Accès zu de Funiculairé gëtt iwwer insgesamt dräi Lifter, Träpen a Rullträpen ofgeséichert. Zwee Lifter ginn um Niveau vun der Gare installéiert, deen drëtten an der Rue Saint-Mathieu am Pafendall.

D’Infrastruktur vun der Gare gëtt op der bestehender Eisebunnsliin am Hiwwel ënnert der Rouder Bréck gebaut a situéiert sech deemno tëschent der Stater an der Dummeldenger Gare. Dësen Halt, an dat ass interessant, féiert zu enger Entlaaschtung vun der Stater Gare, well eng zousätzlech Méiglechkeet geschafe gëtt, fir an d’Stad mam Zuch eranzekommen.

An deem Kontext ass virgesinn, datt sechs Zich an der Stonn den Arrêt Pont-Rouge bedéngen. D’Passagéier, déi aus dem Osten, Süden oder Westen op de Kierchbiere kommen, kënnen mat engem Zäitgewënn vun insgesamt zéng Minutte rechnen, well se net méi an der Stater Gare mussen erausklammen. Fir d’Leit, déi mam Zuch aus dem Norde kommen, ass den Zäitgewënn nach méi grouss; do läit e bei enger Véierelstonn, well hinnen den Émwee iwwert d’Stater Gare wäert erspuert bleiwen.

Doriwwer eraus gëtt awer och eng Verbindung zum Pafendall geschafen, eben ënnen an d’Rue Saint-Mathieu. Op där Plaz gëtt e Parking fir de Vëlo installéiert, e Bike & Ride, wéi een et kann nennen, e Parking fir de Vëlo, mat deem ee ka rechnen, wann een ënnert an uewe wëllt

weiderfueren, dann hëlt ee säi Vëlo ganz einfach mat. Beim Lift an der Rue Saint-Mathieu gëtt zousätzlech och eng Statioun fir de Vëlo-system vun der Stad Lëtzebuerg installéiert, soudatt insgesamt zwee Vëlosparkinge wäerten do entstoen. An der gesamter Infrastruktur huet de Vëlo fräien Accès, inklusiv och an de Lifter an am Funiculaire.

Den ënneschten Halt vun de Funiculairé läit direkt iwwert der Gare. Op de Pläng ass et méi einfach ze verstoe wéi am mëndleche Rapport. Den ieweschten Halt vum Funiculaire situéiert sech um Boulevard John F. Kennedy an der Géigend vun der Place de l’Europe a läit an direkter Proximitéit zu der Banque européenne d’investissement, der BEI. Dësen Halt ass direkt un den Tram ugebonden an integréiert sech an den öffentliche Verkéiersréseau vun der Stad Lëtzebuerg.

D’Benotze vum Funiculaire bedeit fir d’Passagéier vum öffentlichen Transport keen zousätzleche Käschtepunkt. Fir déi Leit, déi weder Tram nach Zuch fueren, ass den Trajet gratis. Dat ass ofgemaach gi mam Här Minister. Den Tracé leeft op 67 m ënnerierdesch, e reit sech harmonesch an d’Landschaft an a respektéiert déi bestehend Trëppelweeër, déi schonn do installéiert sinn, gradesou wéi d’Vegetatioun.

Déi gesamt Längt vum Tracé läit bei 200 m, d’Zäit vum Parcours bei 63 Sekonnen an den Temps d’arrêt jeeweils bei 105 Sekonnen.

Ee Wuert nach zu der Capacitéit. D’Gare ass esou dimensionéiert, datt se ënnerhalb vun zéng Minutten evakuéiert ka ginn, woubäi mat maximal 600 Reesender pro Zuch gerechent gëtt. Bei der gläichzäiteger Arrivée vun zwee Zich kënnen also 1.200 Leit ënnerhalb vun zéng Minutte befördert ginn. An enger Stonn sinn dat maximal 7.200 Passagéier.

D’Experte ginn allerdéngs dervun aus, datt dës Zuel net erreecht ka ginn, an net emol zu Spëttestonnen et zu där massiver Zuel vu Passagéier wäert kommen. Si setzen och e Modell en place zu de sougenannten „Heures creuses“, deene rouege Stonnen, fir datt do just ee Funiculaire a Betrib ass, fir iwwerflësseg Fahrten ze erspueren. D’Capacitéit vum Funiculaire läit bei 140 Persoune pro Wagon.

Fir den Impakt op d’Ëmwelt ze analyséieren, ass am Joer 2012 en detailléierte Screening realiséiert ginn. Et ass festgehalen ginn, datt den Terrain nees a säin ursprënglechen Zoustand muss zréckbruecht ginn, notament duerch eng nei Beplanung vun deenen zerstéierte Plazen. Well den Terrain weder zum Patrimoine vun der Unesco nach zu der Pufferzon gehéiert, stellt sech kee Problem, wat den Impakt op wäertvoll Kulturierwen ugeet.

Den estiméierte Käschtepunkt fir de Bau vun der gesamter Infrastruktur a fir d’Uschafung vu Material läit bei 96,29 Milliounen Euro. D’Exploitationskäschte leien net grad bei 666.000 Euro am Joer.

De Chantier soll an dräi Phase verlafen an ass esou organiséiert, datt den Zuchbetrib net wäert weider beanträchtegt ginn. Aus deem Grond gëtt mat virgefäerdegten Elementer geschafft, déi net um Site, mä op enger anerer Plaz wäerte fabrizéiert ginn. D’Bauzäit läit am Ganze bei dräi Joer, mam Zil, datt den Tram vum Kierchbiere bis an d’Stad, zesumme mat de Funicularen, Enn 2017 a Betrib ka goen.

A sengem Avis vum 6. Mee 2014, natierlech, werft de Statsrot d’Fro op, ob et net opportun wier, d’Prioritéite festzesetzen, wat d’Infrastrukturaarbechten um Eisebunnsréseau ugeet, a weist drop hin, datt et sech bei dëser Modifikatioun schonn ëm déi néngt Modifikatioun vum Gesetz handelt. De Statsrot kritiséiert dann och, datt kee prezise Kalenner opgestallt ginn ass, wat déi eenzel Phase vun der Emsetzung ugeet.

Zum Article unique, deen d’Modifikatioun vum Gesetz erlaabt, huet de Statsrot keng Objection gemaach. Et war eigentlech e bësse flott feststellen, wéi gewëssenhaft e schafft. En huet just en iwwerflëssege Stréch am Text fonnt.

An der Réunioun vum 7. Mee 2014 huet den Austausch vun der Kommissioun mat de Vertreder vum Nohaltegkeetsministère stattfonnt. An där Sëtzung si ganz vill Diskussione gefouert ginn, wou ech just e puer Punkte wëllt ervirhiewen.

D’Notzungspotenzial vun enger méiglecher Fotovoltaikanlag um Daach vun der Infrastruktur wäert nach eng Kéier iwwerpréift ginn. Woubäi awer och déi prinzipiell Fro opgeworf ginn ass, ob de Stat net soll mam gudde Beispill virgoen, wann et sech ëm öffentliche Bau-



projeten handelt, an net nëmme just no Rentabilitéit soll kucken.

Et ass och iwwer eng elektresch Noutversuerung geschwat ginn. Déi ass séchergestallt.

Et ass och kloer, datt kleng Commercé kënnen entstoen um Site vun der Gare, déi awer nach net definéiert sinn.

Et ass och iwwert den touristesche Volet geschwat ginn, dee fir munchereen interessant geschéngt huet, wou de Ministère awer drop verweisen huet, datt den Tourismus an aner Kompetenze fällt an datt hei och d'Stad Lëtzebuerg misst agebonne ginn.

An et ass festgehalen ginn, datt véier Persounen fir d'Maintenance an d'Routinekontrollen um Site beschäftegt ginn. Woubäi déi Zuel awer nach kann erhéicht ginn, wann et sech als noutwendeg erweist - haaptsächlech a Spëttestonnen an och aus Sécherheetsgrënn.

Eng Rentabilitéitsetüd ass net duerchgefouert ginn, well allgemeng d'Kommissioun och der Meinung war, grad wéi den Här Minister, datt ee bei öffentleche Servicer net soll iwwer Rentabilitéit schwätzen.

Well d'Lifter de Flux vun de Passagéier effikass gëréieren, esou wéi et elo virgesinn ass, ass et och net méiglech, ee vun den dräi Lifter ze suppriméieren, och wann de Projet doduerch géif méi bëlleg ginn. Et ass och wichteg, datt de Flux vun de Passagéier richteg organiséiert ass.

Dëse Projet gehéiert an de Kader vun den Équipements, déi vun öffentlechem Intérêt sinn. Dowéint muss keng Modifikatioun vum PAG vun der Stad Lëtzebuerg erfollegen.

A schlussendlech huet d'Kommissioun zur Kenntnis geholl, datt d'Trape laanscht de Site just fir Noutfäll geduecht sinn an net zu Bewegungszwecker. Dat heescht, se sinn net geduecht fir do erop- an erofzefallen an der Fräizäit. Émsou méi, well d'Spadséierweeër duerch d'Natur erhale wäerte bleiwen.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, fir weider Detailler verweisen ech op d'Dokument vum Gesetz, wat sämtlech Pläng, Grafiken, technesch a finanziell Detailler vum Projet enthält. Domat hätt ech meng Aarbecht als Rapportrice vun direkt zwee Gesetzesprojete schonn ofgeschloss a soen lech Merci, datt Der ganz interesséiert nogelasschert hutt - jiddefalls déi, déi heibanne waren.

Villmools Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci der Madame Rapportrice. An dann hätt direkt d'Wuert den éischten ageschriwwene Riedner, den Här Claude Wiseler vun der CSV.

Discussion générale

► **M. Claude Wiseler (CSV).** - Merci, Här Präsident. Den Tram, datt ass jo eng laang Geschicht. D'Madame Lorsché huet se elo beschriwwen an ech soen hir och Merci fir de Rapport vun deenen zwee Gesetzter, och fir den Exposé hei. Ech woen elo net, iergendeen Komma un där Geschicht do ze änneren a se nach eng Kéier ze widerhuelen. Déi Zäit wëll ech effektiv probéieren, fir iwwert déi ganz Problematik vun der Mobilitéit, vum Verkéier a vun deene Schwieregkeeten, déi mer hunn, ze schwätzen.

Den Tram ass jo och e besonnesche Sujet, en fin de compte, ëmmer an deene leschten zéng, 20 Joer gewiescht. A jiddwereen huet am Fong, wann een iwwert den Tram schwätzt, esou seng Geschichtchen dozou ze erzielen. Déi eng, déi iergere sech, wa se sech un d'Zäit erënneren, wou se mam Vëlo op de Schinnen hänke bliwwen sinn an émgelass sinn. Déi aner, déi erklären an erzielen der aus hirer Studentenzäit, wou dat flott war, mam Tram ze fueren.

Déi aner, déi erzielen, wéi et awer an de 50er, 60er Jore modern war, fir den Tram ofzerappen, well en am Fong guer net méi an d'Zäitbild nach an d'Stad gepasst huet. An déi aner ziele mat enger gewëssener Nostalgie, wéi se als Kanner mam Tram duerch d'Stad gefuer sinn, d'Bomi besichen oder wien och ëmmer.

Jiddwereen huet seng Geschicht ze soen, mä haaptsächlech wat ee feststellt, dat ass, datt keen am Fong keng Relatioun zu deem Sujet huet. Ob et eng negativ oder eng positiv ass, se beréiert iergendwéi jiddwereen. An et beréiert een, datt een ëmmer eng Diskussioun, wann een iwwert den Tram schwätzt, kritt, wat eng Diskussioun mat Gefiller ass. Se ass ni ganz neutral. A well et eng ass mat Gefiller, ass et ganz oft eng irrationnell Aart a Weis, fir driwwer ze schwätzen.

Selte gëtt vun den Zuele geschwat. Selte gëtt vun de Folge geschwat. An déi Aussoen, déi ee kritt, déi si ganz schwierig unzepaken, well se eben haaptsächlech aus enger Gefillswelt stamen, well se haaptsächlech aus dem Bauch kommen a well se net rationnell sinn. An duerfir prætiéiert sech dee Sujet och esou gutt en fin de compte zur Polemik. Well en alles zouléisst. Well e mat de Gefiller spillt am Fong, andeem ee sech ganz oft op dat Rationnell misst zrëckzéien, fir ze soen: Wat ass dann elo d'Wierklechkeet, wat hu mer draus a wat hu mer net draus?

Ech hat, wéi ech deen Dossier iwwerholl hu virun enger Rei Joren, ni am Fong e staarke Bezuch zum Tram. Ech soen dat och ganz kloer a ganz dättelech hei. Ech war keen „Tramsfetischist“, an anere Wieder. Ech muss souguer éierlech soen, datt ech ufanks vun de Joren 2000, déi Zäit, wéi ech an der Stad Lëtzebuerg Schäfte war, och zu engem Skeptiker deelweis gehéiert hunn, dee rasonéiert huet mat en fin de compte Argumenter, déi engem ganz oft, och haut nach, de bon sens schéngen.

Fir ze soen, mä dat do ass awer e schrecklech deiert Investissement. Ass et jo och. Fir ze soen, datt et en fin de compte extrem onflexibel ass. Hätte mer net besser e Bus ze maachen? Well wann s de bis Schinnen am Buedem leien hues an du wëlls duerno eng aner Spur maachen, jo, da kriss de se jo net méi ëmgebaut, dann hues de esou vill investéiert, du muss erëm esou vill ewechrappen. Dat si jo och Argumenter.

Ech ka mech erënneren, datt ech esou geduecht hunn. Et sinn och Argumenter, déi jo haut nach oft gebraucht ginn an déi och en fin de compte verständlech sinn. Well et jo eng Fro ass, déi ee sech muss stellen.

Et ass och ëmmer d'Fro, déi ee sech stellt huet: Ass den Tram a senger Onflexibilitéit, an der Aart a Weis, wéi e muss gebaut ginn, an enger Festungsstad wéi d'Stad Lëtzebuerg dann dat richteg Beweismittel? Si mer net agëenkt an där Stad, wou mer sinn, mat..., mir hunn net méi Raum, mir hunn e groust Lach an der Mëtt vun der Stad, dat déi zwee Dealer vun der Stad trennt - ass et dat Richteg, fir just mat esou engem am Fong onflexibele Mëttel dohinner ze fueren?

Sinn déi Aarbechten, déi mer maachen, fir den Tram hinze kréien, mat all deene Probleemer, déi se am Trafic stellen, dann ze bewältegen? Gi mer eis do net enorm Probleemer sichen? Hu mer net duerch all déi Schwächen, déi mer duerch de Fait, datt mer kee BTB konnte baue sengerzäit, Décisioun 2004 oder 2005 - Dir hutt et virdru gesot -, hu mer do net iergenden Zuch verpasst? An hu mer net nëmme e Projet hei mat ganz ville Schwächen kritt?

Ech soen, ech hunn déi Fro jo vill misse sengerzäit stellen, kréie se och haut nach gestallt. Duerfir verstinn ech, datt een déi Fro stellt. Mä ech mengen awer, datt ee se muss op eng rationnell Aart a Weis ugoen.

Wéi ech da spéider d'Responsabilitéit vum Transportdepartement iwwerholl hunn, hunn ech probéiert, mer am Fong net d'Fro méi esou ze stellen - net d'Fro méi ze stellen, sinn ech fir oder géint den Tram? -, well ech en fin de compte fonnt hunn, datt déi do vereinfacht Fro, fir oder dergéint sinn, am Fong guer net déi richteg Fro ass, déi ee sech sollt stellen. Well dat net d'Fro ass, déi ee muss beäntweren.

D'Fro, déi ee muss beäntweren - an dat war dat, wat ech och sengerzäit als Optrag vum déizäitege Statsminister krut -, dat ass déi: Mir hunn e Verkéiersproblem hei zu Lëtzebuerg. Mir hunn e seriöse Verkéiersproblem zu Lëtzebuerg. Vläch net onbedéngt an der Stad. Duerch eng ganz Rei Phänomener verlagert e sech ronderëm d'Stad. Mä mir hunn e seriöse Verkéiersproblem am Land. Zwar net iwwert de ganzen Dag, mä moies an owes. An do hu mer awer e seriöse Verkéiersproblem. An d'Fro, déi ee sech huet misse stellen, dat ass net déi fir oder géint den Tram, mä dat ass déi Fro: Wéi ginn ech dee Verkéiersproblem un? A wat setzen ech en place, fir déi Schwieregkeet, déi mer wierklech hunn, ze léisen?

An dat ass keng kleng Schwieregkeet. Quitte datt ech muss soen, wann ech eis vergläiche mat anere Stied, mat anere gréissere Stied, eis Probleemer nach relativ ze kucke sinn, mä trotzdem si se do. A si hunn en Afloss op eis Liebensqualität evidenterweis a si hunn evidenterweis och en ekonomeschen Afloss op eis Kompetitivitéit. Brauchs de eng hallef Stonn, eng Stonn, fir op deng Aarbechtsplaz ze kommen an duerno erëm heemzekommen, da bass de wesentlech manner attraktiv, wéi wann dat op eng bëlleg, schnell Aart a Weis ka geschéien.

D'ailleurs, déi Zäit war genau dee Ministère, deen elo haut widerexistéiert, vum Développement durable zesumme gestallt ginn, an där Form, déi en elo huet, well en d'Méiglechkeet

huet, fir déi do Fro an all hire Facetten ze stellen a fir ze probéieren, eng gesamt Äntwert an engem Konzept ze kréien, wou all Elementer géifen zesummegefouert ginn.

D'ailleurs huet ee sech och missen d'Fro stellen, fir dee Problem ze beäntweren, déi doranner bestanen huet, fir sech emol ze froen: Wéi ass dee Problem dann iwwerhaupt entstanen, dee mer konnten hunn?

An d'Äntwert dorop war relativ kloer: Mir hunn an deene Joren, an den 90er Joren, an de Joren 2000, eng enorm Croissance gehat. Mir sinn haut zu 540.000 Awunner. Ech ka mech nach un déi Zäit erënneren, wéi ech méi jonk war, wou Lëtzebuerg aus 350.000, 360.000 Awunner eng laang Zäit bestoung. An dee Rhythmus, wéi dat an deene leschten zéng, 20 Joer an d'Luucht gaangen ass, ass jo trotzdem awer enorm gewiescht.

Plus 6.700 Awunner d'Joer an deene leschten zéng, 15 Joer an der Moyenne, ass jo eng enorm Croissance. En Emploi vun 10.000 ronn d'Joer méi, während zéng, 15 Joer, ass jo awer en enorme Wuesstum. An dat huet sech zesumme gestallt aus engem Drëttel Résidenten an zwee Drëttel Frontalieren.

A wann ech elo der neier Regierung hir Zuele kucken, déi se am Budget ausgedréckt huet, wat d'Perspectives financiéres sinn, da soen ech, datt am Fong de ganze Modell, deen och vun där neier Regierung elo als Perspektiv gestallt gëtt fir dës Legislaturperiod bis '18, genau déiselwecht Croissance weiderféiert.

Dat bréngt mech just zur Konklusioun, datt en fin de compte déi Perspektiven, notament, déi s de an der Mobilitéit ze léisen hues, déi Froen, déi s de der ze stellen hues an ze léisen hues, an deemselwechte Rhythmus weider wäerte goen.

Dee Wuesstum, et ass geplangt, wann ech déi Zuele richteg gelies hunn, datt mer 2018 en fin de compte mat quasiment 600.000 Awunner hei am Land rechnen, wann déi Croissance esou sollt weiderlafen, wéi déi Zuelen et am Budget weisen. Jo, da muss mer natierlech och dee Mobilitéitsmodell esou virgesinn, datt dat, wat mer brauchen, fir eise Budgetséquilibrium, eis Sozialsystemer oprechtzëerhalen, fir dat och mobil ze halen. Maache mer dat net, hu mer natierlech e Riseproblem.

Wou ass dann d'Realitéit gewiescht? Mä d'Realitéit, dat ass déi, datt mer haaptsächlech all Dag rise Frontaliersstréim hunn, déi an d'Land erakommen an déi op d'Stad Lëtzebuerg konvergéieren, op där enger Säit, an op där anerer Säit, datt mer eng diffus Urbanisation hei zu Lëtzebuerg hunn, déi och dorobber ziilt, alles moies op d'Stad Lëtzebuerg konvergéieren ze loossen an owes erauszeféieren, zentral an d'Stad also.

A wann een da seet, wéi et oft an den 90er Joren oder an de Joren 2000 gesot ginn ass: Mä et ass dach einfach, mir müssen den öffentlichen Transport méi promovéieren, dann halen d'Leit op, mam Auto ze fueren an dann huele se endlech de Bus oder den Zuch, da sinn eis Probleemer geléist; dat kléngt jo gutt, awer nëmme déi éischt 30 Sekonne kléngt et gutt.

Well wann een dat wëilt maachen, haaptsächlech moies oder owes, dann ass et natierlech total onméiglech, well eisen öffentlichen Transport zu deeneselwechten Zäite wéi eis Autobunnen an eis Stroosse strubbelvoll ass. A wéi do näischt méi weidergeet, ass den öffentlichen Transport, ob dat elo Bus ass oder ob dat Zuch ass, och iwwerfëllt, rammelvoll an et kënnt kee méi dran an et kann net méi gebraucht ginn.

Also ass et evident, datt, wann een dat wëllt erreechen, een enorm Effort muss maachen ausserhalb vun der Stad - an dat huet emol näischt mam Tram direkt ze dinn! -, ausserhalb vun der Stad, fir en öffentlichen Transport kompetitiv ze kréien. Déi Programmer sinn am Mobilité-durables-Kontext entwéckelt ginn. Déi nei Regierung huet dat och tel quel iwwerholl. An déi Budgetpropositionen, déi fir d'Joer 2015, an de Pluriannuel, dee fir déi Joren duerno virläit, spigelt dat och zrëck.

Déi grouss Strecke wéi Klengbetten op Bréissel, déi grouss Strecke wéi Péiteng an d'Zweeglesegkeet, déi eng Verdueblung vun den Zich an der Utilisation och mat sech bruecht huet, déi Strecke wéi Däitschland op Waasserbëlleg, wou och elo d'Zweeglesegkeet ugefaangen huet, wou mer souguer d'accord waren, fir op Igel an Däitschland d'Zweeglesegkeet ze bezuelen, well mer just dee Problem do wollten an de Grëff kréien, och déi Beeteburger Streck, wou jo elo, wann ech mech gutt erënneren, de Gesetzesprojet déposéiert ass, fir se weiderzebauen, sinn a sech Beispiller an de Bewäis derfir, datt jiddwereen d'accord ass, datt déi Mobilitéit, déi öffentliche Mobilitéit duerch d'ganz Land, an haaptsächlech op deenen do Strecken, muss ausgebaut ginn. An derbäi kënnt

dann natierlech dee ganze System vu Busspuren, déi Reorganisatioun vun de Bussystemer, déi ugeplangt ass, déi soll gemaach ginn.

A mir hunn och festgestallt, datt all Kéiers dann, wann een am öffentlichen Transport eng Capacitéit bäisetzt, dat net nëmme eng Capacitéit ass, déi einfach bäigesat gëtt an dann do-steet, ouni datt se gebraucht gëtt, mä datt den Effekt immédiate ass. Esou sinn an deene Jore virdrun, wann ech elo d'Zich kucken, am Internen Augmentatioun geschitt vun der Capacitéit, Zich bäigesat ginn, an direkt sinn d'Zuele vun de Leit, déi e gebraucht hunn, ëm 23% gestiegen, a bei de Frontaliere souguer ëm 37% innerhalb vu fënnf Joer. Datselwecht gesäit ee bei de Bussen, wou innerhalb vu fënnf Joer den RGTR mat der Augmentatioun vun der Offer direkt d'Demande nokomm ass an zu 37% méi Leit transportéiert.

E Bewäis also, datt, wann een en effikassen öffentlichen Transport dohinner setzt, dee qualitativ gutt ass, dee fonctionnéiert, da gëtt en och gebraucht. Da gëtt en och gebraucht an d'Leit huelen en, well se e wëllen. Mä e muss natierlech da qualitativ gutt sinn an en dierf net och am Stau stoe respektiv mat Panne belascht sinn. Well kënnt dat vir, da gëtt en net gebraucht.

An natierlech ass et och esou, datt déi nei Garé mussen duerfir gebaut ginn, ob dat elo Belval, Ettelbréck, Zens, Arrêt Pont-Rouge, multimodal ass. Multimodal Garé mussen iwwerall hikommen, fir dee System do fonctionnéieren ze loossen.

An ech soen awer gradesou gutt hannendrun, datt dat och fir eis heescht, datt de ganze Stroosssystem an dat ganz Net vu Stroossen och muss ausgebaut ginn. Well och wa mer ganz vill Leit op den öffentlichen Transport kréien, da brauche mer nach den Ausbau vun engem Stroossennetz, ob dat elo eng Zweemol-dräi-Autobunn vun der A3/A6 ass, ob dat de Boulevard de Merl ass, ob dat de Contournement vun Zéisseng ass, ob dat déi Stroosse sinn, déi am Norde ronderëm d'Nordstad, ronderëm Ettelbréck respektiv eng Zweemol-zwee-Spüregkeet vun der B7 an dann och en préparative vun deem, wat hannendru bei der N7 kënnt, dat awer à longue perspective..., datt dat awer och wichteg Elementer sinn am grouse Ganzen, fir e Mobilitéitskonzept an Zukunft ze gestalten.

Déi Fro, déi sech da gestallt huet, dat ass, datt natierlech datt nëmme kann an e Konzept gesat ginn. An ech hunn elo dat laang développéiert. Dir kënnt soen, elo huet en net iwwert den Tram geschwat. Mä ech wëll awer kloer an dättelech soen, datt fir eis dat ganz Konzept, och d'Mobilitéit an der Stad Lëtzebuerg, an engem Ensemble muss gemaach ginn an datt eng Mobilitéit an der Stad Lëtzebuerg, ob se mat Tram oder iergendeppes aneschters gemaach gëtt, strictement kee Sënn huet, wa mer et net fäerdegbréngen, déi grouss Stréim, déi mer brauchen an déi all Dag an d'Stad kommen, ze kanaliséieren an ze organiséieren.

Mä déi Stréim hunn awer natierlech och guer kee Wäert, wa se un der Peripherie vun der Stad Lëtzebuerg ophalen a wa mer dann net wëssen, wéi mer d'Feinverdeelung an der Stad solle maachen.

An dat Ganzt geet nëmme zesummen. Kréie mer dat Konzept net iwwert d'ganz Land an deelweis souguer iwwert d'Grenzen eraus, huet en Tram oder iergendeppes anescht strictement kee Sënn. A setze mer en Tram oder en Héichcapacitéitsbus dohinner an d'Stad a maache mer dat anert ronderëm net, also, ça ne sert à rien. Et ass nëmme den Ensemble, et ass nëmme d'Mobilitéitskonzept a sengem Ensemble an an all senger Facetten, wat zielt.

Wann een dann elo kuckt d'Fro vun der Mobilitéit an der Stad Lëtzebuerg an et gesäit een, wéi déi haut organiséiert ass, a mat allem gudde Wëlle vun deene Leit, déi se sengerzäit virun zéng, 20 Joer organiséiert hunn an déi och e Konzept entwéckelt hunn, wat sengerzäit net falsch war, mä wann een haut kuckt, wat fir Belaaschtungen an d'Stad Lëtzebuerg lafen, dat stäreférmegt Zesummeféiere vun de Bussystemer, wou quasiment alles duerch d'Nei Avenue oder duerch de Boulevard Royal féiert, wou mer effektiv ze vill eidel Busse momentan fueren hunn, mä et ass net de Leit an et ass net de Bussen hir Schold, et ass dem Konzept seng Schold, wat elo en fin de compte awer eng ganz Rei Bussen eidel fuere léisst, well wa se iergendwou Leit hibréngen, muss se och zrëckfueren, soss mécht dat Ganzt jo kee Sënn.

Mir hunn elo eng ganz Rei Stauen, och well mer eben déi Zentralitéit do hunn, well alles iwwert d'Gare och leeft a well och eis zentral Gare, wat déi eenzeg grouss Statioun ass hei an der Stad, fir eran an eraus op den Zuch ze klammen, well déi, och wa mer se nei gebaut hunn, och wa vill Capacitéit derbäikomm ass, och wa se vill méi schéi ginn ass, awer vun der Gréisst net genügend grouss ass, fir am Fong



deene Besoinen ze entsprechen, déi déi vun haut sinn.

Dat bedeit, datt evidenterweis méi wéi eng Gare muss an d'Stad kommen. Ob dat elo Hol- lerech ass, ob dat Zens ass, ob dat Houwald ass, ob dat den Arrêt Pont-Rouge ass oder ob dat d'Gare centrale ass, mir brauchen der eng ganz Rei a mir mussen d'Verdeelung vun der Verdeelung maachen.

Mir musse kucken, dat ass mer och evident, esou mann wéi méiglech Bussen, déi näischt an der Stad verluer hunn an haaptsächlech net op der zentraler Achs eppes verluer hunn, guer net an d'Stad méi eranzubringen. Duerfir mengen ech, datt mer den RGTR effektiv mussen, esou wäit et méiglech ass, un der Peripherie vun der Gare stoppen.

Evidenterweis musse mer eng Rei Opfangpar- kingen hunn a se stinn am Gesetzesprojet res- pektiv am Rapport nach eng Kéier opgezielt. Mir mussen eben déi noutwendeg Capacitéit op deene richtege Strecke schafen.

Duerfir war evidenterweis sengerzäit, wéi déi Décisiounen geholl goufen, och fir mech d'Fro: Jo, wat fir eng Mëttel setze mer dann elo an? A wat ass de Besoin vun der Stad Lëtzebuerg? An do muss een och ënnerscheiden, well ech hunn och déi Étude vun der ADR eng Kéier ge- kuckt, wéi si d'Analys maachen, wéi ee vun engem Quartier an deen anere Quartier kënnt. A mengen Ae kann een net alles matenee ver- wiesselen.

Et ginn zwee Systemer, déi mir an der Stad brauchen: Mir brauchen evidenterweis och nach an Zukunft fir jiddwereen hei e System vun der Stad Lëtzebuerg selwer, deen d'Mobili- téit tëschent de Quartieren ausmécht. Dat ass och zu engem groussen Deel der Stad Lëtze- buerg hir Responsabilitéit, fir dat ze maachen.

An dann niewendru brauch een awer och e System, wéi en dann och ëmmer ass - wéi en dann och ëmmer ass! -, e System mat enger grousser Capacitéit, deen all déi Pendler kann duerch d'Stad verdeelen, eng Feinverdeelung an der Stad ka maachen. An déi zwee Systemer mussen niewentenee lafen, well se ganz anere Besoinen, ganz aneren Demanden entspre- chen.

Déi Rechnungen, an ech maachen elo hei keng Calculen, well ech si sécher, datt den Infra- strukturminister eis déi Zuelen nach eng Kéier wäert am Detail nennen, mä et ass kloer sen- gerzäit an de Calcule gewiescht, datt den ak- tuelle Bus an de Capacitéiten net süffisant war, an datt och e Grousscapacitéitsbus, esou wéi en dann zu Metz ass respektiv an anere Stied, einfach, wann een de Calcul mécht vun de Ca- pacitéiten, net duergeet fir déi Besoinen, déi mer haut hunn.

Well du kanns jo net all fënnf Sekonnen ee fuere loosse! An an enger Sécherheet vun enger Exploitation vun engem Bussystem ass dräi Minutten oder zwou Minutten de Maxi- mum. Wann s de dat rechs, huet en nëm- men d'Halschent vun der Capacitéit vun deem, wat en Tram huet.

An da gesinn ech awer verschidde vun deene Leit, déi sech als Expert elo bezeichnen a Bréi- wer schreiwen, déi soen: Majo, et ass jo kee Problem, mir hunn absolut genügend Capaci- téit, wann s de en Zweegelenkbus all 30 Se- konne fuere léiss. Also kuckt eng Kéier, wat dat gëtt, all 30 Sekonnen en Zweegelenkbus fue- ren ze loosse! Mir kommen net weider an d'ganz Stad ass sécherlech blockéiert. Duerfir sinn ech, en fin de compte, zu där Konkusioun komm, datt déi eenzeg Capacitéit déi vun engem schinnegebundene Mëttel ass.

An dann d'Fro vun der Flexibilität, déi eng be- rechtigt Fro ass an déi jo och alicht, well et ass manner flexibel, en Tram, et ass evidenterweis manner flexibel. Mä d'Fro war ëmmer: Wou brauche mer da Flexibilität? A brauche mer déi Flexibilität? Well wat musse mer mat deem Tram maachen? Mir mussen en fin de compte d'Leit dohinner bréngen, wou se schaffen.

Se schaffen um Kierchbiere, se schaffen um Findel, se schaffen op der Gare, se schaffen an der Hauptstad a se schaffe schlussendlech och nach um Ban de Gasperich. Do schaffe se, do musse mer d'Leit hikreien. A mir huelen net de Kierchbiere a mer setzen en op eng aner Plaz. Mir brauchen also een Deel vun där Flexibilität sécherlech net, well mer ganz genau wëssen, wou d'Aarbeitsplaze sinn. An an deenen nächsten 20, 30 Joer wäerten d'Aarbeitspla- zen do sinn an néierens anescht.

An dann och déi Diskussioun, déi mer haten iwwert dat Ennerierdescht, wëll ech net méi drop zrëckkommen. Dat ass sécherlech eng Fro vum Präis an och vun der Exploitation, déi fir esou eng Stad net sënnvoll erschénkt.

Ech mengen, déi Diskussioun vum Mettis zum Beispill ass awer eng ganz interessant Diskus- sioun, déi awer ze féieren ass. An dat ass och a mengen Aen en extrem sënnvollt Transport-

mëttel. Mä do agesat, wou et de Capacitéiten entsprécht an enger Peripherie vun der Stad, wou mer en eventuell kënne brauchen, do entsprécht en de Capacitéiten, déi een effektiv kann huelen. An do muss ee sech iwwerleeën, ob een net esou e Mëttel asetzt.

A wann een elo kuckt, wat déi Mobilitéit en fin de compte als Käschtepunkt huet. Et gëtt jo och gesot: Den Tram ass deier! En ass och deier, en ass wierklech deier. Sou! Elo soen ech, wann ech awer dat vergläiche mat all deem Käschtepunkt, deen déi Mobilitéit brauch an deenen nächste Joren, mat all deenen Investis- sementer, déi musse gemaach ginn, ass et awer nëmme - ech wëll net soen, e klengen Deel, well do géif ech iwwerleien -, mä ass et awer nëmme een Deel dovunner.

Mä e kann awer och nëmme verstane ginn an deem ganze Komplex. An datt och haut gläich- zäiteg den Arrêt Pont-Rouge gestëmmt gëtt, fannen ech a sech eng positiv Saach, well dat Ganz ergëtt an engem Ensemble Sënn.

Sou, doraus ergëtt sech, datt d'CSV-Fraktioun dee Projet wäert stëmmen, souwuel deen ee wéi deen aneren. Mä ech sinn awer nach net fäerdeg mat menger Ried, well ech hunn nach eng ganz Rei Saachen trotzdeem do hannen- drun ze soen.

(Interruption)

Bis elo war et gutt, jo, fir déi gréng.

Neen, fir elo, ech wëll probéieren awer och wierklech déi Froen, déi mer hunn an déi mer eis stellen, och nach eng Kéier hannendrun ze soen. Mir hu virun e puer Deeg, et stoung an der Zeitung, d'Dier geklaakt vun enger Kom- missiounssetzung. Déizäit ass eis gesot ginn, virun e puer Deeg: Et ass jo net seriö, hei gëtt Zickzackkurs gemaach, et gëtt eis reprochéiert, fadenscheineg Grënn ze sichen, fir géint den Tram ze sinn, mir sinn onverständlech a kontra- diktoresch. D'Madame Lorsché huet gesot, et wär total kontradiktoresch, deen ee Projet ën- nert der Roudier Bréck ze stëmmen an dann eventuell géint den Tram ze sinn.

Ech soen lech just: Mir hunn lech elo gesot, wat eis Attitüd zu deem engen an zu deem anere Projet ass. Mä esou Argumenter ze ge- brauchen, en Arrêt Pont-Rouge ass gradesou sënnvoll an huet och sai Sënn, wann den Tram net uewe fiert. Well fir d'Leit do op enger Gare unzehalen an dann eropzuehelen an an e Bus ze huelen, mécht och absolut Sënn. Ech wëll just soen, et muss een also oppassen, wéi een d'Argumenter gebraucht.

Déizäit ass eis da reprochéiert ginn, mir wäeren dergéint. Ech hunn lech elo eis Meenung ge- sot. Mä ech hätt just gär, wa mer eppes soen, datt och dat, wat mer soen, eis gegleef gëtt. Mir hu gesot: Mir wëllen net un deem Vote do deelhuelen, net, well mer géint de Projet sinn - an ech widerhuelen et nach eng Kéier -, mä well mer einfach mat der Method, déi sen- gerzäit gefuer ginn ass par rapport zu de Péti- tionnaires, net d'accord waren.

Mir hu virun där Diskussioun mat de Péti- tionnaire gesot: Mir hätt gär e puer Deeg Zäit, well mer et logesch fannen, datt mer an eis Fraktiounen zrëckginn, fir dat ze diskutéieren, well et e Respekt virun de Péti- tionnaire war. Mir hunn dat während der Sessioun gesot heiban- nen, mir hunn et während der Kommissiouns- setzung gesot, datt mer et einfach normal fan- nen, datt, wann een esou eng Prozedur er- fënnt, fir d'Leit schwätzen ze loosse, fir d'Leit hir Meenung ausdrécken ze loosse, et léisst een d'Leit an d'Chamber kommen, dann ass et net normal, datt ee schonn deen Dag duerno op dem Ordre du jour stoen huet e Projet, wou een direkt seet, e gëtt ofgestëmmt a mer fuere mam Bulldozer derduerch.

(Interruption)

Vläicht wär d'Resultat datselwecht gewiescht, Madame Lorsché. Mä ech fanne just, datt mer hätt misse Respekt hu par rapport zu deene Leit.

An ech soen lech genau datselwecht, wann elo zwee aner Projekte kommen, wann elo de Projet iwwert d'Bourse kënnt, wou och eng Petitioun amgaangen ass, wann elo de Projet iwwert de Mariage kënnt, wou och eng Petitioun am- gaangen ass. Ech weess net, ob déi alleguer genuch Ennerschrëfte kréien, mä ech soen lech, wa se genuch Ennerschrëfte kréien, men- gen ech, datt et de Minimum wär, datt mer géifen deenen eenzelne Fraktiounen d'Méig- lechkeet ginn, doriwwer ze schwätzen, déi Ar- gumenter sech eng Kéier unzekucken an dann nach déi Meenung ze huelen, déi hir ass. Dat ass jo eng ganz aner Fro. Mä sech dann awer auszedrécken an zumindest déi Prozedur seriö ze huelen, schénkt mer de Minimum ze sinn.

Mir hunn och gefrot, datt mer gär hätten eng Ausso vun der neier Majoritéit iwwert d'Aart a Weis, wéi se mam Referendum virgeet. Ech fän- ken déi Diskussioun elo net nach eng Kéier un, well déi hate mer schonn de Moien an der

Kommissioun an do si mer jo e Stéck weider- komm, soudatt ech net wëll nach eng Kéier dat do soen.

Dat zum Prinzip.

Da bleiwen awer och nach eng ganz Rei Froen op zu dem Projet selwer, déi ech hei wëll am Numm vun der CSV an aller Däitlechkeet stel- len a froen.

Dat Éischt, dat ass eng Décisioun vun der Re- gierung, déi d'Regierung ugekënnegt huet an der Regierungserklärung a wou, wann ech mech net iren, och haut eng Motioun an d'Chamber wäert erabruucht ginn, wat am Prinzip jo och an der Kommissioun schonn duerchgeschwat ginn ass, déi doranner be- steet, datt méi schnell déi nächste Etappe solle gemaach ginn.

An ech muss jo soen, an der éischter Approche kann ee jo net dergéint sinn, wa méi schnell e Projet zum Enn soll bruecht ginn, deen eis a priori sënnvoll schénkt. Mir wëllen awer dozou wëssen, an dat ass d'Fro vun der Finanzéierung. Wann een nämlech kuckt, wéi dee ganze Mobi- litéitskonzept, wat dat elo a sengen eenzelnen Deeler, indépendant vum Tram, an deenen nächste Jore wäert kaschten, a wann een et da seriö an all sengen Deeler wëllt ëmsetzen, dann, soen ech, ass dat en enorme Batz.

Den Tram eleng, esou wéi en drasteet, wann ech de Budget richtig gelies hunn, da wäert deen 2015 op 87 Milliounen kommen, 2016 op 132 an 2017 op 162. Do mussen dann awer déi Deeler ewechgerechent ginn, ginn ech do- vunner aus, déi vun der Stad Lëtzebuerg ze be- zuele sinn. Op jidde Fall steet et esou an dem Volume II vum Budgetsprogramm.

D'Beetebuerger Streck, déi wäert 2016 30 Mil- liounen, 2017 70 Milliounen kaschten. De Cen- tre multimodal zu Beetebuerger, dee wäert 88 Milliounen 2015, 2016 53 Milliounen kaschten. Den Eurocap-Rail 30 Milliounen, d'Sandweiler Streck 20 Milliounen, den Arrêt Pont-Rouge 2016 38, 2017 34 Milliounen.

Wann ee kuckt, wat am Fonds du rail 2013 ausgi gouf, da sinn dat 137 Milliounen Euro. 2014 sinn der 164 virgesinn. A mir ginn am Joer 2015 vun 164 Milliounen op 296 Mil- lioune Previsioun erop. Ech weess, datt déi och net alleguer wäerten ausgi ginn, mä ech soen awer, dee Sprong do ass héich: 2016, 285; 2017, 318. Dee muss de emol nach packen!

An da soen ech, wann een déi do Projeten all wëllt maachen - an ech fannen et noutwendeg, datt mer se all maachen, well se gehéieren all zum Mobilitéitskonzept -, da froen ech mech awer, ob een da soll higoen a probéieren alles esou zesummenzdrängen. Wou hu mer déi Capacitéit, fir dat alles gemeinsam an deene- selwechte Joren ze finanzéieren?

An da soen ech, déi Rapiditéit, mat där elo ge- schafft gëtt, an do hate mer och schonn eng méi heftig Diskussioun jo mateneen, ech weess net, ob se haut nach eng Kéier heftig gëtt, dat gesi mer dann, mä dat ass déi vun der Diskus- sioun mat de Gemengen.

Ech fannen, datt, wann een déi Planifikatioun mécht vun der zweeter a vun der drëtter Etapp, da fannen ech et logesch, da fannen ech et normal, datt ee mat deene Gemengen, net nëmme der Stad Lëtzebuerg, mä och déi aner, déi concernéiert sinn, awer eng Diskus- sioun ufänkt. Datt ee se mat un d'Planifikatioun bedeelegen deet, datt ee mat déi ganz Froe vun den Terrainen a vun den Autorisationen au préalable vun Ufank u scho mat hinnen duerchdiskutiert.

Dat ass awer elo, esou wéi vill Gemenge mer soen, net geschitt.

Mir hunn ëmmer probéiert an deene Jore vir- drun, am Kader vu LuxTram, wou d'Stad Lëtze- buerg mat 50% vertruede war, all déi eenzel Froen, all Detailer gemeinsam ze maachen. Ech fannen, datt dat och mat deene Gemenge misst gemaach ginn, déi concernéiert si vun der zweeter an drëtter Etapp, haaptsächlech wann een et wëllt méi schnell maachen.

A schlussendlech, och zu deemselwechte Sujet gehéierend, soen ech, déi Décisioun, déi ein- fach geholl ginn ass, fir ze soen, datt bei der zweeter an der drëtter Etapp d'Stad Lëtzebuerg haaptsächlech, aner Gemengen och deelweis net brauche mat ze finanzéieren, ass awer fir eis eng Fro, fragwürdig. Wéisou ass et logesch, datt een Drëttel, zwee Drëttel opgedeeft gëtt bei där éischter Etapp? A wéisou gëllt dat net méi, ass dat onlogesch fir déi zweet oder drëtt Etapp?

Wann da gesot gëtt, mä mat där zweeter an där drëtter Etapp huet d'Stad Lëtzebuerg näischt méi domat ze dinn an ass net direkt concernéiert, da soen ech awer, wann ech ku- cken am Ban de Gasperich, e grousst Entwéck- lungsgébit vun der Stad Lëtzebuerg, wou dee ganze Quartier vu Bouneweg, mam Bounewe- ger Lycée, de Lycée Vauban, de Park & Ride,

eventuell de Stadion, wann en dohinner kënnt, ech weess et net, wou déi awer mat desser- véiert sinn, soen ech mer, datt d'Stad Lëtze- buerg awer eminent concernéiert ass.

An datt déi Décisioun, fir hei als Stat alles direkt ze iwwerhuelen, ouni eng Diskussioun mat der Stad Lëtzebuerg a mat deenen anere Gemen- gen ze féieren, awer fir eis e grousst Frage- zeiche stellt a mer domat - ausser Dir bréngt eis elo Argumenter, firwat dat esou ass -, mat där doter Opdeelung net kënne d'accord sinn.

Mir hätt gär, datt déi Froen au préalable och propper gekläert wäeren. Bis elo hu mer keng Argumenter héieren, déi eis zu deemselwech- ten Entschloss bréngen, wéi d'Regierung komm ass.

Wann ech mat de Gemenge mer d'Froe stellen, da froen ech mech: Wéi sinn déi Tracéen, déi elo schonn an der zweeter an drëtter Etapp ge- maach ginn, wou ee schonn éischt Pläng huet, wéi sinn déi festgeluecht ginn? Sinn d'Terraine scho kaaft ginn? Mussen déi reklasséiert ginn?

An, mä ech schwätzen awer net gären ze vill iwwert de Fussballstadion, mä trotzdeem, wann ech do d'Pläng gesinn, da gesinn ech awer, an haaptsächlech mat enger Note, déi eis vun engem Bureau d'étude geschéckt ginn ass, obwuel de Minister gesot hat, datt deen Ter- rain largement géif duergoen a kee Problem hätt, fir sämtlech Installationen op deen Ter- rain ze kréien, stellen ech awer an där Note fest, déi mer vun lech selwer kritt hunn, datt do déi verschidden Administrationen recom- mandéieren, d'Stroossen ze réckelen, fir den Terrain e gutt Stéck méi grouss ze maachen.

Ech weess net: Ass dat elo esou? Ass dat net esou? Ech weess jo heiansdo, datt a Rapporte vun Administrationen a vu Büro Saache stinn, déi net der Realitéit entsprechen, mä zu- mindest, wann ech dee Rapport liesen an ech kucken e mat der Ausso vum Minister, ass dat kontradiktoresch. Duerfir ass et fir eis wichteg, och déi do Äntwerten ze kréien.

Dann zrëck zum Projet selwer. Et gëtt gesot, et wär elo eng Décisioun geholl ginn tëschent der Stad Lëtzebuerg an dem Infrastrukturminister, fir de System vum Biberonnage ze huelen, aus enger ganzer Rei vu Grënn, well s de da keng..., well d'Elektresch da sech manner ge- säit. Du brauchst keng Caténaires opzestellen an dat changéiert d'Bild net vun der Stad.

Ech wëll hei keng technesch Diskussioun, mat kengem vun lech, féieren, well ech mengen, datt mer alleguer net Techniker sinn, déi elo den Detail kennen. Ech ka mech just erënne- ren, datt bei all deenen Diskussiounen mir konstant gesot gouf, datt déi Technologien do e Fiabilitéitsproblem nach hätten. A wa mer sé- cher wäeren, wa mer sécher wëlle sinn, den Tram och esou hinze kréien, datt e fiabel ass, an datt esou mann wéi méiglech Risken do sinn, datt en en panne fält, da solle mer zrëckgräifen op déi Technologien, déi scho jorelaang er- prouft gi sinn a wou sech déi Problemer an déi Froen net stellen.

An duerfir war och eng Diskussioun dovunner ausgaangen, datt ee sollt eng aner Technologie huelen, datt een déi ganz sensibel Gebidder vun der Stad wéi d'Bréck zum Beispill, datt een do sollt mat engem Akku-System fueren, fir ze évitéieren, dorobber Caténaires ze stellen, mä fir de Rescht vun den Tracéen der awer ze maa- chen.

Ech wëll och kee Reliounskrich doraus maa- chen. Ech wëll just soen: Sidd Der sécher, datt dat do fiabel ass? Sidd Der sécher, datt dat do kee Problem stellt? Well wann ech déi Décisiou- nen do ze huelen hätt, dann, muss ech soen, géif ech nu wierklech eng Décisioun huelen, wou ech sécher wär, datt d'Fiabilitéit vun esou engem System och assuréiert wär, a wou mer net, wéi dat a ville Stied, net a villen, mä an enger Rei Stied passéiert ass, déi notamment d'Elektresch duerch de Buedem bruecht hunn, wou déi éischt een, zwee Joer Riseproblemer waren, déi se zwar duerno an de Grëff kruten, mä déi awer do waren an déi d'Kredibilitéit vum Tram sengerzäit a Fro gestallt hunn.

Ech warnen also, Experienzen domadder ze maachen. Ech wëll dat och op eng onpole- mesch Aart a Weis maachen, mä trotzdeem, déi do Fro ass eng Fro, déi ee sech muss stellen. Ech weess, datt d'Stadbild vläicht méi schéin ass, wann een et net mécht. Ech wär awer wierklech frou, wa mer och d'Fro vun der Fiabilitéit kloer an däitlech gekläert hätten. Net datt mer a fënnf, sechs Joer, vläicht net méi mir, mä anerer awer dostinn a soen: Hätte mer gewosst, dann hätt mer dat ganz anescht ers- ugepaakt! Op jidde Fall, dat ass fir eis och e Problem.



Dann deem nächste Punkt, deem ech wollt ugoen, dat ass dee vun der Ausso, déi ech awer elo weider net méi gelies hunn, mä wou ech awer trotzdem eng Rei Froe wëllt driwwer stellen, vun dem Infrastrukturminister, dee seet, datt - elo stëmme mer jo deem Éischte Projet, dat ass de Projet tëschent der Luxexpo oder dem Circuit de la Foire an der Gare -, dee seet, hie géif wëllen 2017 vun deem Projet déi éischt Etapp schonn a Betrib setzen. Do wëll ech just wëssen, wéi en op déi Iddi kënnt a firwat en dat wëllt maachen.

Well dat ass net virgesinn, kloer an däitlech net virgesinn am Gesetzesprojet. An ech si sécher, datt et e Käschtapunkt huet. Well et ass jo net einfach esou, datt s de dann d'Schinne weiderfuere léiss an den Tram dann eemol d'Handbrems zitt an dann erëm zrëckfiert. Do mussen jo eng ganz Rei Installatiounen gemaach ginn, déi erlaben, deem Tram haaptsächlech an enger éischer Etapp emol op enger Zwëschestreck fueren ze loosse. Wou ginn déi gemaach? Wéi ginn déi gemaach? Wat kaschten déi?

An ass dat sënnavoll, fir dat an enger Zwëschenetapp ze maachen, well et méi deier kascht? An haaptsächlech, well ech elo emol net direkt agesinn, wou dann do den direkten Intérêt ass, well jo en fin de compte den Tram jo haaptsächlech sai Sënn huet, wann en d'Leit do ewechhëlt, wou se ukommen, dat heescht, op der Zentralgare oder um Aldringen oder op der Place de l'Étoile. Do, wou mer am Fong potenziell Émsteigeplazen hunn.

A wann een den Tram einfach esou baut dohinner an der éischer Etapp an et huet een net déi Émsteigeplazen, jo dann huet en natierlech och net deem Effet. An ech froe mech wierklech, ob dat sënnavoll ass, fir et ze maachen.

Elo kann een natierlech soen, wann den Arrêt Pont-Rouge fäerdeg ass, dann hu mer eng Plaz, wou dropgeklomme gëtt. Mä ech muss awer soen, an der Proportion vun deem, wat sollt benotzt sinn, wat d'Exploitatioun ass a wat d'Käschte sinn, mä ech kenne se net, fir eventuell dat do a Fonctioun ze setzen, stellt dat eis awer eng ganz Rei Froen. A stelle mer eis d'Fro, ob dat do sënnavoll ass, fir elo haaptsächlech da wëllen 2017 schonn deem Tram do fueren ze hunn. Ech hätt léiwer, e géif ganz fueren an e wär sënnavoll a senger ganzer Exploitatioun.

Eng aner Fro, déi mer eis stellen, dat ass déi vun der Indemnisiatioun, déi gemaach gëtt respektiv déi ugekënnegt gëtt bei den eenzelne Commerçanten. Do wollt ech am Fong froen, ob do schonn Detailer bekannt sinn, wéi esou eng Indemnisiatioun soll gemaach gi vun dem Stat, vun der Stad Lëtzebuerg.

Mir stellen eis och d'Fro, wéi et soll juristesche ugepaakt ginn. Ass dat schonn diskutéiert ginn? Gëtt dat just eng Indemnisiatioun, déi valabel ass fir dësse Projet, oder gëtt et, wat eis juristesche géif sënnavoll a logesche schéngen, wann een et wëllt maachen, en allgemengt Gesetz, wat da fir all Chantieren zielt?

Déi Fro soll gestallt sinn. An do wäre mer och gespaant, fir eng Äntwert ze kréien, wéi wäit schonn d'Reflexiounen vun der Regierung an deem do Kontext gaange sinn. Well dat, wann ee mat de Commerçanten hei an der Stad schwätzt, da maachen déi sech all méiglech Zorte vun Hoffnungen respektiv interpretéieren d'Aussoen op eng Aart a Weis, wou vläicht d'Regierung se net wëllt interpretéieren. Mä dat weess ech net. An duerfir wär ech frou, wann ech wëisst, wéi déi Interpretatioun vun der Regierung, respektiv vun der Gemeng, mä dat muss d'Gemeng am Gemengerot maachen, wär.

Schlussendlech stellt sech och d'Fro vum Exploitant, déi fir mech och eng ass, déi muss geléist ginn. Et ass evident, datt muss de GIE LuxTram iergendzousch eng Kéier an eng SA ëmgeandelt ginn, fir och hir Fonctiounen vun dem Exploitant kënne ze maachen. Mä d'Fro, déi sech awer hannerdru stellt, wann de GIE LuxTram eng SA LuxTram ass: Wéi gëtt dann déi Gestiou gemaach? Wie mécht se? Gëtt se ausgeschriwwen? Muss se net ausgeschriwwen ginn?

Do ass eng juristesche Fro, déi sech nach ëmmer stellt. Ech stelle fest, wann ech elo héieren hunn, datt d'Juristen elo enger anerer Meinung sinn, wéi se sengerzäit waren, well ëmmer, esou wäit meng Souvenire reechen, mir gesot ginn ass, datt eng Ausschreiwung noutwendeg wär bei engem Tram. Wann dat elo anescht ass, da géif ech just gär wëssen, op wat fir Argumenter an op wat fir enger Interpretatioun dat berout. An, ech mengen, dat ass awer nach eng Diskussioun, déi wierklech an allem Detail muss gefouert ginn, wien an zu wat fir Konditiounen déi Exploitatioun muss gemaach ginn.

Voilà, ech wollt net méi soen. Ech wollt nach eng Kéier kloer soen, wat eis Positioun ass, datt mer déi zwee Texter stëmmen. Ech wëll awer och hannerdru soen, datt mat all deenen Aussoen, déi hannerdru gemaach gi sinn, wat déi zweet, déi drëtt Etapp ugeet, respektiv déi gemaach gi sinn, wat d'Exploitatioun ugeet oder d'Aart a Weis, fir et en exploitation ze setzen, meng Fraktioun eng ganz Rei Froen, eng ganz Rei Problemer huet, déi mer hoffen nach kënne an dëser Enceinte unzeschwätzen an och am Detail duerchzegoen.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci och dem Här Wiseler. Nächste Riedner ass den Här Roger Negri vun der LSAP.

► **M. Roger Negri (LSAP).** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, als Éischt wëll ech der Présidente-rapportrice Josée Lorsché e grouse Merci soe fir hir exzellente Rapporten, déi schréfflech a mëndlech. Ech mengen, déi waren esou komplett, dass ech eng ganz Partie Saachen elo emol wäert ewechloosen, fir mech net permanent ze widderhuelen. An dem Här Wiseler wëll ech, Claude Wiseler, och Merci soen, virun allem fir deem éischen Deel vu sengem Exposé, wou e ganz gutt d'Situatioun hei am Land vun der Mobilitéit refléiert huet.

An ech wëll och hei direkt soen, dass mir als LSAP déi zwee Projekte vun haut wäerte voll ënnerstëtzen a selbstverständlech och herno matstëmme wäerten.

1992 huet de Mouvement écologique - e puer Saachen dierf ech awer widderhuelen - ...

(**Hilarité**)

...mat Oekofonds an Tram Asbl eng Etüd ënnert dem Numm „E modernen Tram fir Lëtzebuerg“ initiéiert beim Professor Dokter Knoflach vun der Technescher Universiteit Wien. An ech ka mech nach ganz gutt erënneren, wéi dem Professor Knoflach sai jonken Assistent, de Lëtzeburger Ingenieur an heitegen Dokter Romain Molitor, am Neien Theater ufanks '92 hei an der Stad virum volle Sall dës Etüd virgestallt huet.

Dat war déi Zäit net mat Powerpoint an et war net esou evident, mä, wéi gesot, dee Mérite huet déi Etüd gehat, an dat soll een hinnen och zoukomme loosse. An engem gläiche Kontext wëll ech, wéi eis Rapportrice och, eise mëiere vill ze fréi versterwene Kolleg Marc Zanussi Merci soen, posthum, dass hien hei an der Chamber d'Diskussioun iwwert den Tram initiéiert huet.

Duerno goufe vu staatlecher Säit mat aneren Acteuren vill Dokumenter opgestallt, wéi d'Madame Rapportrice dat scho gesot huet, dofir ganz kuerz: Et war LuxTraffic, et war d'BTB 2002, Mobilitéit.lu, Mobil 2020 an dann zum Schluss de MoDu ënnert der Tutelle vun deene jeeweilege Ministere Robert Goebbels, Mady Delvaux-Stehres, Henri Grethen, Lucien Lux an och, wéi gesot, dann zum Schluss dem Här Claude Wiseler, wou den Dossier an all deene Legislaturperioden ëmmer evoluéiert huet.

An et war och ënnert der viregter Regierung vun der CSV/LSAP, wou de mëiere Minister Claude Wiseler dee leschte 4. Oktober 2014 de Projet Tram hei an der Chamber déposiert huet an iwwert dee mer haut ofstëmme, an zwar ouni Emännerung, trotz senger ville Froen, déi en elo zum Schluss gestallt huet. Mä dass mer e genau esou stëmme wäerten, wéi den Här Claude Wiseler dat an der Chamber abruucht huet, an dat virun allem och am Konsens mat der Stad Lëtzebuerg.

An elo ass et natierlech un eisem neien Nohaltgekeetsminister François Bausch, zesumme mat eiser Stater Buergermeeschtesch, der Madame Lydie Polfer, dee Projet vum Tram an deenen nächste Joren ëmzesetzen. A mir sinn och dervun iwwerzeegt, dass dat, am Zesummespill mat allen Acteuren, hinnen och gelänge wäert.

Här President, dass et vun der Iddi bis zur Ëmsetzung vum Tram 20 Joer gedauert huet, ass, am Réckspigel gesinn, fir eis keen Nodeel, well dee Projet, deem eis haut virläit, e gudde Kompromiss ass tëschent villen ugeduechte Léisungen. Dofir soll ee sech och elo net bekloen, dass all déi Etüden do kascht hu bis zur Realisatioun, well, ech mengen, bei esou enger Problematik, do gëtt et keng Solution magique.

Als Fallbeispill wëll ech wierklech och nëmmen zitieren - bon, den Här Wiseler huet dat elo e bësse méi kritisches gesinn, ech gesinn dat e bësse méi positiv - d'Diskussioun iwwert d'Stroumoberleitungen. Mat hire Poteauen duerch d'Stad hu mer elo eng Technik, déi einfach méi flott ass, a wann ee keng Poteauen duerch d'Stad brauch, da soll ee se och net bauen, well dat verbessert d'Stadbild net, fir net ze soen, et verschampeliert et. Also, ech

menge schonn, dass een do soll wierklech an deem Dossier do virufueren, an ech mengen, dass dat eng gutt Saach wär.

(**Mme Simone Beissel prend la présidence.**)

De Bau vun engem modernen Tram duerch d'Stad Lëtzebuerg ass an der Lëtzeburger Verkeierspolitik ganz sécher e Paradigmewiessel, wou niewent Zuch a Bus och elo en Tram zum Asaz kënnt. Dobäi ass awer de modernen Tram vun haut net méi ze vergläiche mam Tram vu fréier, deem 1964 definitiv ausser Betrib geholl ginn ass, well e ganz einfach iwwerall gehënnert huet an net an d'Verkeiersproblematik vun där Zäit méi gepasst huet.

De modernen Tram vun haut, fir effikass virunzekommen, muss op senger eegener Pist fueren, „en site propre“, wéi d'Fransousen dat soen, an dat och ganz einfach aus Sécherheetsgrënn vis-à-vis vun deenen anere Verkeierspartner, notament der Mobilité douce, de Vélosfuerer an de Foussgänger.

Mä dat neit Gefier ass soss näischt anescht wéi en Tram, an ech wëll dat ganz nüchtern soen: E modernen Tram, wéi en hautdesdaags a ville Stied erëm e Renouveau kritt, virun allem wann een a Frankräich kuckt, wou an deene leschte Joren a méi wéi 20 Stied den Tram erëm agefouert ginn ass - dat einfachst an dat beschte Beispill an dat nooste Beispill ass nach ëmmer Stroosbuerg.

A beim modernen Tram geet et och ëm d'Kreatioun vun engem neie Stadbild. Den Tram gëtt, wéi d'Fransousen dat soen, zu engem „outil d'aménagement urbain“, wou eng nei Liebensqualitéit entsteet duerch en neien Aménagement vum Stadbild, e bësse vergläichbar, wéi dat sengerzäit mat dem Schafe vun de Foussgängerzone war.

Dass vun initiale Projet, deem och den Eisenbahnreseau benotze sollt, elo op der Gare Lëtzebuerg de Passagéier ëmsteigt, muss och net zum Nodeel sinn, wann de Wiessel vun Zuch op Tram gutt koordinéiert an zügig vollzu gëtt. An dass dobäi d'Eisebunn méi Infrastrukturkapacitéite brauch - ech mengen, den Här Wiseler huet och elo déi Chiffere genannt vun de Frontalieren; et sinn der elo bal schonn iwwer 170.000, déi all Dag an eist Land kommen -, ass et och kloer, dass déi Problematik vun der zousätzlecher Infrastruktur fir d'Eisebunn erkannt ginn ass an deelweis och schonn ëmgesat ginn ass vun deene viregte Regierung wéi, ech zitieren, d'Duebelgleisegkeet vun der Streck vu Péiteng an d'Stad, d'Verdueblung vun de Capacitéiten op der Nordsäit vun der Gare Lëtzebuerg duerch eng zweet parallel Bréck op der Polvermillen. An da virun allem och déi nei Streck, déi och d'Madame Rapportrice..., de Moien hu mer dat an der Kommissioun duerchgeholl a wäerten dat och da warscheinlech elo virun der Vakanz stëmme.

An da wëll ech och nach zum Schluss op e Projet agoen, dee jo elo am Secteur..., an de Plans sectoriels, pardon, ënnerstrach ginn ass: op der Nordstreck d'Verdueblung vun der Streck tëschent Elwen a Clief.

Dass den aktuellen Deel vum Tram vun der Starter Gare duerch d'Stad Richtung Kierchbiere bis op d'Luxexpo net eleng duergeet, huet LuxTram den 30. Abrëll vun dësem Joer, ënnert der Tutelle vun Ministère an der Stad Lëtzebuerg, an hirer Broschür „Eng nei Visioun vum Tram“ dokumentéiert. Fir och all déi Hauptquartiere vun der Stad, wou déi meeschte Leit schaffen, soll den Tram spéider iwwert d'Gare bis op d'Cloche d'Or an iwwert d'Luxexpo eraus vum Kierchbiere bis op de Flughafen verlängert ginn. A spéider souguer, wéi dosteet, bis op Leideleng a bis eventuell an déi zweet Europaschoul Richtung Bartreng/Mamer an de Mamer Lycée.

Här President, de Projet vun haut begräift jo d'Finanzéierung zum Bau vum Tram duerch d'Stad vun der Gare bis op de Kierchbiere bis zur Luxexpo op enger Distanz vu ronn 7,5 Kilometer mat 15 Émklammstatiounen. Et geet elo drëm, dass mer ukommen, dass deem éischen Deel vum Projet ëmgesat gëtt.

Heibäi ass et eis wichteg ze soen, dass dee Projet vun der Gare op d'Luxexpo u sech selwer scho voll funktionell ass, an dat an allen Hësiichten, déi un den ëffentlechen Transport gestallt ginn. Keim et zum Beispill méi spët oder guer net zu den elo grad ugesprochenen Erweiterungen, zum Beispill duerch finanziell Enkpäss - wat mer net hoffen, mä wéi mer all wëssen, kann dat ganz séier goen oder vill méi séier an eiser globaliséierter Welt, wéi eis dat léif ass, a mir wësse jo alleguer, dass mer dat vun hei aus, vu Lëtzebuerg aus net eleng kënne steieren -, an deem Fall wär de Projet trotzdem absolut onofhängeg vun den ugesprochenen Extensiounen. Well wann dee Projet net onofhängeg kéint gebaut ginn, wär et net responsabel, esou ee Projet haut hei an der Chamber ze stëmme an iwwerhaupt unzefänke mat bauen.

De Projet mécht also en soi-même Sënn an ass och zugläich d'Kärstéck, den „maillon essentiel“ de la stratégie nationale de mobilité durable, wéi et an der Broschür vu LuxTram steet.

An et ass och gradesou kloer, dass de Projet vum Tram duerch d'Stad e ganz schwieere Chantier gëtt. Do brauche mer eis elo guer näischt virmemaachen. An dat soll een och net verharmlösen.

De Bau en site propre fir den Tram, mat Ausnahm jo vun der Neier Bréck bis op den Hamilius, bedéngt un éischer Stell déi komplett Erneuerung vun allen ënnerierdeschen Infrastrukturen. Mir wëssen alleguerten, wéi schwieereg dat ass a wéi schnell a wéi vill dat wierklech indisposiert.

Hei kënnt et also wierklech op vill gudde Wëllen un, eng exzellente Planung, koordinéiert zügg Schaffen an och natierlech, wéi et scho gesot ginn ass, eng ganz gutt Kommunikatioun mat alle Partner. Ech denken natierlech do un éischer Stell un d'Geschäftsleit, fir déi et ënner Emstänn ganz haart gëtt. Mä ouni Chantiere kann een näischt veränneren. Dofir ass hei wierklech vill gudde Wëlle vun alle Säite verlaangt. Ech halen elo domadder op, well mäi Kolleg Franz Fayot geet spéider nach eng Kéier op déi ganz Implikatioun vum Tram duerch d'Stad an.

Dowéinst, Här President, wëll ech elo kuerz zu de Käschte vum Projet vum Tram kommen.

De Statleet bekanntlech zwee Drëttel zum Tram duerch d'Stad bäi an d'Stad Lëtzebuerg een Drëttel. Bei engem Gesamtkäschtepunkt vun 346 Milliounen, ouni TVA, dat sinn der 231 fir de Lëtzeburger Stat an 115 fir d'Gemeng Lëtzebuerg. Wann een elo d'TVA derbärechent, kënnt een, wann ech mech net vererechent hunn, op 405 Milliounen. Op déi 7,5 km Tracé gerechent, mécht dat dann e Kilometerpräis vu 54 Milliounen, oder 54.000 Euro pro lafende Meter.

Dobäi sinn natierlech abegräff de Kaf vun 20 Tramsvoituren, de Bau vun de 15 Émklammstatiounen an de Bau vun dem Centre de maintenance, also dem Atelier, fir d'Trammen ze ënnerhalen. Dës Chifferen - ech hunn dat e bëssen nogekuckt, virun allem mat de fransésche Konstruktiounen - passen duerchaus an de Käschtevergläich mat anere Stied.

Mä trotzdem sinn dat, an ech mengen, den Här Wiseler hat dat och scho gesot, wierklech héich Käschten. A fir dass et hei zu kengem Déroulage kënnt, wéi mer dat scho bei esou Projeten erlieft hunn, an och wéi een d'lescht Woch dat konnt aus der Press lesen zu Edinburgh, obschonn et do deelweis och vläicht widderspréchelech Informatiounen ginn, ech hu versicht mech do e bëssen ze renseignieren, gëtt geschwat vu Käschte vun 950 Milliounen op 14 Kilometer, dat wären 68.000 Euro op de Meter. Et ass awer hei geschwat gi vun 80.000.

Mä bref, et gesäit een, dass op jidde Fall do de Chantier, wéi seet een, bal duebel esou laang gedauert huet. An aus Erfahrung kann ech och soen, da kascht en och oft duebel esou deier.

Dofir soll een do, mengen ech, och wierklech züged dru schaffen. A virun allem géif ech den Här Minister bidden, eis Chamber, spréich d'Budgets- a Kontrollkommissioun, d'Comexbu, vun Ufank un do mat an de Käschtesuivi méi fest anzebannen an eis och méi en detailléierte Käschtesuivi ze erlaben, wéi dat soss de Fall ass, well dee Projet vun haut jo awer, géif ech mengen, dee gréissten Investitionsprojet vun deenen nächste Jore fir de Lëtzeburger Stat gëtt.

Wat elo d'Exploitatioun vum Tram selwer ugeet, ass et jo esou, dass de Groupement d'Intérêt Économique - GIE - vun der LuxTram an eng Société de droit privé transforméiert gëtt an alimentéiert mat ëffentlechem Actionariat opgedeelt, zu zwee Drëttel vum Stat och dann an een Drëttel vun der Gemeng Lëtzebuerg, an dat soll och fir d'Exploitatioun vum Tram gëllen.

Den Transport public gëtt jo hei am Land vun der ëffentlecher Hand bezuelt, dat am Intérêt général a fir all Mënsch zougänglech, an ass och konform zur europäescher Direktiv 2014, pardon, 2004/17/CE iwwert d'Prozedur vun de Passatiounen vun de Commanden am Secteur vu Waasser, Energie, Transport a Postservice, a wou no Artikel 5.1 den Tram och ënnert de Service de transport public gehéiert.

Dat gesot, Här President, wëll ech lech eng Motioun iwwerreechen..., pardon, Madame Presidentin.

► **Mme le Président.** - Merci.

► **M. Roger Negri (LSAP).** - Et war net gar geschitt. Wéi gesot, Madame Presidentin, wëll ech lech déi Motioun iwwerreechen, déi vun de Fraktiounen vun der DP, déi gréng an och vun eis, der LSAP, ënnerschriwwen ass an d'Regierung heimat invitéiert, de GIE LuxTram an



eng Société de droit privé mat zu 100% ëffentlechem Actionariat ze transforméieren an d'LuxTram mat der Exploitation a mat der Gestiou vum den Infrastrukturen ze beoptragen.

Dat am Sënn vun der Promotioun vum ëffentlechen Transport am Intérêt vun de Clienten, souwuel um Niveau vun der Tarification wéi och dem sougenannten „barrièrefräien“ Accès fir Leit mat reduzéierter Mobilitéit. Dat Ganzt an aller Transparenz an der Zesummesetzung vun der Sociétéit, an hirem Fonctionnement an an den Décisions, déi vun hinne geholl ginn.

Motion 1

La Chambre des Députés,

- considérant l'importance du projet tram, tel que prévu dans la stratégie MoDu, dans le plan sectoriel transport et par le projet de loi 6626, pour le transport en commun au Luxembourg;

- considérant que pour la construction, la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation du tram, le projet de loi note que l'État et la Ville de Luxembourg ont prévu de faire évoluer la structure actuelle vers une société de droit privé disposant d'un capital dans le cadre d'un actionariat public;

- considérant que la société en charge de l'exploitation du tram devra répondre essentiellement aux impératifs d'un service public d'intérêt général de haute qualité et accessible à toutes et à tous;

- considérant que la directive 2004/17/CE relative aux procédures de passation de marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, inclut dans son article 5.1 le service public dans le domaine du transport par tramway dans son champ d'application;

- considérant que le règlement européen 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs garantit la liberté de choix quant à la façon d'organiser les services publics au niveau national, régional et local;

invite le Gouvernement

- à transformer le Groupement d'Intérêt Économique (GIE) «LuxTram» en société de droit privé disposant d'un capital sous forme d'un actionariat à 100% public et de confier à cette société l'exploitation du tram ainsi que la gestion de ses infrastructures;

- à garantir la promotion des intérêts des utilisateurs tant au niveau de la tarification qu'au niveau de l'égalité de l'accès pour personnes à mobilité réduite ainsi que la transparence quant à la composition de la société, à son fonctionnement et aux décisions prises par elle.

(s.) Roger Negri, Josée Lorsché, Lydie Polfer.

Madame Presidentin, ech muss soen, e bësse Bauchwéi hunn ech, wann ech drun denken, dass den Atelier vun den Trammen, de Centre de remisage et de maintenance, den CRM, am Gréngewald um Kierchbierg gebaut gëtt an dobäi 4,4 Hektar vum Gréngewald ofgeholzt ginn. A besonnesch, wann ech drun denken, dass d'CFL zu Bouneweg amgaang ass, e fuschneien, deen nach net a Betrib ass, och CRM, also Atelier ze bauen.

Do stellt sech, wann ech dat dierf soen, fir mäin Eisebunnerhärz awer trotzdem d'Fro, ob et net méiglech gewiescht wier, dass et zu enger Aart Joint Venture mat den CFL a Saachen Entretien vum Rollmaterial, spréchen den Trammen, hätt kënnen kommen. Zemoos, wann een drun denkt, dass op der spéiderer Extensioun Richtung Houwald via Bouneweg den Tram parallel op e puer Meter laanscht deen neien CFLs-Atelier fuere wäert.

Mä ech weess, Här Minister, Dir hutt mer dat schonn e puermol erkläert, an ech stellen lech d'Fro zwar elo haut nach eemol, mä Dir braucht mer awer net méi drop ze äntwerten, well...

(Hilarité et interruption)

Jo, neen... Well mir si jo awer kompromissfäeg an dann huele mer dat esou un.

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Ech maache mäi Besch!t!

► **M. Roger Negri** (LSAP).- Merci. Allerdéngs wär ech awer frou, Här Minister, wann Der eis e bësse méi Explikatioun kéint ginn zu de Mesures de compensation am Gréngewald. Ech mengen, Dir hutt eis dat och an der Kommissioun eng Kéier duergestallt, mä et wär wichteg, wann een nach eng Kéier géif dovunner schwätzen. Dir hutt gesot, dass den CR119 duerch de Gréngewald zougemaach gëtt fir den Autosverkéier an awer zousätzlech zwee Hektar nei ugeplazt ginn. Mä do wär et effektiv gutt an, ech mengen, sënnavoll, wann Der eis do wierklech kéint e bësse méi Detailer ginn.

En anere Punkt, dee mer als LSAP nach wëllen ënnersträichen, ass, dass et zwar fir eis och de Moment evident ass, dass de Projet vun der direkter Zuchverbindung iwwer Lëtzebuerg vun Hamm bis an de Souterrain vun der neier Aérogare um Flughafen net gebaut gëtt aus Käschtegrënn - ech mengen, dat ass ganz kloer -, mä et ass fir eis awer och ganz kloer, dass déi virgenannten Extensiounen elo solle Virrang hunn.

Dat ass kee Problem. Trotzdem wëlle mer déi Iddi vum direkten Anschluss vun Hamm op de Flughafen à l'horizon 2030 net direkt opginn, well mer trotzdem der Meenung bleiwen - an, ech mengen, den Här Wiseler hat dat och scho virdrun e bëssen ugedeit -, wann eis Mobilitéitsbedürfnisser hei am Land nach weider steigen, a mir wëssen, dass mer de Moment Rise-problemer hunn, dass dat trotzdem eng Méiglechkeet wär, fir d'Leit ouni ëmzeklappen op de Plateau vum Findel respektiv Kierchbierg ze bréngen.

An, ech mengen, do soll een och net vergiesse, op der Kalchesbréck an esou weider sinn amgaang vill Aarbechtsplazen niewent dem Findel mat ze entstoën, soudass een am Fong och deen..., hu mer kee Problem dermat, wann de Souterrain vun der Aérogare eventuell elo entre-temps anescht genotzt gëtt, mä mir sollen awer trotzdem dës Méiglechkeet och do am Souterrain vun der Aérogare net hypothekéieren.

An domat, Madame Presidentin, mat där leschter Bemierkung ronderëm de Plateau vum Kierchbierg a Findel, wëll ech versichen den lwwergang ze maachen zu dem zweete Projet de loi vun haut, dem Bau, wéi et esou schéin heescht, vun der „Gare Pont-Rouge“, dee virgesäit, op der Eisebunnstreck tëschent Dummeldeng an der Gare Lëtzebuerg en Arrêt ze bauen a vun do aus per Funiculaire d'Voyageuren op de Plateau vum Kierchbierg ze bréngen a vun do aus viru mam Tram, dee jo da warscheinlech och a Betrib ass, respektiv Bus op hir Aarbechtsplazen ze bréngen. Och dësem Projet wäerte mir herno selbstverständlech eis Zoustëmmung ginn.

Wann Der erlaabt, wëll ech awer vläicht perséinlech do soen, dass ech 1996 an Zesummenaarbecht mat dem Eisebunner Landesverband, dem FNCTFEL, eng Broschür ausgeschafft hunn am Kader vun der Analys vu Lux-Traffic, wou mer proposéiert haten, genau op där Plaz, ënnert der Roudier Bréck, en Arrêt ze bauen.

An ech dierf lech vläicht just vun der Säit 2 kuerz zitieren, wat mer 1996 dozou geschriwwen hunn: „Für die Personen, die auf dem Kirchberg arbeiten, schlagen wir eine Haltestelle von Norden und Süden bedienbar im Dommeldinger Berg...“ - also op där Plaz - „...vor. Etwa unter der «Roten Brücke». Dort würde... - hu mer dat déi Zäit genannt - „...ein Großbraumlift, wie zum Beispiel auf dem Plateau du Kirchberg (veuillez lire: Plateau du Saint-Esprit), oder eine moderne Zahnradbahn, wie in Paris zum Montmartre, die Verbindung mit dem projektierten Stadtbahnnetz auf dem Boulevard urbain des Kirchberg herstellen, wobei die unmittelbare Nähe der neu entstehenden Museen (Pei und Fort Thüngen) auf «Drei Eichen» und das Projekt der neu anzulegenden Place de l'Europe mit Konzertsaal und so weiter, nach den Plänen des spanischen Architekten Ricardo Bofill, nicht zu verachten ist. Übrigens könnte man diesen Lift nach unten ins Ortsteil «Pafendall» verlängern und somit einen zusätzlichen Anziehungspunkt für die Stadt Luxemburg schaffen.“

Ech mengen, dat war 1996. Dir hutt mer erlaabt, dass ech dat virlesen. Dofir wëll ech wierklech nach eng Kéier ënnersträichen, dass déi Verbindung vun der Nordstreck op de Kierchbierg Sënn mécht. Well se erlaabt, d'Leit direkt aus dem Norden, vun Elven, vun Ettelbréck, aus dem Süden, vun Esch, Beetebuerg, aus dem Südwesten, vun der Eisebunn vu Péiteng, an aus dem Westen, vu Klengbetten, Mamer, Barteng, an eventuell aus dem Osten, vu Waasserbëlleg via dat virdrun ugesprachent Alzenger Dräieck méttels dem Pont Arrêt (veuillez lire: méttels dem Arrêt Pont-Rouge) op de Kierchbierg ze bréngen.

Dee Projet ka jo och, wa mer dat richtig verstanen hunn, relativ schnell gebaut ginn, ouni awer och hei ze ënnerschatzen, dass et e ganz komplizéierte Chantier gëtt, well e keen direkten Accès huet.

Natierlech dreift och hei déi sougenannten „Funiculaireslösung“ d'Käschten an d'Luucht. Mä e Projet, dee 6.000 Leit pro Stonn transportéiere kann, justifiéiert deen dach héije Präis, muss ee soen, vu 96 Milliounen Euro.

Mir sinn och dervun iwwerzeegt, dass de Projet vum Arrêt ënnert der Roudier Bréck zu engem Point d'attraction fir d'Stad Lëtzebuerg gëtt, zemoos och, wéi gesot, d'Verbindung no ënnen an de Pafendall weidergeet.

Madame Presidentin, als Konkusioun, a fir esou lues zum Schluss ze kommen, geet et bei den zwee Projets de loi vun haut drëms, d'Mobilitéit hei zu Lëtzebuerg ze verbesseren, an zwar nohaltig. Mir strieden hei am Land en „modal split“ u vu 75/25. Dat heescht, wann ee Mënsch mam ëffentlechen Transport - Bus, Tram, Bunn - fiert, da fueren nach ëmmer dräi Leit mam Auto.

Dofir geet et och hei net drëms, dass ee Verkéiersmëttel géint dat anert ausgespillt gëtt. De Moment läit den Undeel vum ëffentlechen Transport hei am Land nach ëmmer ënner 15%. Wéi gesot, mir wëllen op 25% kommen. A mir wëssen alleguerte ganz genau, dass mer eis Mobilitéit verbessere müssen, besonnesch an de Stied. Dofir muss den Undeel vum ëffentlechen Transport och do méi héich ginn; ech mengen, hei gi 40% respektiv 50% ugestriekt.

Wa mer dat errechen, erhéicht dat eis Liewensqualität a setzt am Endeffekt och eis Kompetitivitéit als Standuert vun der Stad Lëtzebuerg respektiv vum ganze Land erop. An dofir brauche mir dat gëeegent Verkéiersmëttel fir eng Stad vun eiser Gréisst, déi als Festungsstad sengerzäit gebaut ginn ass, mat deene villen Héichtenënnerscheeder. An do ass d'Léisung ganz einfach den Tram, de modernen Tram, wéi en a ville Stied an de leschte Jore gebaut ginn ass; net méi an net manner.

Mir hunn och all Respekt fir déi vill aner Proposen. An ech wëll dat an aller Sachlechkeet soen, engersäits de Métro, dee proposéiert ginn ass, deen awer virun allem op d'Fro vun den Héichtenënnerscheeder keng zefriddestellend Äntwert liwwert, well en dat net fäerdegbréngt, zum Beispill iwwert den Dall vun der Neier Bréck vun der Gare respektiv an d'Uewerstad do och un Héicht ze gewannen an dann iwwer ganz héich Rolltrappen an esou weider misst fueren, an och, wéi et Richtung Norde géif viruoen, ass relativ onkloer.

Mä, wéi gesot, all Respekt och fir déi Projeten. Datselwecht géllt e bësse fir Mettis, deen ee wierklech net an der Uewerstad an der Hauptagglomeration kann asetzen. An och déi artikuliert Bussen hunn einfach net déi Capacitéitsméiglechkeeten an den Heures de pointe, fir déi gefuerdert 6.000 Leit pro Stonn ze transportéieren. Dat packt ebe just den Tram als schinnegebonnter Fuwierk. Do geet et och ëm d'Sécherheet. Dass e Convoi mat 350 Leit exakt um Tracé bleibt, geet eben nun emol nëmme mat engem Guidage vu Schinnen.

En dräifach artikuliert Bus oder e Bus mat Unhänger voll besat, wéi se bis elo duerch d'Stad fueren, ass op senger Limite, an dat a villen Hिसichten. Och fir de Chauffeur, deen d'Responsabilitéit fir déi honnert Leit hannendran, déi en transportéiert, droe muss.

An och déi elo erëm an d'Spill bruechte Seelbunn ass u sech keng schlecht Iddi als Attraktioun fir d'Stad. Se ass „nice to have“, eventuell, bon, mä si ass awer keng eescht ze huelend Alternativ, fir d'Mobilitéitsproblemer vun der Stad ze léisen; et geet nämlech net ëm Sightseeing.

Madame Presidentin, zum Schluss gëtt et, wéi ëmmer an der Politik, eng Zäit, fir ze plangen, et gëtt eng Zäit, fir nozelauscheren an ze diskutéieren, an et gëtt eng Zäit, fir ze decidéieren. An deen Dag ass haut komm, no 20 Joer, fir ze decidéieren, en Tram duerch d'Stad ze bauen, fir eis Hauptstadt nach méi schéin ze maachen an och gär do ze schaffen an ze wunnen.

Domadder ginn ech den Accord vu menger Fraktioun zu deenen zwee Projets de loi a soen lech Merci fir d'Nolauscheren.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **Mme le Président**.- Villmools Merci, Här Negri, fir déi konstruktiv Interventioun. Als nächst Riednerin ass ageschriwwen d'Fraktionspresidentin vun deene Gréngen, d'Madame Viviane Loschetter.

► **Mme Viviane Loschetter** (déi gréng).- Madame Presidentin, Dir Dammen an Dir Härren, fir d'Alleréischte emol e ganz grouse Merci u meng Kolleegin Josée Lorsché fir hire ganz interessanten a komplette schrëftleche Rapport, mä awer och fir hiren exzellente mëndleche Rapport, well et ass sécherlech net einfach gewiescht, fir en Dossier an e Rapport ze formuléieren vun engem Projet, deen dëst Joer seng 20 Joer feiert, vill verschidde Facetten huet an eng impressionnant Biografie.

Et ass awer sécherlech, denken ech, motivant gewiescht, dës Recherchen ze ënnerhuelen, fir den Historique ze tracéieren, wann ee selwer där Partei zougehéiert, déi säit 20 Joer mam Projet Tram identifizéiert gëtt.

Mat villen, an zum Deel ganz kreativen Aktiounen huet déi gréng Partei op d'Noutwendegkeet an d'Plus-value vum Tram opmierksam gemaach, an dat säit 1992. Als onrealistes, als total iwwerflësseg, als „nice to have“, als Ver-

schlechterung vun der Liewensqualität, als Autogéigner an nach villes méi goufen dës Aktiounen an hir Iddi betitelt.

(**M. Mars Di Bartolomeo reprend la présidence.**)

Mir hunn als gréng Partei awer konsequent dës Kampf fir den Tram duerghezunn, well mir iwwerzeegt woren, schonns gëschter a virgëschter, gradesou wéi och haut, dass dës Projet net nëmme eng Verbesserung fir d'Mobilitéit duerstellt, mä och eng Noutwendegkeet fir munch aner wichteg Facteuren.

Do, wou mer an d'Verantwortung komm sinn, sief et op kommunalem Niveau oder wéi elo och op nationalem Niveau, huet de Mobilitéitsprojet mam Tram ëmmer zu onse Knackpunkten an de Verhandlungen gehéiert.

Haut gi mer zou, dass mer méi wéi zefridde sinn, dass esou een ambitiöse Projet zesumme mat allen anere Parteien, bis op eng kleng Sensibilitéit, souwuel op kommunalem wéi och op nationalem Niveau konnt finaliséiert ginn an haut an d'Emsetzungsphas geet. An dat ass och gutt esou. Et ass net méi eng gréng Visioun vun engem Mobilitéitsprojet. Et ass haut en duerschduechtene Mobilitéitsprojet vun nationaler, jo souguer vu regionaler Envergure iwwer ons Grenzen eraus.

Mir alleguerten heibannen, bis op dräi Stëmmen, fannen dës Projet net nëmme sënnavoll, mä absolut noutwendeg. Déiselwecht Ënnerstützung fënn dës Projet och bei de Stater politesch Verantwortlechen am Stater Gemengerot mat 26 vu 27 méigleche Stëmmen. Déiselwecht Ënnerstützung ënnersträicht eng rezent a representativ ILReS-Emfro, wou 73% vun de Befroete sech fir dës Mobilitéitsprojet geäussert hunn.

An dann, an et ass och scho gesot ginn, e Stater Geschäftsverband, dee sech wënscht, de Projet wier léiwer haut wéi muer fäerdeg ëmgesat, net zulescht och, well d'Commerçanten duerch déi méi komplex Phas vum Chantier musse goen. Séier weéng Infrastrukturprojeten hunn esou laang Zäit gebraucht, fir endlech realiséiert ze ginn, mä gradesou weéng Projete vun esou enger Envergure hu schlussendlech esou eng breet Zoustëmmung kritt.

Dat ass sécherlech och de Mérite vun deenen dräi leschte Buergermeeschteren a Buergermeeschtesch aus der Stad Lëtzebuerg an dem leschten an dësem Nohaltegekeetsminister. Si hunn notament derfir gesuergt, dass dës Projet a senger ganzer Komplexitéit, well mir schwätze jo hei bäi Wäitem net nëmme vun engem Tram, mä mir schwätze vun engem komplexe multimodale Mobilitéitsprojet, si hunn derfir gesuergt, dass dës Projet un all Bierger an un all Biergerin presentéiert ginn ass an erkläert ginn ass. Si hunn onermiddlech all Froe beäntwert an all Suggestiounen analyséiert. Dës breet organiséiert Treffte mat de Bierger a mat de Biergerinnen hu mat Sécherheet derzou bäigedroen, dass de Projet verstanen ginn ass an ergo och akzeptéiert konnt ginn. An deen eenzege Regret, dee mir hunn, dass et esou laang gedauert huet, gëtt duerch dës breet Akzeptanz mat Sécherheet och kompenséiert.

Iwwert de Constat si mer ons alleguerte säit enger Zäit eens, iwwert d'Zil plus ou moins och. Et ass de Wee fir dohinner, d'Léisungen zum Problem, déi fir vill Diskussiounen gesuergt hunn. Et si vill Optionen presentéiert, analyséiert an duerggerechent ginn. Et huet och vill Lobby matgespillt.

Et wor munchmol schwéier, eng Léisung ze proposéieren, bei där net onbedéngt den Auto dat Mëttel fir alles wor a wou net onbedéngt ëmmer nëmme den Auto déi beschte Méiglechkeet wor. Et ass sech och, well mer jo net op enger Insel liewen, am Ausland u verschidene Modeller vu Mobilitéitsgestaltung inspiéiert ginn. Schlussendlech ass e Modell entworf ginn, deen op déi spezifesch Situatioun hei am Land an an der Groussregioun passt.

Eng breet Akzeptanz, déi sécherlech och do duerch ze erklären ass, well et haut, leider fir bal jiddwereen, evident ass, dass mir am Stau ersticken, dass de Verkéier kollabéiert. Mir sinn haut op engem Punkt ukomm, wou onst Land riskéiert, duerch seng Immobilitéit all positive Standuertfacteur ze vernichten. D'Mobilitéit an engem Land, an enger Regioun, déi sech wëllt wirtschaftlech entwéckelen, en général, an nohaltig wirtschaftlech entwéckelen, en particulier, brauch eng effikass an effizient Offer u Mobilitéit. Dat ass dee wichtigste Punkt vun enger ganzer Rei vu Standuertfacteuren.

Eng Regioun, déi am Stau steet, ka sech net entwéckelen. Eng Regioun, déi haut am 21.



Jorhonnert kee perfomanten ëffentlechen Transport offréiert, ka sech net nëmmen net entwëckelen, mä verléiert carrément all hir Attraktivitéit.

A mir stinn am Stau, Dir Dammen an Dir Hären, 31 Stonnen am Joer sti mir zu Lëtzebuerg an der Moyenne am Auto am Stau. Dat ass bal eng ganz Schaffwoch. Domadder si mer am „top five“ vun de Länner, déi am Stau stinn.

Et gëtt eng TomTom-Staustudie vun der Stad Lëtzebuerg, eng zimlech aktuell, déi och beschreift, beweist, datt e Pendler, deen 30 Minutte fiert, all Dag zu de Spëttestonnen am Ganzen 80 Stonnen am Joer am Stau steet, pro Dag 32 Minutten.

Eng rezent Fuerschungsetüd, déi sech notamment op Verkéiersstéierunge baséiert, déi duerch Navigatiounssystmer gemellt gi sinn, huet ganz interessant Konklusiounen virbruecht. Et gëtt nämlech eng kloer Korrelatioun tëscht engersäits Wirtschaftswuesstum an andersäits Verkéiersstau. Mä et gëtt och ee Punkt, wou déi Korrelatioun kipp. Dat heescht, de Wirtschaftswuesstum geet an d'Luucht, de Stau geet an d'Luucht, mä op iergendengem Moment kippt dat, datt heescht, de Stau geet eleng weider an d'Luucht an de Wirtschaftswuesstum stagnéiert.

An, Dir Dammen an Dir Hären, mir si praktesch op deem dote Punkt ukomm! De Stau-Index huet zu Lëtzebuerg am Joer 2013 par rapport zum Joer virdru sech ëm 22% gesteigert.

Do si mir bäi Wäitem déi Éischt am negative Rekord virun Irland mat engem Plus vun 9% an der Schwäiz mat engem Plus vu 7%, woubäi aner Länner wéi zum Beispill Däitschland oder wéi Eisträich, déi och e Wirtschaftswuesstum kënnen opweisen, mä déi sech organiséiert hunn, éier d'Immobiliteit komm ass, mat engem Minus fir Däitschland vun 9% vun 2012 op 2013 a fir Eisträich souguer mat engem Minus um Stau-Index vu 26% verzechent sinn.

Datt et e Besoin gëtt un enger effikasser Mobilitéit a gläichzäiteg och un engem effizienten ëffentlechen Transport, huet d'Stad Lëtzebuerg dës lescht Jore missen erliewen. E sëlliche Betriber, dorënner och EU-Institutionen, hu positiv op d'Offer vun engem Mobilitéitspass reagiert. Dat wor an dat ass och nach haut en fait déi eenzeg sënnavoll Méiglechkeet, déi deene Betriber bleift, fir ze garantéieren, datt hir Salariéen an hir Fonctionnaire gutt a pünktlech op d'Schaff kommen an och gradesou gutt erëm do fortkommen. Dovunner sinn nieft der Uewerstad an der Gare haaptsächlech déi zwee Ballungszentren Cloche d'Or a Kierchbiereg traff.

An deeselwechte Phenomeen huet déiselwecht Stad Lëtzebuerg registréiert bei der Aféierung vum Konzept „Vel'oh!“. Mat deem Konzept huet de Vëlo als déi wichtegst Komponent vun der Mobilité douce eng regelrecht Renaissance erlieft. Dat si knapps eng hallef Dose Joer hier. An obwuel dës Projet direkt e Risesuccès wor an haut souguer iwwert d'Gemeengengrenzen erausgewuess ass, esou wor dee Projet och net onëmstridden am Ufank. Och do sinn zum Deel déiselwecht Argumenter ervirbruecht ginn, déi mer fréier och beim Tram haten: ze deier fir dat, wat et wäert bréngen, onnëtz a stéierend Infrastruktur, Aschränkung vum Auto op der Strooss an nach villes méi.

Trotzdem huet dës Mobilitéitsoffer direkt gegräff a gëtt vun de Salariéen aus dem Secteur tertiaire an den europäeschen Institutionen um Kierchbiereg massiv genotzt. Moies fir vun der Gare erop an d'Stad a weider op de Kierchbiereg an owes fir erëm zréck ass d'Offer vum Vel'oh! ëmmer erëm ze knapp.

Eng rezent Etüd huet och der Stad Lëtzebuerg bewisen, datt fir eng nei Iddi erëm vun zousätzlecher Offer u Mobilitéit, de Carsharing, och e Besoin do ass, an och dat wäert elo erëm geschwënn eng zousätzlech Offer ginn, déi d'Stad Lëtzebuerg an all hiren Offere wäert gläich offréieren.

Vun de Bussen als Offer un ëffentlechem Transport brauche mer hei net méi allze vill ze schwätzen. Ech mengen, entre-temps muss jiddwerengem kloer sinn, datt d'Buscapacitéit méi wéi ausgelascht ass an d'Bussen oft mat am Stau stinn, och wa si deelweis vu Busspure profitéieren, net nëmme moies an owes, mä oft de ganzen Dag. An de Spëtzenzäiten ass et zimlech désagréabel am Bus. Méi wéi eng Persoun kennt zu dësen Zäiten net méi an de Bus um Centre Hamilius oder op der Gare centrale eran a muss op deen nächsten oder souguer deen iwwernächste waarden.

Dës kuerz Beispiller aus der Stad Lëtzebuerg, fir ze beschreiwen, wann et dann nach néideg

wier, datt, obwuel d'Hauptstad hir Verantwortung zu allen Zäite geholl huet, sech ëmmer erëm de Besoinen u Mobilitéit gestallt huet, si och eng Hauptstadt ass, déi elo um Enn vun hire Méiglechkeeten ukomm ass. An domadder och implizit déi verschidde Randgemenge ronderëm ons Hauptstadt. Ons wirtschaftlech Aktivitéiten, déi sech praktesch zu 80% an a ronderëm d'Stad befannen, sinn domadder enger substanzierler Verschlechterung vun hirer Aktivitéitsméiglechkeet ausgesetzt.

An nieft dem Secteur tertiaire, deen ech elo grad beschriwwen hunn, gehéieren zu de Wirtschaftsaktivitéite sécherlech och d'Commercen an d'Handwerk, déi Plazen, wou produzéiert a wou verkauft gëtt. Do spillt et ëmmer manner eng Roll, datt een direkt virun der Dier eng Parkplaz fënnt, mä ëmmer méi eng Roll, datt een an enger verstänneger Zäit iwwerhaapt emol dohinnerkënn. De Supermarché op der grénge Wiss muss mëttlerweil och mat dëse Krankheete kämpfen: Stau och um Samschdeg, iwwerfüllt Parkplazen, Parkingen an esou weider. Datselwecht zielt natierlech och fir d'Commercen an der Stad.

Dann nach 200.000 Frontalieren, déi all Dag un dëser Produktioun matschaffen, e puer Dausend Schüler a Schülerinnen, dat ass e groussen Impakt, dee sech net nëmmen an der Stad, mä an der ganzer Zentrumsregioun an dor-iwwer eraus bemierkbar mécht.

Dozou musse mer nach d'Touriste rechnen, déi och zum Wuelstand vun onsem Land bäidroen. Och fir d'Touristen ass eng gutt an eng flott Mobilitéit e wichtige Standuurfacteur. Wann Dir lech an d'Haut vun engem Tourist versetzt, verstitt Der direkt, op wat hie wäert opmierksam si beim Choix vu senger Destinatioun.

An dann als Stater Biergerin a Gemengeresponsabel kommen ech net derlaanscht, och hei op d'Umweltfacturen a virun allem op d'Gesondheitsfacturen anzegoen. Well dee ganze Mobilitéitsprojet huet sécherlech eppes mat Mobilitéit ze dinn, huet sécherlech och eppes mat der Wirtschaftsentwëcklung ze dinn, mä en huet och mat Gesondheet a mat Ëmwelt ze dinn. An och dat, grad wéi den Här Wiseler et gesot huet, dat sinn d'Zuelen, dat sinn d'Fakten, an dofir ass et ons wichtig, lech déi och hei ze ernimmen: Wéi gesäit et aus an der Stad mat der Loftqualitéit? Wat fir eng Impakter huet déi op ons Gesondheet?

Et gëtt eng EU-Direktiv vun 2008, déi definéiert maximal Grenzwäerter fir Stickstoffmonoxid oder NO a Stickstoffdioxid oder NO₂. Ganz einfach duerch d'Verbrennung vu Bensin bilde sech jo fir d'Éischt Monoxiden an duerno Dioxiden, déi bäi Wäitem - bäi Wäitem! - méi geféierlech fir d'Gesondheet sinn. Wann ee regelméisseg héije Konzentratiounen vun Dioxiden ausgesat ass, ginn et seriö Risike fir d'Longen an d'Otemweeër, zum Beispill Otemweeinfektiounen a chronesch Bronchiten.

D'Direktiv gëtt als Grenzwäert eng Joresmoyenne u vu maximal 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Mir haten awer an der Stad am Joer 2009 nach eng Joresmoyenne vun iwwer 60 Mikrogramm pro Kubikmeter um Centre Hamilius. A mir haten am Joer 2013 eng Joresmoyenne vun 52. Dat ass wuel manner wéi 60, mä dat ass nach ëmmer vill ze vill par rapport zu der Grenzlimate, déi 40 ass.

Dës kleng Verbesserung ass haaptsächlech op zwee Facturen - dat sinn d'Zuelen! -, op zwee Facturen zréckzeféieren: éischstens, datt d'Stad Lëtzebuerg hir Busflott praktesch ganz erniert huet an op déi beschtméiglech EVV-Normen (veuillez lire: EEV-Normen) eriwweergaangen ass, an zweetens, datt deelweis eng Busspur um Boulevard Royal ewechgefall ass, do, déi Busspur, wou iwwerens nieft de städtesche Bussen och déi gesamt Flott vun RGTR-Bussen defiléiert.

Zu Bouneweg an op der Place Dargent zu Eech, wou d'Stad och regelméisseg Miessunge mécht, sinn d'Resultater net vill besser. An da gëtt et eng Achs, d'Achs Boulevard Royal - Centre Hamilius - Avenue de la Liberté - Place de la Gare, et ass u sech den Tracé, en Deel vum Tracé vum Tram, do leie praktesch d'Wäerter permanent iwwer 50 Mikrogramm pro Kubikmeter, also wäit iwwert där ieweschter Grenz.

De Stroosseverkéier produzéiert duebel esou vill NO_x e wéi de Flugverkéier a wéi d'Industrien. Dat soll och eng Kéier hei gesot ginn. Et sinn net ëmmer d'Fligereen an et sinn net ëmmer d'Industrien. Et si sécherlech déi och, mä de Stroosseverkéier, dee produzéiert duebel esou vill!

Déiselwecht Direktiv gesäit och zimlech streng maximal jährelch Moyennë fir de Feinstaub vir, och PM10 genannt. Och do eng Joresmoyenne vu 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. An zu Recht, an zu Recht! Well dës Feinstaub, dat si ganz kleng Partikele mat engem Duerchmesser ebe vun zéng Mikrometer, an dës kleng Stäbs-

partikele kënnen sech an de Longe festsetzen, Häerz-Kreeslaf- an Otemwee-Erkrankunge mat sech bréngen, bis zu Longekriibs, wëssenschaftlech bewisen!

An der Stad leie mer permanent - nach - liicht drënner. Am Abrëll 2011 huet déi deemoleg Regierung e Règlement grand-ducal ugeho, fir d'Emsetzung vun dëser Direktiv ze organiséieren. An dozou gehéiert en „Luftreinhalteplan“, also e Plang, fir d'Loft propper ze halen. Zoustänneg fir d'Ausarbechtung vun dësem Plang sinn den Ëmwelt- an Nohaltegkeetsministère, awer och de Gesondheitsministère ebe fir de Volet vun der Loftverschmutzung.

Éischt Aufgab war en État des lieux vun de Miessungen, oder Diagnos genannt, opzezeechnen. Dat ass gemaach. Déi Miessunge si gemaach. An d'Miessungen hunn och déi schlecht Loftqualitéit beschriwwen. Ech hunn lech elo grad e puer Beispiller aus der Stad genannt. Déi zweet Aufgab ass logescherweis e Moossnamekatalog, fir dës Miessungen entgéintzewirken. Sait 2008 schafft d'Stad Lëtzebuerg zesumme mam Stat un dësem Moossnamekatalog.

Et war vun Ufank u kloer, datt nëmmen eng Multitude vu verschiddeaardegste Moossnamen en nohaltege positiven Impakt op dës schlecht Loftwäerter kéinten hunn. D'Erneuerung vun de Bussen, vun der Busflott, vun de städtesche Busse war eng dovunner. D'Promotioun vun der Mobilité douce an dem Vëlo war och eng. Awer och manner Verkéier a manner Duerchfahrt duerch d'Stad vun Autoen a Bussen am Stadkr ass als Moossnam zréckbehalen ginn. An den Tram léger ass och eng wichteg Komponent an dësem „Luftreinhalteplan“. Den Tram fonctionnéiert nämlech emissiounsfräi!

Am Allgemenge gëtt eng Reduktioun vum Autosverkéier ugepeilt, well ouni déi Reduktioun erreche mer ni akzeptabel Grenzwäerter. Awer dat kënnen mer am Fong geholl nëmmen errechen, wa mer eng substanzierl Verbesserung vum ëffentlechen Transport och kënnen offréieren. Duerch dës zréckbehalen Moossnamen erreche mer eng Reduktioun effektiv vun de Grenzwäerter.

An do nach eng Kéier, vläicht net gradesou emotional, mä dofir awer mat sachlechen Zuelen, hei e puer Beispiller, fir den Impakt vun de Moossnamen ze illustréieren: eng Reduktioun vu minus 30 NO_x, dat heescht minus 2% Dioxid-Emissiounen duerch den Tram tëscht der Gare an dem Zentrum. Dat heescht also, méi Tram a manner Autosverkéier. An eng Reduktioun vu minus 27% NO_xen, dat heescht minus 7% Dioxid-Emissiounen doduerch, datt mer déi multimodal Plattformen schafen, wat automatesch och manner Autoen a manner Bussen duerch de Stadzentrum bedeit.

Déi ausgeschaffte Kartografie vun der Prognos 2020 rechent, datt mir fir 2020 déi maximal Joresmoyenne wäerten ënnerschréien an datt mer ab 2020, duerch all déi Moossnamen, endlech emol fir d'Éischt an der Joresmoyenne ënnert dës Grenzwäerter wäerte leien.

Déi drëtt Aufgab war d'Iwwerzeegungsarbecht bei der Kommissioun zu Bréissel, opgrond vun onse katastrophale Resultater an der Diagnos, an déi awer bis dohinner séier wéineg ëmgeseate Moossnamen, fir deem entgéintzewirken. Lëtzebuerg huet dann och eng Verlängerung vun der Europäescher Kommissioun accordéiert kritt fir d'Emsetzung vun hirem „Luftreinhalteplan“. Dat heescht, bis mer ënnert dës Grenzwäerter leien, awer nëmmen, well mer dësen ambitiöuse Moossnamekatalog erageschéckt hunn. Dat heescht, Obligatiounen wéi Maut fir an d'Stad an aner Verschlechterunge vun der Liewensqualitéit bleiwen ons also bis dato erspuert.

An déiselwecht Fro ass gestallt gi fir de Kaméidi duerch de Verkéier. Wat fir en Impakt huet dat op ons Gesondheet? De Kaméidi ass virun allem e Stressfacteur. En ass verantwortlech fir Mangel u Konzentratioun iwwer Schlofstéierung bis zu cardiovasculair Krankheeten an Héierdefizit.

Och do, Dir Dammen an Dir Hären, si mer mat enger Direktiv befaasst aus dem Joer 2002, déi mer am Joer 2006 an nationalt Gesetz ëmgeseat hunn. Do sinn dräi Etappe virgesinn. Déi éischt, dat war eng Info un de Bierger. Dozou gehéieren och d'Miessunge vum Kaméidi sur place. Déi zweet Etapp war d'Opstelle vun enger „Cartographie stratégique du bruit“. An déi drëtt Moossnam ass natierlech dann en „Plan d'action de lutte contre le bruit“, dee sech aus där Kartografie ergëtt.

D'Kartografie vun Verkéierskaméidi, dat heescht d'Strooss an d'Bunn, ass 2012/2013 finaliséiert ginn. D'Moossname sinn amgaangen, an de Ministère an deelweis och an Zesummenaarbecht mat der Stad Lëtzebuerg fir den Territoire vun der Stad Lëtzebuerg opgestallt ze ginn. An och do spillt den Tram eng wichteg Komponent. Et ass gerechent ginn, datt op

dem Tracé vum Tram de Kaméidi bis zu minus zwiefel Dezibel permanent ka reduzéiert ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et ass net den Tram eleng, deen eng besser Mobilitéit garantéiert. An et ass och net den Tram eleng, dee wäert eng besser Liewensqualitéit garantéieren. An et ass och net den Tram eleng, deen eng besser Loftqualitéit a manner Kaméidi wäert bréngen. An et ass och net den Tram eleng, deen ons Wirtschaftsstanduurfaktor wäert verbessern. Et ass dee ganze Projet, deen d'Vernetzung vun de verschidde Fortbewegungsmëttelen erméiglecht, deen eng qualitativ Verbesserung wäert erlaben.

Den Tram ass en Deel dovunner. Just en Deel, mä en ass awer d'Réckgrat, en ass d'Wirbelsail vun dësem Projet. Mir stënnen haut an hei d'Méiglechkeet, eng intelligent Mobilitéit ze schafen, eng Multitude un Offer duerch e multimodale Projet. Mir schafen domadder d'Méiglechkeet, fir fléissend vun enger Fortbewegungsoffer op déi aner ze wiesselen. Mir schafen d'Méiglechkeet, déi optimalst Offer un ëffentlechem Transport op der richteger Plaz ze garantéieren, jee no Plaz eng diversifiéiert Offer.

Déi éischt an déi zweet Etapp vu 16 Kilometer Tram vun der Cloche d'Or duerch d'Stad iwwert de Kierchbiereg bis op de Findel, gekoppelt un néng Plates-formes d'échanges mat Bus an/oder Zuch a selbstverständlech och mat Mobilité douce. Dofir ass et definitiv falsch, dës Projet op en Tram-Projet ze reduzéieren. An et kann ee franchement - franchement! - net méi fir oder géint den Tram sinn, well dorëms geet et scho längst net méi!

An den Arrêt Pont-Rouge ass eigentlech dat beschte Beispill vun der Ambitioun, e multimodale Mobilitéitsprojet anzeféieren mat nationalem Charakter. D'Gare Arrêt Pont-Rouge an déi zwee Funiculair vernetzen Zuch an Tram. Et muss ee sech virstellen, déi Funiculair, déi huelen en amont vun der Gare centrale ongeféier bis zu 1.500 Leit all Dag aus dem Zuch an offréieren hinnen, nom Prinzip vun de kuerze Weeër, eng direkt Verbindung erop op de Kierchbiereg voire an d'Uewerstad. Sechs Zich pro Stonn bleiwen do stoen. A bis zu 140 Leit kënnen mateneen op de Kierchbiereg eropbruecht ginn.

Mir sinn als Gréng souguer iwwerzeegt, datt dës Projet vum Arrêt Pont-Rouge all enttäuschten Hoffnung vun der Fäerdegstellung vun der Nordstrooss wäert opfänken. Well, Dir Dammen an Dir Hären, d'Nordstrooss wäert de Problem vum Berufsverkéier erof an déi verschidde ekonomesch Ballungszentren net léise kënnen. Dësen Arrêt-Pont-Rouge-Projet, vernetzt mam Tram, awer mat Sécherheet!

Hei ass, denken ech, och de Moment, fir e puer Remarques zum Zil vum „modal split“ ze soen, dat Zil, wat d'Regierung mat dësem Projet ustriift. National striede mer minimum en „modal split“ vu 25/75% un. Mä grad dofir brauche mer am urbane Milieu en „modal split“, deen dat opfängt, wat mer am ländleche Raum net kënnen, oder besser gesot, vläicht nach net kënnen esou einfach ëmsetzen. Mir müssen dofir och ronderëm dës Mobilitéitsprojet en „modal split“ vu mindestens 40/60 ustriewen. Well mir wëssen, datt den Autostrafic nach weider wäert wuessen, an datt mer weiderhin och nach müssen an de Stroossebau investéieren.

Dat heescht awer och, datt mer müssen en Équilibre tëscht Stroosseraum a Raum fir den ëffentlechen Transport erëm hierstellen. Den ëffentlechen Transport ass bei ons zu Lëtzebuerg net konsequent gefërdert ginn. Éischer ass beides gemaach ginn: Den Autosverkéier an den ëffentlechen Transport si béid gefërdert ginn. Dat hat sécherlech och domadder ze dinn, datt, soulaang Suen an der Statskeess waren, jiddweree konnt zefriddegestallt ginn. Vläch den Auto e bësse méi. Haut kënnen mer ons dëst net nëmmen aus finanzieller Grënn net méi leeschten, mä och ganz einfach aus wirtschaftlechen, aus ëmweltpoliteschen an aus Gesondheitsgrënn net méi leeschten.

De politesche Wëllen, fir den ëffentlechen Transport ze fërderen, ouni awer den Autostrafic ze vernoléisegen, ass siichtbar gi bei der Presentatioun vun den „grands projets d'infrastructures“ virun e puer Méint. Fir awer méi Leit op den ëffentlechen Transport oder op d'Mobilité douce ze bewegen, muss dës vill méi performant ginn, an zwar méi performant wéi den Individualverkéier.

Den ëffentlechen Transport gëtt hei grad duerch seng Multifunctionnalitéit interessant. An zwar interessant fir jiddwereen, och fir déi, déi vu méi wäit kommen, respektiv déi iwwer ons Grenzen eraus all Dag bei ons kommen. Opfarparking si keen Tabu an dësem Gesamtkonzept, an dat ass och scho vun der Rapportrice kloer beschriwwen ginn. Si kommen all Kéiers dohinner, déi Opfarparking, wou de multimodale Projet ufängt, nämlech op eng vun de Plattformen.



Déi zweet Phas, déi elo méi séier virgesinn ass, realiséiert ze ginn, gehéiert onser Meenung no zum Succès vun dësem Gesamtprojet. D'Extensioun vun dem Tracé op d'Cloche d'Or via Midfield an Houwald mat der Gare périphérique an op de Findel bis op de Park & Ride Héienhaff sinn haut schonns méi wéi néideg, wëssend, datt um Ban de Gasperich e gréissere Schaff- a Wunnprojet amgaang ass ze entstoen.

Mir begrëssen och dofir ausdrécklech, datt dës Regierung dës zweet Phas zur absoluter Prioritéit gesat huet, an datt mer mat der Fäerdegstellung vun dëser Phas scho kënne an den 20er Jore rechnen an net méi, wéi initialement virgesi war, an den 30er Joren.

An an deem Sënn, Här President, déposieren ech eng Motioun, wou d'Majoritéitsparteien a wou och déi Lénk am Fong geholl nach dës zweet Phas, de Wëllen, dës zweet Phas zur Prioritéit weider ze pushen, och nach eng Kéier ausdrécklech ënnerstëtzen.

Motion 2

La Chambre des Députés

considérant:

- que le Grand-Duché de Luxembourg est en face du défi de répondre aux besoins croissants en mobilité résultant de la forte évolution démographique et socio-économique du Grand-Duché de Luxembourg des trente dernières années et prévisible pour les années à venir;

- que le projet de loi 6626 adhère à la volonté politique d'augmenter sensiblement la part modale des transports en commun et s'inscrit dans la continuité de la stratégie globale pour une mobilité durable appelée «MoDu». Servant de base à l'approche intégrative visée par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures depuis 2012, cette stratégie placera le tram comme épine dorsale au centre d'une chaîne de mobilité efficace permettant d'interconnecter différents modes de transport;

- que le Gouvernement sera autorisé par le projet de loi 6626 à participer pour un montant de 230.520.000 € (hors TVA) - à savoir 2/3 du montant du projet - à la réalisation du premier tronçon de tramway reliant la Gare centrale de la Ville de Luxembourg via centre-ville et Limpertsberg au quartier du Kirchberg, à la construction du centre de remisage et de maintenance, à l'acquisition des rames de tramway et à la mise en œuvre des mesures compensatoires ainsi qu'aux études y relatives et que le dernier tiers sera à charge de la Ville de Luxembourg;

- que le tronçon défini par ce projet de loi desservira quatre pôles importants de la capitale sur lesquels se concentrent déjà aujourd'hui les plus fortes demandes de déplacements, en l'occurrence la Gare centrale, le centre-ville, le Limpertsberg et le quartier du Kirchberg;

- que la Ville de Luxembourg connaît dans sa périphérie un développement très important, comme p.ex. dans le Ban de Gasperich, Cloche d'Or et Howald pour lequel une part modale de 40% pour les transports en commun a été retenue tout en soulignant qu'une part modale située aux environs de 60% doit être l'objectif d'une politique de mobilité durable dans les agglomérations et qu'il y a par conséquent lieu de prévoir un transport en commun avec une capacité élevée capable d'assurer la mobilité y compris dans ces zones de développement;

- que l'offre des transports en public destinés aux élèves et au personnel des lycées situés au campus scolaire «Geesseknäppchen» doit également être renforcée de manière considérable;

- que le fort développement du secteur de la logistique et d'autres secteurs de service va augmenter les besoins en mobilité au niveau des transports en commun des personnes, notamment aux heures de pointe, et que la création de la plate-forme multimodale avec P&R au lieu dit «Héienhaff» nécessite une extension rapide du tram vers Findel afin de compléter le réseau des transports en commun à la périphérie de la Ville de Luxembourg;

invite le Gouvernement

- à accélérer les phases suivantes de la mise en œuvre du projet tram que sont les extensions à réaliser vers la périphérie, notamment vers l'aérogare du Findel respectivement vers les pôles de développement de Howald, du Ban de Gasperich et de la Cloche d'Or;

- à déposer dans les meilleurs délais des projets de loi en fonction de l'avancement des études et de la réalisation des dossiers EIE (étude d'impact environnementale) pour les différentes extensions du tram.

(s.) Viviane Loschetter, Gusty Graas, Josée Lorsché, Roger Negri, Justin Turpel.

► **M. le Président.** - Merci.

► **Mme Viviane Loschetter** (déi gréng). - Mat Sécherheet wäert och dëse multimodale Projet sech expandéieren an aner Gemengen, wéi et och notamment eben an deene Phasen

duerno, no där zweeter, virgesinn ass. Wat mer haut nach net wëssen, mä wou mir, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, iwwerzeegt sinn, ass, datt d'Nofro dofir esou grouss wäert sinn, datt et de Leit net méi séier genuch wäert goen.

Et ass ons och wichteg, an dofir wëll ech dat am Numm vun der grénger Fraktioun ënnersträichen, datt sämtlech Kompensationsmesurë fir de Site vum Centre de remisage et de maintenance méiglechst séier an an aller Transparenz ëmgesat ginn.

Mir sinn ons och bewosst, datt, bis d'Stad Lëtzebuerg dës Plus-value u Mobilitéitsoffer ka gënnissen, virdrun eng schwiereg Period vu Chantier op si duerkënnt. Dat ass an anere Stied, wou en Tram komm ass, och esou gewiescht. Mir denken, datt souwuel d'Gemegepolitiker a -politikerinne wéi virun allem den Nohaltegkeetsminister derfir suerge mussen, an engem permanente Kontakt mat de Bierger a mat de Biergerinnen ze sinn.

An dëst zielt besonnesch, ech hunn et scho gesot, fir d'Commerçanten. Bis elo huet de regelméisseg Austausch an Informationsfloss sech positiv bemierkbar gemaach, an dat soll och an deenen nächste Joren esou bleiwen. Wann ee weess, wéini wat ufänkt a wéini wat fäerdeg ass, ass d'Akzeptanz vun deem désagrèablen Deel eng ganz aner. An et huet een d'Méiglechkeet, oder eng besser Méiglechkeet, sech ze organiséieren, fir méiglechst weéng vun den Nuisancë matzekeréien.

Schlussendlech gesäit et och esou aus, an den Här Negri huet jo och dozou eng Motioun deposéiert, wéi wann eng zefriddestellend Lösung konnt fonnt gi fir d'Bedreiwung vum Tram. Eng zefriddestellend Lösung, well et och fir ons net onwichtig ass, datt esou eng Offre publique och vun der ëffentlecher Hand bedriwwen ka ginn. De Stat, a virun allem d'Stad Lëtzebuerg, sinn interesséiert, datt dës Offer un de Bierger an un d'Biergerin op dem Stater Territoire och kann ofgestëmmt gi mat der complémentaire Gemengenofer un ëffentlechem Transport.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir Gréng si frou an net weéng stolz, muss ech zouginn, fir haut dës zwee Projeten ze stëmmen. Dës zwee Projete wäerte mat Sécherheet d'Bild vun der Stad an doriwwer eraus vum Land zum Positive veränneren. Si wäerten nei Opportunitéite schafen am ekonomeschen, sozialen a kulturelle Beräich. Et wäert een an Zukunft mam Tram kënne op e Fussballmatch fueren, an e Kino oder op e Concert. Et wäert ee mam Tram an d'Schoul fueren, akafe fueren an natierlech op d'Schaff fueren. An dat einfach a séier, méi einfach a méi séier, wéi mam Individualverkéier!

Den ëffentlechen Transport gëtt erëm e Fortbewegungsmittel fir jiddwereen, esou wéi et dat schonns an anere Mëtzel- a Grousstied ass. Mir mussen haut ufänken, fir datt muer ons Stad an onst Land attraktiv bleiwen, a fir datt ons Liewensqualitéit a Saache Mobilitéit sech erëm verbessert. Dat net nëmmen eleng fir ons, mä och fir déi nächst Generatiounen.

Ech wollt lech zum Schluss, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, eng kleng Anekdot virlesen, well ech mech déi lescht Wochen e bësse mat deem Thema Tram beschäftegt hunn an och an den Archive vun der Stad Lëtzebuerg aus dem Joer 1950 eng flott Anekdot fonnt hunn, an zwar op engem Dag aus dem Joer 250 (veuillez lire: 1950) am Summer, wou den Tour de France duerch Lëtzebuerg, duerch d'Stad gedréint huet, e bësse wéi haut eben den Tour de Luxembourg elo duerch d'Stad dréint, an natierlech och den Tram gefuer ass. Den Tram ass weidergefuert an den Tour de France ass och gefuer.

An et gouf esou eng Sportszeitung aus Frankräich, déi sech beklot huet, well den Tram gefuer ass, wou och den Tour de France gefuer ass. Si hu sech net gestéiert, mä dat war a Frankräich eben duerch aner Reglementer anescht organiséiert. An do huet den Oberpolizeibrigadier vun der Stad Lëtzebuerg, dat war den Eugène Bertrand, Rapport gemaach un de Buergermeeschter a geschriwwen: „Dass die Straßenbahn, das Auto des kleinen Mannes, eine unbedingte Notwendigkeit ist, dass die Schulkinder, die Hausfrauen, die Arbeiter, die Bürobeamten, überhaupt alle Fußgänger weder auf dieselbe verzichten wollen noch können, ist eine längst bekannte Tatsache. Sie bietet der Allgemeinheit viele Vorteile.“

Ech wënsche mer, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, datt, wa mer déi nächste Kéier en Tour de Luxembourg oder en Tour de France hei dréinen hunn, mer do och erëm en Tram duerch d'Stad fueren hunn, an ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci och der Madame Loschetter. Als nächste Riedner ass den Här

Gusty Graas vun der DP ageschriwwen. Här Graas, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Gusty Graas** (DP). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mam Term „historisch“ soll een zwar ganz virsiichteg ëmgoen, mä ech mengen awer, trotzdeem kann een deen Term haut gebrauchen, well mer jo awer e gewëssenen histoiresche Moment an der Transportpolitik erliewen, well den Tram nees erëm op d'Schinn gesat gëtt.

Ech ginn awer ganz gären zou, datt meng Partei, d'DP, an deene leschte Jore munchmol och gewësse Reserve gewisen huet vis-à-vis vum Projet Tram - dat hat och seng Ursachen -, datt awer Gott sei Dank de Projet Tram ganz positiv evoluéiert huet, an datt mer haut dee Projet och mat ganz aneren Ae gesinn, well en och eng ganz nei Dimensioun kritt huet.

Ech wëll direkt hei virausschécken, datt meng Fraktiounskollegin a Stater Buergermeeschtesch Lydie Polfer, déi wahrscheinlech wéi keen Zweeten heibannen intensiv mat deem Projet, zënter Jorzéngte kann ee soen, verwuess ass, selbstverständlech wäert och herno nach Positioun huelen an och méi op d'Inzidenz vun dësem Projet op d'Stad Lëtzebuerg agoen. Ech wëll mech duerfir méi limitéieren op den Impakt vun deem Projet hei op déi gesamt national Transportpolitik.

Dir Dammen an Dir Hären, et ass kloer, datt de materielle Wuelstand och seng Schietsäite kennt. Mir hei zu Lëtzebuerg spieren dat virun allem un der Entwécklung vum Stroosseverkéier. Besonnesch jo an de Spëttestonnen ass virun allem hei an der Stad, mä och an der Peripherie ganz vill Gedold erfuert, wann ee mam Auto ënnerwee ass. Déi rasant ekonomesch Entwécklung bréngt et selbstverständlech mat sech, datt och nei Aarbechtsplaze geschafe ginn an datt ergo de Verkéier zouhëlt.

Virun zéng Joer ass eng Etüd gemaach gi vun der Lëtzebuerger Gesellschaft LeasePlan, an déi kounn zum Konklusioun, datt een hei zu Lëtzebuerg deemools am Duerchschnitt eng Stonn an zwielef Minutte gebraucht huet, fir op seng Aarbechtsplaz ze kommen. An ouni am Besëtz ze si vun enger neier Etüd, haut, sinn ech awer iwwerzeegt, datt déi Zäit doudsécher net méi kuerz ginn ass!

Mir haten 1995 hei zu Lëtzebuerg en Emploi intérieur vun 215.000 Aarbechtsplazen. 2012 waren et der schonn 378.000. An deem kuerzen Zäitraum also e Plus vu 75%. 2003 hate mer all Dag 105.000 Leit, déi an eist Land aus den Nopeschländer schaffe komm sinn. Haut läit déi Zuel bei plus ou moins 160.000, Tendenz staark steigend. Och dat erkläert, wéi sech dat Land hei rasant entwéckelt huet.

An dat erkläert u sech och munches, wann een déi Prognosen emol eng Kéier analyséiert, déi viru Joren, Jorzéngte gemaach goufen. Sou zum Beispill d'Etüd LuxTraffic, déi jo haut de Mëtteg schonn e puermol hei erwähnt ginn ass, huet 1994 an hirer héijer Prognos mat enger Awunnerzuel fir d'Joer 2020 vu 553.000 Awunner gerechent. Jo, mä haut si mer scho bal zu 540.000 an am Joer 2020 wäerte mer scho wäit dee Chiffer vu 553.000 iwwerschratt hunn.

Duerfir, déi eigentlech Fro, déi an där ganzer Diskussioun hei u sech muss gestallt ginn, dat ass déi: Wat wëlle mer aus deem Land hei maachen? Wou soll dat Land sech hei hinentwéckelen? Solle mer de Wuesstum ofbremsen oder loosse mer alles sai Wee goen? Bëid Lösungen dierfte mat Sécherheet net déi richteg sinn, mä trotzdeem spiert een, datt e gewëssenen Zenit sech awer ëmmer méi bemierkbar mécht.

Eppes ass jiddefalls kloer: Mir mussen et fäerdegbréngen, an Zukunft e Maximum vu Passagéier vum Autosverkéier op den ëffentlechen Transport ze kréien. A gutt Usätz si jo ouni Zweifel ze erkennen.

Falsch wier et awer och, wa mer an Zukunft eng verstärkte Konzentratioun vun deenen Aarbechtsplazen an der Stad an an der Peripherie vun der Stad weider géifen driewen. D'Revitaliséierung vun de Friches industrielles op Esch-Belval ass jiddefalls e ganz gutt Beispill, datt een och dezentral ka virgoen. An ouni Zweifel wäert sech dat an deenen nächste Joren och positiv fir d'Verkéiserssituatioun hei zu Lëtzebuerg bemierkbar maachen.

Et ass kloer, mir kënne net alles steieren a munch Developpement wäerte mer och net bremse kënne. Op där anerer Säit ass et awer wichteg, datt mer eis Instrumenter ginn, fir awer eng kloer, eng gezielten Entwécklung vun dësem Land esou wäit wéi méiglech an d'Wee ze leeden. An dowéinst muss een och direkt op déi véier Plans sectoriels ze spréche kommen, déi jo elo kierzlech hei presentéiert goufen a gëschter Moie jo och de lokalen Autoritéiten. An ech mengen, just déi ginn eis e wesentlecht Instrument, fir awer gewëssenen Entwécklungen an der Zukunft ze steieren.

Eppes ass kloer: Den Erfolleg vum ëffentlechen Transport hänkt ganz kloer un zwee Faktoren. Deen éischte Faktor ass seng Frequenz an deen zweete Faktor ass de Komfort. Wann dës zwee Faktoren net stëmmen, gëtt et jiddefalls schwéier, d'Leit ze mobiliséieren - a besonnesch an engem Land wéi Lëtzebuerg, dat soll ee ganz éierlech soen -, op den ëffentlechen Transport ëmzeklammeln.

Dann huet den ëffentlechen Transport och nach heiansdo de Bäigeschmaach vum „Arme-Leute-Image“. Deen Term staamt net vu mir, dee staamt vum Dokter Brändli, e Schwäizer Spezialist. Deen Numm wäert ganz ville Leit heibanne geleeft sinn, well dee jo och an der Entwécklung vun dësem Dossier iwwert déi Joren eng gewësse Roll gespillt huet. An duerfir ass et och wichteg, wéi gesot, datt d'Zich, d'Bussen an d'Trammen héijen Uspréch gerecht ginn.

Ech wëll op dëser Plaz awer och betounen, datt virun allem d'Eisebunn an deene leschte Joren awer ganz wichteg a ganz grouss Efforte gemaach huet, an datt een och ka pauschal soen, datt de Komfort an den Zich wesentlech besser ginn ass. A wann och emol en Zuch eng Kéier Verspéidung huet, dann ass dat net ëmmer déi ganz grouss Katastroph.

Den Tram sengersäits huet de Virdeel, datt e regelméisseg ka fueren an och e gewëssene Komfort ouni Zweifel bitt an am Stadbild, contrairement zu deem, wat oft behaupt gëtt, net onbedéngt stéiert, wann e gutt urbanisteschesch integréiert gëtt. Do muss een natierlech op d'Hëllef vu spezialiséierten Urbanisten zrëckgräifen, fir dat Zil och ze erreechen.

Ech sinn elo schonn iwwerzeegt, datt den Tram net nëmme wäert en effikas Transportmëttel duerstellen, mä datt den Tram och eng nei, eng zousätzlech Attraktioun fir d'Stad wäert ginn. An ech verweisen hei zum Beispill op Stroosbuerg. Stroosbuerg, wat zwar u sech eng ganz flott, attraktiv Stad ass, mä ouni Zweifel nach en Image-Gewinn kritt huet eben duerch den Tram, deen zënter enger kuerzer Zäitchen elo och duerch d'Stad do fiert.

De Projet hei, an dat ass de Mëtteg schonn e puermol betount ginn, muss een natierlech an engem globale Konzept gesinn, am Konzept vum MoDu. Et geet also drëms, fir den Tram als e wesentlecht Instrument vu villen Transportmëglechkeeten duerstellen. Mir wëssen natierlech, an esou naiv kann een och net sinn, datt déi 230 Milliounen, déi mer haut stëmmen, natierlech net wäerten de Problem vum Verkéier hei an der Stad a ronderëm d'Stad léisen. Mä et ass e wichtegt éischt Element, fir déi Gesamtstrategie kënne ze erreechen.

Duerfir ass och déi Motioun, déi hei virgeluecht ginn ass, am Numm vun der Madame Loschter, natierlech och vun eiser Säit ze ënnerstëtzen. Allerdéngs, an dat wëll ech och nach eng Kéier hei ënnersträichen, mir dierfen natierlech elo net bei deem Projet hei stoe bleiwen. Et si jo eng Rei, ouni elo an den Detail ze goen, eng Rei Moosssname fir d'Zukunft scho geplangt.

Erlaabt mer awer, iwwert de Projet Tram eraus, och nach op e puer eenzel wichteg Projeten anzugeen, déi an deem ganze Réseau eng wichteg Roll wäerte spillen. Ech schwätzen hei emol an éischter Linn natierlech vun der Achs Süden/Stad.

Et ass déi Achs, déi enorm iwwerlaascht ass. Et brauch ee jo nëmmen d'Autobunn ze kucken, déi engem jo gutt bekannt ass. De Minister huet ugekënnegt, datt do en Ausbau vun zwou op dräi Spure géif virgeholl gi vun der A3. Sécher ass eis jo bekannt, datt besonnesch op der Aire de Berchem Réckstau entsteet, ebe well do vun dräi Spuren op zwou Spure gewieselt gëtt, wat dann all Dag och zu deene bekannte Problemer féiert, soudatt de Verkéier (veuillez lire: soudatt de Verkéier duerch den Ausbau) kann ouni Zweifel op der Autobunn do méi fluid geleet ginn.

Dann, d'Nordachs wäert ouni Zweifel duerch d'Ouverture vun der Nordstrooss eng aner Nues kréien. Mä och do muss een awer realistesch sinn. Och do muss ee wëssen, datt sech awer nei Problemer wäerten astellen, besonnesch um Niveau vum Kierchbiert, well et do jo awer zu enger Konzentratioun vu ganz villen Autoe wäert virun allem moies kommen.

Dowéinst ass et och richtig a wichteg, datt direkt och e Park & Ride-System do mat iwwer 4.000 Plazen aménagéiert gëtt. Ech mengen, d'Gewënner vun der Nordstrooss wäerten an enger éischter Phas, an ech wënschen hinnen et och an enger zweeter an an enger drëtter Phas, d'Gemengen aus dem Uelzechtall sinn, déi laang genuch hu missen dee Verkéier er-



droen. Awer, wéi gesot, nach eng Kéier: Och d'Nordstrooss wäert eng Rei Problemer net léisen.

Dann aus Richtung Oste respektiv aus Richtung Weste mussen och zousätzlech Moosname geholl ginn, ouni och hei ze vill an den Detail ze goen. Ech mengen, de Boulevard vu Märel oder déi nei Nationalstrooss am Raum Hesper wäerten do schonn déi néideg Verbesserung mat sech bréngen.

Wat allerdéngs an deem ganze Konzept ouni Zweifel vu Wichtigkeet ass, dat ass, datt déi Émsteigpölen tëschent Bus, Zuch an Tram optimal openeen ofgestëmmt sinn.

Wa mer da schonn hei vun Infrastrukturen oder vun zukünftigen Infrastrukturprojete schwätzen, da wëll ech awer nach kuerz och op e Projet zrëckkommen, deen och schonn eng ganz, ganz laang Nues huet, an zwar scho virun honnert Joer ass vun deem geschwat ginn: Dat ass vun enger Zuchstreck vun der Stad Richtung Esch.

An ech verweisen hei emol op eng Question parlementaire, déi den 3. Oktober 2005 vum deemolegen Deputéierte Claude Meisch gestallt ginn ass. Do huet den deemolegen Transportminister Lucien Lux den 31. Oktober 2000 (veuillez lire: 2005) Folgendes geäntwert: «Le dossier de la nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Esch-sur-Alzette est actuellement soumis aux différentes procédures prévues par le projet de loi portant transposition en droit luxembourgeois de la directive européenne 97/11/CE.»

Ech sinn allerdéngs net méi spéit wéi gëschter aus der Press gewuer ginn, datt de Minister Bausch jo awer deem Projet net positiv gesënt ass an datt en och gesot huet, e géif kee Sënn maachen. Ech ginn och dovun aus, datt dat elo esou eng definitiv Position ass. Vlächcht kann de Minister herno eng Kéier kuerz nach drop zrëckkommen, ob dann dee Projet domat definitiv och elo begreue wier, an datt een net méi da muss drop zrëckkommen.

Ech erënneren drun, viru Jore war en, zumools ënnert dem Transportminister Henri Grethen, erëm eng Kéier vill méi akut ginn. An do ware wéi gesot dann och eng Rei Initiative geholl ginn, fir gegebenenfalls esou ee Projet an d'Realitéit ëmzesetzen. Wéi gesot, och de Minister Lux, wann ech seng Äntwert hei richteg verstanen hunn an e richteg interpretéiert hunn, huet jo duerchbléckt gelooss, datt un deem Projet nach géif geschafft ginn.

Nach eng Kéier: Wa mer hei iwwert de Projet Tram schwätzen, da kënne mer dat net isoléiert gesinn, da muss mer och ëmmer vun enger gesamter Vernetzung schwätzen. Hei si schonn eng Rei Elementer opgezielt ginn.

Ee wichtegt Element an deem Ganzen ass och de Vélo. De Vélo, deen ouni Zweifel ëmmer méi u Bedeutung als Mobilitéitselement gewënnt. An och do, muss ech allerdéngs soen, däerfe mer awer eis lwwerleung elo net nëmmen hei eleng op d'Stad Lëtzebuerg limitéieren, mä de Vélo muss a soll och an allen Uertschafte wa méiglech besser zur Geltung kommen, wat och géif dozou bäidroen, datt d'Leit éischter mam Vélo vlächcht och op déi nächst Gare géife fueren.

Allerdéngs, Här Minister, erlaabt mer awer déi Remarque ze maachen: Do muss mer awer gewësse festgefuere Iddien opginn. De Raum, dee mer zur Verfügung hunn, virun allem an den Uertschaften, kann net méi grouss gemaach ginn. De Gabarit vun de Stroosse kann net vergréissert ginn. Mir kënnen den Trottoir net suppriméieren. Mir kënnen net d'Parkplaze suppriméieren. Ech maachen also e ganz kloren Appell hei, datt an Zukunft de Vélo och muss zousätzlech Couloire kréien. Sief dat zum Beispill, datt d'Trottoiren exklusiv fir e Vélo géife reservéiert ginn an de Piéton eben op där aner Säit géif goen.

Mir mussen also do méi flexibel ginn, well soss, dat soen ech ganz éierlech, an ech kann och do aus menger Erfahrung als Mobilitéitsschäfte vun net grad enger klenger Gemeng schwätzen, dann ass d'Motivatioun net do, fir innerhalb vun den Uertschaften zousätzlech Réseau fir Véloen unzeleeën, wann ee wéi gesot raimlech gekuckt keng Méiglechkeeten huet. Dowéinst hoffen ech, datt mer awer do e gewësst verkrust Denke vlächcht an Zukunft opginn an do manner restriktiv denken.

Wa mer iwwer gewëssen zukünfteg Infrastrukturprojeten hei schwätzen, da kann een och ganz séier iwwerleeden zu dem Projet de loi 6684, wat den Arrêt Pont-Rouge ubelaangt, deen ouni Zweifel zwee grouss Virdeeler wäert matbréngen an e ganz interessante Projet, en innovative Projet ass, sonner Zweifel.

Ech mengen, déi Leit, déi um Kierchbiere schaffen, déi brauchen u sech net méi op der Gare centrale ëmzeklammern, sief dat, wa se aus dem Süde kommen, sief dat, wa se aus dem Norde kommen. Dat ass e wesentlechen Zäitgewënn. Dat ass hei scho méi detailléiert opgeléicht ginn. An och dat ass wéi gesot an deem Sënn an deem gesamte Konzept ze begreissen.

Dat Zweet ass, datt natierlech vun dëser Gare aus och vill aner Déplacementer méiglech sinn, wann een zum Beispill um Niveau vum Kierchbiere schafft, sief dat iwwert den Tram, sief dat mam Bus oder sief dat wéi gesot och mam Vélo.

Wat d'Notze vum Funiculaire ubelaangt, sou ass dat natierlech och eng interessant Neierung. An do muss een natierlech emol seng Erfahrung sammelen. Ech mengen, mir sinn do Land, wat natierlech total Neiland betrëtt. Ech hu mer och soe gelooss, datt mer eis mat Schwäizer Fachleit ëmginn hunn.

A wa mer pour la petite histoire erlaabt ass, dat hei ze soen, ech gleewe kaum, datt d'Fachleit och vlächcht mat de Bedreiwler vum Funiculaire vun Fribourg an der Schwäiz Récksprouch geholl hunn, well déi hunn eng ganz interessant Manéier, fir déi Funicularen do ze bedreiwten. Dat kascht u sech guer näischt. An dat geet nämlech, entschëllegt, mä et ass nun eben esou, dat geet mat Fäkalien.

► **Une voix.** - Oh!

► **M. Gusty Graas (DP).** - Do ginn déi Funicularen...

Jo, Dir sot: „Oh!“ Mä et ass awer Tatsaach. Et ass Tatsaach. Ech wëll awer dowéinst elo net onbedéngt e Plädoyer halen, datt mer dat och sollen hei zu Lëtzebuerg maachen, well et huet och seng Nodeeler, hunn ech mer awer soe gelooss.

► **Une voix.** - Et sténkt!

► **M. Gusty Graas (DP).** - Voilà, Dir sot et.

Wat an deem Projet awer och wichteg ass, an ech mengen, et ass hei och schonn ënnerstrach ginn, ass, datt natierlech d'Notze vun deene Funiculairé gratis ass. Dat soll och esou sinn, well dat géif den Trafic retardéieren, wa mer op eemol och nach géifen ufänken, do Kontrollen ze maachen, d'Leit missten hiren Ticket entwärten. An ech denke virun allem och un déi Leit, déi am Pafendall wunnen, wann déi och nach misste bezuelen, fir déi 63 Sekonnen do eropzefueren.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wat sinn dann elo u sech d'Alternativen zum Tram? Ech mengen, och déi Fro muss hei an där ganzer Diskussioun gestallt ginn.

Natierlech un éischter Linn de Metro. Jo, de Metro ass ouni Zweifel e ganz interessante Moyen, fir Passagéier ze transportéieren. Allerdéngs muss een och do realistesch sinn. Ech mengen, wann een u grouss Metropolen denkt wéi Paräis, wéi London, ass de Metro net méi ewechzedenen. Wann een dann awer d'Geomorphologie vun eiser Stad hält, dann huet een allerdéngs Problemer, sech virzustellen, fir e Metro hei op eise Gebitt ze installéieren. An och hei wëll ech nach eng Kéier den Här Brändli zitieren, dee sengerzäit gesot huet: „Eine reine Metro ist zu groß für eine Stadt wie Luxemburg und wäre...“, hien huet dat gesot, „...saumäßig teuer.“

Och de Projet vum Här Schummer, dee jo éischter hei vum Kolleg vun der ADR mordicus verdeedegt gëtt, dee jo och Richtung vun engem Metro geet, och dee wäert technesch net realisierbar sinn. An dann d'Iddi vun der Seelbunn, dat klängt ganz flott, ganz interessant, mä och do, mengen ech, muss een awer mat de Féiss um Buedem bleiwen a wëssen, datt dat an der Realität wahrscheinlech net wäert deem Zil entgéintkommen, wat mer eis da virstellen.

Vlächcht ee kuerzt Wuert nach zum Centre de remissage. Ech muss éierlech soen, et war een natierlech net ganz frou, wat de Site ubelaangt, besonnesch well dat eben och op d'Käschte geet vun engem gudden Deel vun engem wichtige Habitat. Och do wéi gesot mussen natierlech all Moosname geholl ginn, fir datt d'Kompensatiounsméiglechkeeten deementsprechend wäerten ausfallen.

Déi Projeten hei treffen, an ech maachen déi zwee Projeten dann elo aneneen, op eng ganz grouss Zoustëmmung.

An ech muss allerdéngs soen, Här Wiseler, ech sinn awer e bëssen erstaunt gewiescht iwwer Är Interventioun hei de Mëtten. Als fréieren Transportminister hutt Der eng Rei Froe gestallt, déi ee sech selwer ka beäntweren, dat wëll ech elo net verdéiwen. Wat mech awer nach méi erstaunt, ass, datt Der op eemol awer hei de Referendum an d'Spill bruecht hutt a mengt, datt d'Majoritéit hei hätt am Fong geholl missen dee Projet retardéieren.

Dozou wëll ech elo emol eppes ganz kloer an daitlech soen.

Éischtens, an Dir wësst dat jo awer och, déi nei Formule vun den e-Petitiounen, déi eben eng gewësse Prozedur virgesäit, déi ass à la lettre respektéiert ginn.

Zweetens, e Referendum huet quasi stattfonnt schonn. An zwar den 20. Oktober, den 20. Oktober, wou all Partei heibannen, mat Ausnahm vun enger, sech ganz kloer an daitlech fir den Tram ausgeschwat hat.

Wann also wierklech eng grouss Majoritéit hei am Land géint deen Tram gewiescht wier, mengen ech, hätt dat jo awer och vlächcht eng gewëssen Inzidenz gehat...

(**Interruption**)

...eng gewëssen Inzidenz gehat. Dowéinst, wéi gesot, fannen ech et awer gewot, wann een awer dat do als Element hält, als Ursaach hält, fir elo der Majoritéit hei virzwerfen, de Projet...

(**Interruption**)

...ze retardéieren.

► **M. Claude Wiseler (CSV).** - Mir fanne just, datt Der d'Leit sollt respektéieren, déi sech d'Méi maachen, eng Petitioun ze erstellen...

► **M. Gusty Graas (DP).** - Majo, Här Wiseler...

► **M. Claude Wiseler (CSV).** - ...an Der sollt hinnen d'Chance ginn, datt doriwwer diskutéiert gëtt.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Majo, Här Wiseler!

► **M. Claude Wiseler (CSV).** - Méi hu mer net gesot. An dat hu mer awer gesot.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Neen, neen, Här Wiseler!

► **M. Claude Wiseler (CSV).** - Dat emol nach eng Kéier kloer an daitlech.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Neen, neen, Här Wiseler, pour que les choses soient claires: Déi Leit hunn déi Petitioun eraginn, wuel wëssend, wéi d'Situatioun war, wuel wëssend, datt de Projet praktesch all Instanzen duerchlaf hat.

A mir, an elo schwätzen ech erëm am Numm oder als Member vun der Petitiounskommission, hunn eis Aarbecht och en bonne et due forme gemaach. An déi Sitzung war schonn aberuff, och ier déi aner Sitzung hei stattfonnt huet. Et kann een also elo net hei nodréiglech kommen an der Majoritéit hei virwerfen, si hätt u sech net de Respekt gewise fir d'Leit, déi d'Petitioun eraginn haten.

► **M. Claude Wiseler (CSV).** - Ech fannen et normal, datt eng...

► **M. Gusty Graas (DP).** - Ech fannen dat dote gewot, gewot, gewot, fir déi doten Ausso ze maachen. De Respekt ass ganz kloer an daitlech vis-à-vis vun de Pétitionnaire gewise ginn.

(**Interruption**)

Dach, ganz kloer.

► **M. Claude Wiseler (CSV).** - Dat ass Är Interpretatioun vum Respekt. Dat ass net eis.

► **M. le Président.** - Sou, ech géif elo de Riedner bidden, sech erëm un d'Chamber ze adresséieren!

(**Interruption**)

An déi aner Kollege géif ech da bidden, erëm nozelauschten!

► **M. Gusty Graas (DP).** - Här President, ech komme selbstverständlech Är Opfuorderung no a wëll och nach eng Kéier hei betounen, datt dee Projet awer hei op eng ganz grouss Majoritéit net nëmmen heibanne fält, mä och dobaussen.

Da wëll ech och emol de Mouvement écologique hei zitieren, dee jo net onbedéngt bekannt derfir ass...

(**Brouhaha**)

...fir, egal wéi eng Regierung et ass, ëmmer nëmme bonnes Notes ausdeelen. De Mouvement écologique huet de 26. Mee elo eng Stellungnahm erausginn an do schreift en ënner anerem: „Der Mouvement écologique begrüßt, dass das Finanzierungsgesetz der Stadtbahn nun kurzfristig von der Abgeordneten-kammer angenommen werden soll und die Arbeiten an dem zukunfts tragenden Projekt schnellstmöglich beginnen.“ Bon, dat huele mer natierlech och zur Kenntnis.

► **M. Claude Wiseler (CSV).** - Jo, dat ass awer elo näischt Neies.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Als Résumé kann ee soen, jiddefalls deen Tram, dee Projet hei vum Tram steet ouni Zweifel fir nei Zukunftschancen, steet fir Wäitbléck, steet fir nei wirtschaftlech Méiglechkeeten.

An da wëll ech awer och nach meng eege Partei hei aus dem Wahlprogramm zitieren vum

Oktober 2013: „Die DP begrüßt in diesem Zusammenhang den Bau einer Trambahn mit den notwendigen Peripheriebahnhöfen, die sich notwendigerweise aus dem hohen Mobilitäts- und Kapazitätsbedarf vor allem der in der Stadt Luxemburg arbeitenden Menschen ergibt. Wir wollen die Tram deshalb zügig verwirklichen.“ Ech mengen, méi kloer kann een net zu senge Wahlversprechen stoen.

An deem Sënn wäert meng Partei ganz kloer dee Projet och hei stëmmen. Wéi gesot, d'Madame Polfer wäert nach méi am Detail a mat sécher ganz vill Kompetenz op de Projet agoen.

Ech wëll awer zum Schluss och nach der Raportrice Merci soen, soss ginn ech d'nächst Kéier am Schäfferot vernannt...

(**Hilarité**)

...fir dee flotte mëndlechen an och schrëftleche Rapport. A besonnesch huet mer deen historeschen Aspekt gefall.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng), rapportrice.** - Zumools dee leschte Saz.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Graas. Als nächsten ageschriwwene Riedner huet den Här Roy Reding vun der ADR d'Wuert.

► **M. Roy Reding (ADR).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir hunn haut de Mëtten hei ganz vill richteg Constaten héieren a ganz vill richteg Froen, déi gestallt gi sinn, virun allem och vum Här Wiseler. Mä leider Gottes, an eisen Aen, ëmmer déi falsch Äntwerthen héieren. An ech wëll mech einfach elo konzentrieren an där kuerzer Zäit, déi ech hunn, op déi Argumenter, firwat datt den Tram déi falsch Äntwert ass, an eisen Aen.

Et ass wouer, alles geet u mat der Pendlerproblematik. Et ass wouer, de Pendler, deen an d'Stad moies kënnt, dee steet. E steet mat sengem Auto am Stau oder e steet am Zuch. D'Capacitéite vum Zuch sinn erschöpft. Et kënnen also am Moment net méi Leit an d'Stad komme mam Zuch wéi bis elo, ob mat oder ouni Tram. Net méi spéit wéi gëschter sot de Romain Meyer, de Spriecher vun der CFL: „Von 80.000 französischen Pendlern kommen zehn Prozent...“ - mir schwätzen also vun 8.000 Leit - „...mit dem Zug zum Job. Die Politik würde diesen Anteil gerne steigern, doch mit den derzeitigen Kapazitäten ist derzeit nicht viel mehr drin.“ Méi gutt hätt een dat net kënnen op de Punkt bréngen.

Fir vill Leit méi schnell vun der Gare op de Kierchbiere, well jo ëmmer ugeschwat gëtt, datt do déi meeschten nei Aarbechtsplazen entstinn, ze bréngen, soen ech, brauch ee kee Meter Schinn ze leeën. Haut scho fiert de Sales-Lentz mat Héichcapacitéitsbussen. An, Här Claude Wiseler, ech muss lech do korrigéieren: Déi fueren an engem Minutentakt, also an engem vill méi groussen Takt, wéi den Tram jeemools ka fueren, an dat mat weineg Opwand. Mat enger besserer Rout-Luucht-Schaltung zum Beispill kéint een dat nach optimiséieren.

Dee gréissten Nodeel vum Tram ass d'Ëmklammern. Haut fiert een an der Stad vun egal wat fir engem Punkt op egal wat fir een anere Punkt mam Bus mat eemol ëmklammern. Haut fiert ee mam Bus, wann een op de Kierchbiere fiert, do fiert ee Bus op de Boulevard Frieden, et fiert ee Bus op de Boulevard Kennedy, et fiert een anere Bus bei d'Spidol oder de Rehazenter. Dat heescht, jiddwereen hält deen Zuch (veuillez lire: Bus), deen e brauch.

Muer féiert den Tram mech nëmmen op de Boulevard Kennedy. Muer muss den Diddelenger, dee bei RTL schafft, wann en da wëllt op seng Schaff kommen, den Zuch huelen zu Dideleng an op Beetebuerg fueren. Do klëmmt en ëm, hält den Zuch an d'Stad. Do klëmmt en ëm, hält den Tram bis d'Luxexpo a vun do aus geet en dann ze Fouss.

De Schüler vu Leideleng, deen haut doheem e Bus kritt zu Leideleng, deen e bei säi Lycée bréngt op de Lampertsbiere, dee muss muer op de Pôle d'échanges Gare oder spéider eng Kéier Cloche d'Or fueren, dann den Tram huele bis op de Glacis an dann do eng Navette bis bei seng Schoul.

Bref, d'Konklusioun ass ganz kloer: Kaum e Pendler profitéiert wierklech vun deem System, deen hei agefuert gëtt. A mir kréie keen eenzege Pendler méi op den ëffentlechen Transport.

Da schwätzen ech vun deene Stater Leit. Och mir Stater gi geplot duerch den Tram, net nëmmen, well en eis Stad verschampeliert. Wéi gesot, haut kommen ech als Stater mat mengem Bus mat maximal eng Kéier ëmklamme vu quasi all Punkt op quasi all anere Punkt. Muer gëtt d'Ëmklamme Vollekssport.



Ech ginn lech en einfacht Beispill: Eng eeler Damm wunnt an der Rue Anatole France - fir déi, déi sech an der Stad net auskennen, dat ass zu Bouneweg - a si muss an de Centre hospitalier uewen op der Areler Strooss an d'Blutt-analys. Haut kritt se e Bus zu Bouneweg, fiert mat deem bis op d'Place de Paris, klëmmt do ëm op en anere Bus, an dee bréngt se bis zum Centre hospitalier.

Muer hëlt se de Bus an der Rue Anatole France, fiert da bei d'Coopérative zu Bouneweg, muss do erausklammen, muss iwwert déi Trap do goen op d'Gare bis zur Statioun vum Tram. Da fiert se mam Tram op d'Place de l'Étoile an op der Place de l'Étoile muss se dann nees ze Fouss goen an d'Route d'Arlon an do e Bus huelen, fir dann an de Centre hospitalier ze kommen. Dat ass Fakt.

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Dat ass jo lächerlech!

► **M. Roy Reding** (*ADR*).- Neen, Här Bausch, dat ass net lächerlech, dat ass Fakt.

Dann d'Autofuerer. Also d'Pendler profitéieren net, d'Stater profitéieren net. Profitéieren d'Autofuerer? Ganz bestëmmt net!

Et gëtt eng Etüd, vun där hei nach kee Mënsch geschwat huet, a mat vollem Fug a Recht, well se géif nämlech déi Saach do e bësselche versalzen. An dat ass d'Etüd vu Schroeder & Associés wat d'Kräizungen ugeet. Schroeder & Associés huet an där Etüd, déi oplouch leider Gottes während enger Vakanz, a leider Gottes hu vill ze wéineg Leit se gekuckt, duergeluecht, hatt et eng hallef Dose Kräizunge gëtt, déi en Infarkt musse fäerte fir den Autosverkéier.

Eng Kräizung hu se allerdéngs vergiess an dat ass d'Place de l'Étoile. An och do ganz konkret. Deen Tram, deen Der elo hei wëllt stëmmen, dee kënnt ënnen duerch d'Avenue Emile Reuter an d'Rue Jean-Pierre Probst, dat ass do tëschent dem Castel an der orthodoxer Kierch, all dräi Minutten. All dräi Minutten! All dräi Minutten kënnt do elo eng Ramm vu 70 Meter, déi déi Place de l'Étoile muss iwwerqueren. A si kënnt aus deenen zwou Richtungen. Si kënnt aus der Emile Reuter, mä si kënnt awer och ëmgekéiert vum Glacis fort an déi aner Richtung. Wa se also elo net grad zäitgläich kommen, riskéiere mer, datt all annerhallef Minutt eng kënnt.

An déi fuere jo net do mat voller Vitesse. Déi komme jo aus där Emile Reuter eraus a mussen do lues fueren. Firwat? Ma et geet ëm d'Kéier an en plus steiere se eng Haltestell un. Dat heescht, déi Place de l'Étoile riskéiert, wann een als Autofuerer vum Boulevard de la Foire fort kënnt, den totalen Infarkt.

Da schwätze mer nach guer net dervun, datt op der Route d'Arlon jo och nach e Pôle d'échanges ass, datt do och nach en Terminus ass vu Bussen. A wivill Leit dann dorëmmer lafen, dat gesi mer jo haut um Aldringer, wivill Leit dann do ronderëmlafen. Also déi Kräizung do, déi ass zum Doud veruerteelt.

Mir sinn also eigentlech tous perdants, d'Autofuerer, d'Pendler an déi Stater.

Da freet ee sech: Firwat gëtt mordicus op deem Tram bestanen? A qui profite ce crime? Ma et geet drëms, d'Autoen eraus aus der Stad ze kréien!

Säit de 60er Jore gouf et just zwou wesentlech Verbesserunge fir den Autosverkéier an der Stad. Se ginn allen zwee, esou wäit ech weess, op de Kont vum Schlechte Marcel. An dat war d'Rocade de Bonnevoie an dat war den Helleg-Geescht-Tunnel. Vill méi kann een um Stroosseraum net wesentlech erweideren a wesentlech verbessern.

Wann een awer elo den Auto wëllt endgültig aus der Stad eraus hunn, gutt, da kéint een entweder Vignettes aféiere wéi zu London, mä dat wier onpopulär; et kann een d'Parkingen immens deier maachen, dat gëtt zum Deel jo scho gemaach, oder eben et blockéiert een d'Stroossen. A wéi kéint een d'Stroosse besser blockéiere wéi mat där Schikan, déi den Tram duerstellt? Dat ass an eisen Aen dat ideologesch Zil. Dat ass den Autosverkéier eraus aus der Stad ze kréien. Dat a soss guer näischt!

Mä d'Leit ginn net nëmmen am Onklore gelooss, wat dat wierklech Motiv vum Tram ass. Si ginn och un der Nues erëmgefouert, wat déi wierklech Käschte vum Tram sinn. Haut de Moien huet een op RTL héieren, haut de Mëtte gëtt an der Chamber e Projet gestëmmt vun 230 Milliounen an da fuere mer 2020 vun der Cloche d'Or op de Findel. Dat ass jo ganz einfach falsch!

Éischtens emol sinn et net 230 Milliounen, do kënnt jo nach d'Participatioun vun der Stad Lëtzebuerg derbäi. An da fir den Ausbau Cloche d'Or-Findel komme jo nach eng Kéier etlech Honnerte Milliounen derbäi. Mä wéi e roude Fuedem zitt sech, mir hu jo d'Geschicht héiere vum Tram, zitt sech déi Sous-estima-

tioun vun de Käschten duerch dësen Dossier. Si gouf ëmmer erfogespillt.

Ech kann lech d'Rechnung ganz genau maachen. Zu Edinburgh gouf gëschter, mengen ech, den Tram ageweit. Deen ass 14 Kilometer laang an deen huet 776 Milliounen Pond kascht. Dat sinn 953 Milliounen Euro fir 14 Kilometer. Mir maachen hei gären 19 Kilometer. Dat kascht also 1.294.000.000 Euro. Et kann een d'Rechnung och nach a ganz anere Richtunge maachen, mä ech hunn net Zäit genuch derfir. Jiddefalls soe mir haut, an ech si frou, datt dat am analytesche Bericht festgehale gëtt, déi Tramsgeschicht hei kascht wäit iwwer eng Milliard. An et ass d'Feelinvestitioun vum Jorhonnert.

Wann een de Problem, wou mer jo eens si mam Constat, wierklech wëllt léisen, da gëtt et eng Léisung, an et ass schonn ugeschwat ginn, dat ass de Projet vum Ingenieur Schummer, deem säin eenzege Feeler ass, datt e Lëtzebuerger ass!

(*Brouhaha*)

► **Plusieurs voix**.- Ooohhh!

► **M. Roy Reding** (*ADR*).- Wann et e grénge Schwäizer wier, dann hätte mer deen dote Projet vläicht schonn hei leien. Aus allen Himmelsrichtunge kéinten d'Zich ënnert - an et ass kee Metro, et sinn Zich! -, kéinten d'Zich ënnert der Stad erduerchfueren an op verschiddenen Haltestellen d'Passagéier erausloossen.

(*Interruption*)

Här Braz, wëllt Der mer eng Fro stellen?

► **M. Félix Braz**, *Ministre de la Justice*.- Neen.

► **M. Roy Reding** (*ADR*).- Neen.

► **M. le Président**.- Wann ech gelift, et gëllt och fir dëse Riedner: Adresséiert lech un d'Chamber!

► **M. Roy Reding** (*ADR*).- Léif Kolleegen, de City-Tunnel hätt nëmme Virdeeler. E géif bedeiten: manner Verkéier duerch d'Stad, manner Bussen, keen Zoubaue vum Stroosseraum, keng Verschampléierung vun eiser Stad, keen onméigleche Chantier fir d'Geschäftsleit, manner ëmsteigen, vill méi héich Capacitéiten, e wier méi schnell an e géif héchstwahrscheinlech keen Cent méi deier kaschte wéi de Projet Tram.

Den Här Graas huet virdrun ugeschwat an den Här Berger huet dat scho gesot, wa jo all déi Leit, déi géint den Tram wieren, d'ADR gewielt hätten, dann hätte mer méi kritt, méi Prozenz kritt wéi bei deene leschte Wahlen. Här Berger, ech soen lech, dat ass eng falsch Rechnung. Ech soen lech, maacht hei e geheime Vote an dann ass hei an dëser Chamber eng Majoritéit géint de Projet Tram!

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

► **M. Roy Reding** (*ADR*).- Awer sécher. Da maacht emol!

Den Här Mosar hat déi ganz gutt Iddi, praktesch opzeruffen zu engem kommunale Referendum. Dat schéngt mer effektiv nach eng Méiglechkeet ze sinn, déi ee misst kucken.

(*Interruptions*)

Mä och aner Leit hu sech gutt ausgedréckt. De Fränz Colling, de Virsätzende vun der CSV-Fraktioun vu '84 bis '95, huet gëschter geschriwwen, alt nees am „Wort“: „Nur der gesunde Menschenverstand kann die sich anbahnende finanzielle und städtebauliche Katastrophe noch verhindern.“ Ech hu seelen engem CSV-Mann esou vill Recht ginn!

Dann hunn ech hei nach en aneren Text, dee wëll ech lech och net virenthalen, deen ass och ganz gutt: „Statsrot a Beruffschambere kritisieren den Tram an nawell giedelech. A mengen Ae vëlleg zu Recht. Well den Tram léist kee Problem, net een, mä e schaaft neier an dat iwwer ganz laang Zäit. Potenziell souguer op irréversibel Manéier, nodeems eleng den iwwerierdesche Schantje soll esou laang daueren.

Ech versti bis haut net, wéi ee kann op d'Iddi kommen, an enger aler Festungsstad, déi op engem Fiels läit, wëllen en Tram ze bauen. Ech versti bis haut net, woufir mer sollen eng hallef bis dräivéirels Milliard.“ - do huet de Schreier sech geiert, et gëtt méi deier - „fir esou en onsennege Tram hunn, awer net annerhallef Milliard fir ënnerierdesch Zuchverbindungen, déi tatsächlech d'Problemer géife léisen.

Den Tram ass e Projet vu virgëschter. En ass an de 60er Joren ofgeschaf ginn, well an der Stad vun deemools keng Plaz fir hien an aner Transportmëttelen zesumme war. Wann e muer erëmkënnt, passéiert virun allem eppes: Autofueren an der Stad an an d'Stad eran an nees

eraus gëtt quasi onméiglech. An ech fäerten, genee dat ass et, wat dës Regierung wëllt!“

Deen Text ass vum Frank Engel an dee Mann ass Europadeputéierte gewielt ginn. Elo weess ech net, huet hie vläicht d'ADR gewielt? Dat ka jo sinn, well mir géint den Tram sinn, laut der Logik vum Här Berger.

Vill méi wollt ech eigentlech elo zum Tramsprojet net soen, mä ech wollt op déi Hearingsgeschicht och nach zrëckkommen. Ech fannen effektiv d'Virgoen, fir haut dee Projet hei ze stëmmen, an ech mengen, mäi Frënd, de Fernand Kartheiser huet et scho gesot, wou mäi Projet de loi jo recevabel erkläert ass an nach an der Prozedur ass, hätt dee misse mat dësem Projet zesummegeluecht ginn. Dir hätt e jo kënne mat Ärer Majoritéit néierstëmmen. Mä et ass einfach net richtig, datt deen elo zu engem Moment kënnt, wou et praktesch Moutarde après diner ass, wann dee Projet hei duerch ass.

Dir hutt souwuel der parlamentarescher wéi och der direkter Demokratie e Bärendéngscht gelescht, wat déi Unhéierung vun de Pétitionnären hei an der Chamber ugeet. D'Regierung huet déi Unhéierung mëssbraucht, fir eng Werbesendung fir den Tram ze maachen. Et war eng lamentabel Masquerade vun Demokratie. Et war keen Dialog mam Bierger. Et war net emol e seriöt Unhéiere vum Bierger. Et kann ee soen: Les pétitionnaires ont été entendus, mais pas écoutés.

Och eis Chamberskommissioun huet a mengen Ae versot. Si hätt einfach net däerfen zouloossen, datt d'Regierung hei optrëtt mat Roll-upen a fir hir Saach Werbung mécht. Et sollt eng Unhéierung an am beschte Fall eng wierklech Diskussioun sinn tëschent Parlamentarier a Pétitionnären.

Schonn haut soe vill Leit: Firwat soll ech nach eng Petitioun ënnerschreien, wann dat doten dat Eenzege ass, wat derbäi erauskënnt? War et dat, wat mer bezweckt hunn, wéi mer déi doten e-Petitiounen agefouert hunn?

Mä eppes Guddes hat déi Unhéierung, nämlech mir verdanken där Unhéierung, an da kommen ech schonn zum Schluss, en Zitat vum Här Bausch, wat a mengen Ae wäert an d'Geschichtsbicher an an déi kollektiv Erënnung vun eise Vollek agoen. Den Här Bausch sot, e stoung do: „Dat hei ass kee monumentale Projet mat senge 570 Milliounen.“

Ech muss soen, dach, dat heiten ass e monumentale Projet. E Monument fir dat, wat ideologesch Verklärung kann urichten. E Monument géint de gesunde Mënscheverstand. An ee Monument, wat d'Leit wäerten all Dag gesinn a wou se sech all Dag kënnen drun erënnere, Här Bausch, wien et verbrach huet.

Ech sinn houfreg, datt meng Partei op jidde Fall déi monumental Topegheet do vun Ufank u bekämpft huet. A mir stëmme selbstverständlech géint déi Projeten.

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

► **M. le Président**.- Domat hätt deen nächste Riedner, den Här Justin Turpel vun der neier Lénker, d'Wuert. Här Turpel, wann ech gelift.

► **M. Justin Turpel** (*déi Lénk*).- Merci, Här President. Ech wollt just soen, déi nei Lénk huet zéng Joer gefeiert a baut op eng laang Tradition op, op déi ech elo hei net wëll agoen. Ech wëll...

► **M. le Président**.- Entschëllegt, dann déi al Lénk.

(*Hilarité générale*)

► **M. Justin Turpel** (*déi Lénk*).- Sou al si se och alt erëm net. Et si ganz vill Jonker derbäi, déi dat da wäerte weiderféieren, wat déi Al dann net méi kënne maachen.

Ech wollt all deene Merci soen, déi sech a leschter Zäit, an deene leschte Joren, Jorzéngten, während engem ganze Jorhonnert agesat hu fir den Ausbau vum ëffentlechen Transport a fir méi Liewensqualitéit fir d'Bierger. Dat si ganz vill Mënschen, Organisatiounen, Bewegungen, Gewerkschaften, Parteien. An och där gréngeger Partei kënnt doudséchere ee Baitrag derbäi zou, deen ee sollt honoréieren, och wa se sécherlech net déi eenzeg ass.

Och déi Bewegungen an déi Partei, an där ech aktiv war, huet ëmmer bis elo do eng wichteg Roll gespillt, och wann anerer, ech wëll just d'DP an d'CSV nennen, sech net onbedéngt ëmmer mat Ruhm bekleckert hunn an där ganzer Diskussioun.

Ech wëll op siwe Punkten agoen. Deen éischte Punkt betrëfft d'Referendumsdiskussioun, well et awer wichteg ass, fir eppes doriwwer ze soen. Deen zweete Punkt: Brauche mer een Tram? Drëtens: Kënne mer eis en Tram leeschten? Véiertens d'Kritiken am Projet. Fënneftens d'Form vun der Exploitationsgesellschaft. Sechstens d'Verkéiersimpaktetüden a siwentens

ee Wuert iwwert d'Plans sectoriels. A well Motioune virleien, huelen ech och direkt Positioun dozou a wäert déi Zäit, déi ech dofir hunn, och notzen, fir hei Positioun ze huelen.

Zum Referendum: Well jo awer hei eng Verbindung gemaach gëtt iwwert déi Petitioun, déi gelaf ass, der Fro vum Referendum géint den Tram an de Referenden allgemeng. Jo, mir brauche méi direkt Demokratie. Jo, mir brauchen eng verstärkt Bedeelegung vum Bierger um Gesetzgebungsprozess, deen ausgebaut soll ginn. Jo, mir brauche Referenden zu wichtige Froen.

Neen, mir hu keng Angscht viru Referenden an deenen Diskussiounen, déi do ronderëm stattfannen. Neen, mir sinn net averstane mat der CSV, déi d'Referenden eigentlech wëllt aschränken.

Mir sinn der Meenung, datt Referenden e wichteg Stéck si vun engem Meenungsbildungsprozess, deen een onbedéngt soll fërderen. Mir brauchen eng Diskussioun driwwer, wat iwwer Referende soll décidéiert ginn, wien dorunner deelhëlt a wéi den Entscheidungsprozess stattfënnt. Dat ass eng wichteg Diskussioun, déi ëffentlech sollt gefouert ginn.

A mir sinn der Meenung, datt een déi Diskussioun kloer elo soll féieren. Datt d'Chamber déi Diskussioun soll organiséieren. Datt am Juli all Fraktiounen an enger ëffentlecher Diskussioun hei hir Meenung dozou soen. Datt d'ONGen, d'Gewerkschaften sollen an déi Diskussioun abezu ginn, sollen invitéiert ginn, fir hir Meenung dozou ze soen, grad wéi d'Bierger och. An datt mer Enn Oktober, uganks November an där Chamber hei solle Konklusiounen dorauer zéien.

Dat verhënnert net, datt parallel dozou déi Froen, wéi vill a wéi eng iwwert d'Verfassungsreform kënne gekläert ginn. Mä esou laang wëlle mir net waarden, fir de Projet Tram op d'Schinnen ze setzen, dee laang a breet diskutéiert ginn ass. A mir mengen, et gëtt héich Zäit, fir haut eng Décisioun ze huelen. Dat ass net Onrespekt vis-à-vis vun de Pétitionnären, déi en connaissance de cause, an dat muss ee respektéieren, hir Petitioun erabruecht hunn. Et ass och net e Mépris par rapport zu de Froen vun de Referenden, wou ech elo gesot hunn, wéi mir eis déi virstellen, mä et ass eng absolut Noutwendegkeet.

Mir hunn ee Problem a mir brauchen eng Äntwert. Mir hunn een aktuelle Problem a mir hunn ee Problem, deen nach méi grouss gëtt an der Zukunft. An dee Problem, deen ass dee vun engem Verkéiersinfarkt, deen elo scho besteet. Et ass ee Problem vu Liewensqualitéit an der Stad. Et ass och ee Problem vu Liewensqualitéit a vu Respekt vis-à-vis vu Frontalieren, déi heihinner schaffe kommen an an de Stauen hängen.

An dee Problem, dee gëtt net méi kleng, dee Problem gëtt méi grouss. Wa mir deem Problem wëlle begéinen, mengen ech, da si mer eis eens hei, an et huet keen eppes aneschtens gesot, datt den ëffentlechen Transport, d'Capacitéit vum ëffentlechen Transport sech an Zukunft muss verduebelen. Parallel dozou, datt souguer den Individualtransport nach wäert zouhuelen; 15% an der Moyenne, wann een d'Chiffere kuckt, déi bekannt sinn. Och wann dat um Niveau vun der Stad net méiglech ass, heescht dat um Niveau vun der Stad a vun de Ballungsgebiddern, datt den ëffentlechen Transport nach méi muss ausgebaut ginn.

Mir hunn also e Verkéiersproblem, och an der Stad, am Géigesaz zu deem, wat den Här Wiseler gesot huet. An deen Tram, dee mer hei wëlle bauen, ass net méi dee vu viru '64, mä et ass ee modernt ëffentlecht Verkéiersmëttel.

D'Fro, déi sech stellt, ass déi vun den Alternativen. Et sinn der eng ganz Rei diskutéiert ginn, Beispill Train-Tram, wou d'CFL schonn 1996 gesot huet op enger Stellungnahm fir den Hearing, wou d'Josée Lorsché hei dovunner geschwat huet, datt se Problemer hätt mat engem Réseau an enger Infrastruktur, déi 130 Joer al wär. Datt se net d'Méiglechkeeten hätt, fir an der Spëtzenzäit méi ze transportéieren. Datt se ee Problem hätt op der Gare Lëtzebuerg, wat d'Verdeelung ugeet. Datt se géif proposéieren, eng gutt Verbindung ze maachen tëschent Zuch a Bus an datt se bereet wier, fir e Pilotprojet vun Diddeleng an d'Stad, wat den Train-Tram ugeet, op d'Been ze setzen, zu deem et awer net komm ass, an d'CFL 2005 definitiv gesot huet, mir packen dat do net.

Jo, et gëtt héich Zäit fir ee qualitativen Ausbau am ëffentlechen Transport, besonnesch souwuel an de Ballungsgebiddern wéi op der Zou-



fahrt iwwert d'Grenzen eraus. An et hu vill Leit sech derfir agesat, datt dat soll geschéien: eenzel Leit, d'Tram A.s.b.l., d'Gewerkschaften, notamment d'FNCTTFEL, awer och den OGB-L, de Mouvement écologique. Ech weess, dat si lauter Organisatiounen, mat deenen d'ADR net frou ass, mä si hunn hire Match gemaach an et gëtt Zäit, datt eppes an déi Richtung geschitt.

Ee modernen Tram ass och ee Choix, net nëmme fir méi ëffentlechen Transport, mä och fir méi Liewensqualitéit, fir manner Loftverschmutzung. Ech hunn net d'Zäit hei, fir op den Detail anzegoen. Ech mengen, d'Viviane Loschetter huet ganz vill Donnéeën dozou gesot, déi een einfach muss berücksichtegen. Och wann den Tram nëmmen een éischten Deel ass vun der Verbesserung vun der Liewensqualitéit vun de Leit, mä et ass awer ee wichtegen Deel.

Esou ee grousser Projet wéi de Bau vun engem Tram um Gebitt vun der Stad begéint ëmmer Schwieregkeeten, huet Gégner, dat ass kloer. An et ass net fir näischt, mä et ass net gutt, datt 20 Joer driwwer diskutéiert ginn ass. Et kann och méi schnell goen.

1876, wéi d'Décisioun geholl ginn ass, fir een Tram an der Stad ze maachen - dat war deemools e Päerdstram, dat war net deen elektreschen Tram -, waren och ganz vill Widerständn do. Et waren Diskussiounen am Gemengerot, déi, wann ee se noliest, zimlech ähnlech ware wéi déi hei. Iwwert d'Finanzen, iwwert d'Ausdehnung, missten net awer zousätzlech Strecken derbäikommen, iwwert d'technologesche Entwécklung, ass déi scho räif an esou weider.

Et gëtt just een Ënnerscheid: Deemools war et méiglech, fir d'Schinnen an Zäit vu Méint, véier Méint ze leeën, wat haut net méiglech ass. Ebe well een ee modernen Tram an net ee Päerdstram wëllt bauen.

Och am Minette ass virgëschter honnert Joer Tram gefeiert ginn. Mä dat war just d'Grënnung vun der Gesellschaft. Och do ass den Tram eréischt 1927 realiséiert ginn.

Mir wëssen och alleguer, an ech mengen, driwwer si mer eis eens, datt mam Tram eleng et net gemaach ass, besonnesch mat deem esou wéi en an der éischter Phas gebaut ass, geplangt ass. Mir brauchen en Ausbau vum Tram iwwert d'Stad eraus an d'Peripherie.

Ech hat dat gefrot den 3. Juni 2012 am Gemengerot, wou mer driwwer diskutéiert hunn. Deemools ass nee gesot ginn, dat geet net direkt. Duerfir sinn ech frou, datt et elo een Accord gëtt tëscht praktesch alle Fraktiounen an enger gemeinsamer Motioun, fir sech derfir anzesetzen, datt deen Ausbau vun der zweeter Phas soll beschleunegt ginn.

Mir brauchen Austauschplattformen, Gares périphériques, déi mer net bräichten, wa mer et fäerdegbruecht hätten, honnert Joer laang an d'Zuchinfrastruktur dat ze investéieren, wat een hätt missen investéieren, fir datt den Zuch kéint iwwert d'Schinn esou vill Leit transportéiere wéi et noutwendeg ass; dann hätte mer nämlech den Train-Tram kënnen realiséieren. Dat war net méiglech. Mir kënnen net waarden, bis datt dee Retard opgehall ass. Duerfir brauche mer elo eng Léisung. An dozou gehéieren och d'Gares périphériques, modern Garen, Austauschgaren.

Mir brauchen och Busverbindungen, souwuel Zoubréngerdegschter wéi och Querverbindungen an der Stad. An et gëtt iwwerhaapt keng Ursaach, wann een Tram an der Stad besteet, fir dann d'Querverbindungen tëscht de Quartieren integral ofzeschaffen an da mat esou Horrervisioone fir eeler Leit hei ze kommen, wéi dat virdru vun der ADR gemaach ginn ass.

Mir brauchen och ee weideren Ausbau vum Eisenbahnnetz, wesentlech méi konsequent nach, wéi dat an där leschter Zäit geschitt ass. An ech si frou, datt do effektiv eng Kéier geholl ginn ass, fir d'Infrastrukture vun der Eisenbahn auszubauen. A mir wäerten an der nächster Zäit nach vill Geleeënheeten hunn, dorobber zrëckzekommen.

Mir brauchen och eng Mobilitéitsplattform an der Nordstad. Duerfir ass et och onsënneg, fir do den ëffentlechen Transport zrëckzebauen an d'Schinnen ze benotzen, fir aner Saachen dohinner ze bauen.

Mir brauchen eng Mobilitéit am Minette. An ech sinn iwwerzeugt, datt fréier oder spéider och fir de Minette een Tram eng absolut Noutwendegkeet ass, fir déi verschidden Zentren mateneen ze verbannen, och wann de Minister mengt, an enger éischter Phas, fir verschidde

Gemidder ze berouegen, géif dat mam Mettis duergoen.

Dozou gehéiert och den Halt an de Funiculaire op der Rouder Bréck, deen e Stéck ass vun deem Ganzen an dee mir an deem Sënn ënnerstëtzen.

Den Hauptproblem ass deen, datt déi grouss Illusioun bestanen huet, et kéint een alles mam Auto a mam Individualtransport léisen an datt d'Investitiounen an den ëffentlechen Transport sträfléchst vernoléisseg gi sinn. Et wier besser gewiescht, et hätt een op d'Gewerkschaften an d'Ëmweltorganisatiounen gelauscht wéi op déi, déi den Tout-voiture an déi Lobbyen, déi den Auto eleng wollte fërderen.

Dee Verkéiersproblem, dee mer haut hunn, ass net entstanen, mä en ass geschaf ginn duerch falsch Optiounen a falsch politesch Décisiounen. Et gëtt héich Zäit, datt mer eng grouss Kéier huelen, déi net zulescht awer och eppes dermat ze dinn huet mat deene Mobiliséierungen, déi d'Gewerkschaften gemaach hunn.

Ech wëll drun erënneren, datt d'Streck Esch-Péiteng vun der Eisenbahn, datt Arcelor, pardon, datt d'ARBED virgeschloen hat, déi ganz zouzemaache fir de Persounenverkéier; de Stat soll déi op hiren Territoire bauen, fir datt si hir Transporter kéinte maachen. Gott sei Dank hunn d'Gewerkschaften sech do dergéint gewiert souwéi se sech och géint d'Schlësse vun der Nordstreck gewiert hunn. Och wann et ze bedauren ass, datt ganz vill Schinnen am Land, déi haut gebraucht ginn, erausgerappt gi sinn.

Drëtte Punkt: Kënnen mir eis een Tram leeschten? De Stat huet eng Daseinsfürsorgepflicht. Zu der Daseinsfürsorge gehéiert och d'Mobilitéit. An déi ass net ze maache mam individuellen Transport. A mir fannen et falsch, fir hei déi eng géint déi aner auszespillen. Et ass net zouläseg, datt ee seet: Sot eis, wou mer solle spueren, bei der Bildung, bei de Studenten oder bei der Uni oder bei der Kultur? Investitiounen an Infrastrukture si grad wéi Investitiounen an d'Bildung Investitiounen an d'Zukunft. Et ass wichtig, datt de Stat seng Besoinen definéiert, wat seng Daseinsfürsorge ugeet, an da kuckt, datt en déi Recettë kritt, déi e brauch, fir souwuel Infrastrukturen, Bildung, Kultur an esou weider ze maachen.

Dat ass méiglech iwwer eng Steiergerechtheet, wou emol och déi Räich déi Steiere bezuelen, déi se eigentlech misste bezuelen, a wou et da méiglech ass, déi Suen ze hunn, déi ee brauch, fir net musse 40 Milliounen bei de Studenten ze spueren oder beim Equipement vun der Uni oder d'TVA eropzesetzen, wou ee kéint de Mëttelstandsbockel ofschafen an och fir mannebarméttelt Leit Erlichterunge maachen. Mä dat ass sécherlech eng Diskussioun, op déi mer zrëckkommen.

Et muss een déi ëmgedréite Fro stellen. D'Fro ass net: Kënnen mir eis en Tram leeschten? D'Fro ass déi: Kënnen mer eis keen Tram leeschten? Well keen Tram leeschte kascht nämlech och: wat d'Liewensqualitéit ugeet, wat d'Loftverschmutzung ugeet, d'Gesondheet, op déi hei higewise ginn ass, d'Stauen, déi och hire Präis hunn, d'Accidenten, déi hire Präis hunn, bis hin zu der Erneuerung, der Noutwendegkeet vun der Erneuerung vu Stroossen a Brécken am Grenzgebitt, déi wahrscheinlech vill méi schnell mussen erneiert ginn, wéi jee ee sech dat konnt virstellen, well se eng Iwwerlaaschung hunn, déi wäit iwwert dat erausgeet, fir wat se geduecht waren. Dat sinn och Saachen, op déi mer mussen zrëckkommen. Mir brauchen also e Quantessprung am ëffentlechen Transport.

Dat verhënnert net, datt mer eng Rei Kritiken ubréngen mussen um Projet, esou wéi en elo virläit. Eng Rei Saache si schonn ugeschnidde ginn, duerfir maachen ech och dat kuerz.

Déi feelend Zesummenaarbecht mat der Eisenbahn ass absolut ze bedauren. Den Desinteresse vun der Eisenbahn während laange Joren um Gesamtkonzept vum ëffentlechen Transport ass net gutt. Dat ass amgaang, sech ze änneren. Ech hu mindestens déi Impressioun. D'Eisenbahn weist Interessi, och wann dat sech bis elo nach net konkretiséiert huet duerch eng direkt Participatioun um Projet. Leider ass dat och de Fall fir de Centre de remisage, wou et sécherlech wichteg gewiescht wier, fir eppes gemeinsam mat der Eisenbahn ze maachen an net am Bësch um Kierchbiereg!

Dat stëmmt och fir den Uschloss vum Findel, wou sécherlech och den Uschloss vum Findel iwwert d'Eisenbahn op de Kierchbiereg, iwwert de Findel op de Kierchbiereg eng Optioun gewiescht wier, déi, wa se méi fréi ugaange wier, scho laang realiséiert wier an haut vill Problemer géif léisen. Méiglecherweis inklusiv déi vum Fret vum Findel, vun der Verbindung Gütertransport Findel - Beetebuerg Logistikzentren, wou mer nach net genee wëssen, wat op eis zoukënn. Mä trotz deene Kritiken do ass den Tram e Quantessprung, deen einfach immens wichtig an dréngend ass.

E puer Wuert zu der Fro vun der Gesellschaft, déi den Tram soll bedriewen, déi d'Exploitatioun soll maachen. D'Roll vum ëffentlechen Transport ass déi vun enger ëffentlecher Dëngschtleeschung, vum Recht op Mobilitéit. Ëffentlechen Transport ass keng Wuer, ass kee Secteur marchand mat engem kommerzielle But. A ganz Europa hunn d'Gewerkschaften, déi Lénk, d'Aarbechterbewegung sech gewiert dergéint, datt den ëffentleche Persounentransport einfach soll zu engem kommerziellen Objekt ginn.

Si hunn duerchgesat an hirer Mobiliséierung - bei där se och ënnerstëtzt gi si vun där leschter Regierung, bei där se ënnerstëtzt gi si vum Schifferot an der Stad Lëtzebuerg, dat muss ee soen -, datt beim ëffentlechen Transport, Persounentransport et net noutwendeg ass, obligatoresch ass, fir eng Ausschreiwung ze maachen, an deem Fall eng europawäit, mä datt een dat och inhouse oder direkt ka verginn. Eppes, wat am véierte Paquet ferroviaire, deen elo muer oder iwwermuer um Kierchbiereg diskutéiert gëtt, ermë soll a Fro gestallt ginn a wou, mengen ech, och d'Regierung ermë eng Kéier affirméiert huet, datt se net domadder d'accord ass.

Am Projet de loi war virgesinn eng europawäit Ausschreiwung souwuel fir de Bau wéi fir d'Exploitatioun vum Tram. D'Gewerkschaften, d'Chambre des Salariés, mir hunn dat ëmmer kritiséiert, well dat effektiv eng éischt Privatiséierung gewiescht wier vun engem ëffentlechen Transportmëttel zu Lëtzebuerg, déi e ganz geféierleche Präzedenzfall gewiescht wier. Duerfir si mer frou, datt duerch den Drock vun de Gewerkschaften, vun de Chamberen, vun deene Parteien, déi do derfir waren, datt déi sech elo duerchgesat hunn, fir ze soen: Kommt, mir kucken, datt deen Tram an ëffentlecher Hand bleift an net europawäit ausgeschriwwen muss ginn!

Ee Souci, dee mer behalen, ass dee vum Personal, well hei geschwat gëtt vun enger privatrechtlecher Gesellschaft an ëffentlecher Hand, wou een iwwert déi genee Form eigentlech nach misst diskutéieren, och wäert diskutéieren, well dat wäert jo och eng Kéier an d'Chamber zrëckkommen.

An der Initiativ, déi mer geholl haten, fir eng Motioun ze maachen, war virgesinn, do vun enger ëffentlecher Gesellschaft ze schwätzen. D'Majoritéitsparteien halen op déi privatrechtleche Gesellschaft. Mir hate proposéiert, dee Moment awer derbäizesetzen, datt soll d'Personal, d'Aarbechtskonditiounen an d'Lounbedéngunge vum Personal un den ëffentleche Secteur, un dat, wat do besteet, ugelehnt ginn. Dat hunn d'Majoritéitsparteien, zwar divergent, mä leider net ugehall, soudatt mir eis bei där Motioun enthalen.

Sechste Punkt: d'Verkéisersimpaktetüd, ganz kuerz, well mer de Moien an der Kommissioun nach eng Kéier driwwer geschwat haten. Et ass wichteg ze wëssen, wat op een zoukënn. Och am ëffentlechen Transport muss ee wëssen: Wat ass den Impakt vun der Entwécklung op deene verschidde Plaze fir de Verkéier a wéi fänt een dat dann op, mat wéi engen Optiounen? An dat ass dat, wat d'Verkéisersimpaktetüd sinn.

Ech ginn elo net méi op déi traureg Geschicht a bei der Stad Lëtzebuerg, wou mer zënter dem November 2011 versprach kréien, d'Verkéisersimpaktetüd ronderëm de Ban de Gasperich ze kréien - net nëmme mir, mä d'Bierger -, a wou dat bis haut net geschitt ass. Duerfir sinn ech frou iwwert d'Zouso vum Minister an der Kommissioun an och iwwert déi kloer Haltung vun der Kommissioun de Moien, datt mer gären déi Verkéisersimpaktetüd vum Zentrum, vun deene verschidde proliferen Entwécklungszentren, vum Findel, vum Süd-Hub, datt mer déi gäre virgeluecht kréichen an datt de Minister och bereet ass, an d'Kommissioun ze kommen, fir eis déi ze erklären.

Mäi leschte Punkt: Plan sectoriel. Den Tram, MoDu ass e Stéck vum Plan sectoriel «Transports». D'Plans sectoriels bauen op op Hypothesen, op Optiounen. Mä déi falen net vum Himmel. Dat sinn Optiounen, déi ee ka beaflossen. An zwar: Wat wëlle mer? Wéi een - et ass vill geschwat ginn hei vun Aarbechtsplazen, vu Wuesstum an esou weider, iergendwa muss een eng Kéier driwwer diskutéieren -, wéi ee Wuesstum wëlle mer?

An do ass et net, wéi de Minister Schneider gesot huet, entweder null - oder esou - oder absolute Wuesstum. Net all Wuesstum ass positiv: Zum Beispill gehéieren Accidenten zum Wuesstum, well se zum BIP bäidroen. Also net alles - ech brauch dat net weider duerzeleeën -, net all Wuesstum ass positiv. Mir brauchen e qualitative Wuesstum.

Mir mussen eis och eng Kéier eens ginn, wou mer Betriber wëllen usiedelen, ob mer alles an der Stad konzentréieren. Wéi vill Individualverkéier wëlle mer? Wéi ee Gütertransport, Strooss

oder Schinn, wëlle mer? Dat si strategesch Optiounen, déi iwwert de Plan sectoriel mat geleeist ginn, déi implizit bei de Plans sectoriels diskutéiert ginn. Mä mir fäerten, datt se net ausdrécklech wäerten diskutéiert ginn an där Prozedur, wou mer elo dra sinn, déi doranner besteet, datt d'Gemengen d'Plans sectoriels kréien, och den «Transports», datt se da mat de Bierger driwwer diskutéieren an datt d'Gemengen dann d'Konklusiounen zéien, déi se der Regierung ginn. An d'Regierung wëllt dann d'Chamber nach eng Kéier domadder befaassen.

Dat, wat do wäert ënnergoen, dat sinn ebe grad déi grondsätzlech Froen, déi strategesch Froen. A mir géifen et wichteg fannen, wann d'Chamber selwer géif d'Initiativ huelen, fir mat den ONGen a mat de Gewerkschaften iwwert déi strategesch Optiounen, déi sech hannernt de Plans sectoriels verstoppen, ze diskutéieren.

Dat kéint ee maachen a Form vun engem Hearing, deen hei an der Chamber kéint stattfanne parallel zu deem Diskussionsprozess, deen de Moment iwwert d'Gemeinde wäert ulafen. Mir richten en Appell un déi aner Fraktiounen, fir deem zouzestëmme, fir datt mer deemnächst eng Kéier kéinten dorobber zrëckkommen.

Dat gesot, géif ech dann zwou Minutte behalen, fir eventuell nach weider op d'Motiounen anzegoen - wann dat richteg ass.

Mir stëmme dee Projet do, aus all deenen Ursaachen, déi ech gesot hunn. Mir stëmme natierlech och déi Motioun, déi mer matgedroen hunn, iwwert d'Beschleunegung vun der zweeter Phas. A mir enthalen eis - bedauerlech, ech muss dat bedauren -, well d'Fro vum Personal net gekläert ass, bei der Fro vun der Gesellschaft, déi jo elo endlech soll an ëffentlecher Hand sinn, wat positiv ass. Mä mir hätten dat gäre mat gekläert gehat, wat leider net méiglech war.

Merci.

► **M. le Président.** - Merci och dem Här Turpel. Nächsten agedroene Riedner ass den Här Franz Fayot vun der LSAP.

► **M. Franz Fayot (LSAP).** - Merci, Här Président. Ech géif dann och ufänke mat engem Merci un d'Josée Lorsché fir säi ganz flotte Rapport, deen haaptsächlech gewisen huet, dass mer elo effektiv schonn 20 Joer ënnerwee si mat deem Projet Tram, an deen och, mengen ech, de Mérite weist vun där Tram A.s.b.l. an och vum Mouvement écologique an där Initiativ fir dee Projet.

Mäi Kolleeg Roger Negri huet scho fir eis Fraktioun zum Projet geschwat, dofir wäert ech mech kuerzfaassen. Ech géif gär haaptsächlech e puer Saache soen aus der Wart vun engem Stater Sozialist, deen och frou ass, dass dese Projet elo endlech gewielt gëtt, wéi d'Majoritéit vun de Kolleegen heibannen an der Chamber, an dass mer haut endlech kënnen iwwert deen Tram an der Stad decidéieren.

Et ass also laang a vill diskutéiert ginn iwwert dese Projet Tram an der Stad. Et sinn ëffentlech Diskussiounen gemaach ginn iwwert déi lescht zwee Jorzénge, och an deene leschte Joren ass vill gemaach ginn. Och de Claude Wiseler huet jo nach als Minister Presentatiounen gemaach an der Gemeng op diverse Plazen, och an der Ëffentlechkeet, fir dee Projet do ze presentéieren. Mir hunn och nach d'lescht Woch hei an der Chamber mat de Pétitionnaire geschwat, déi jo e Referendum wollten zum Projet Tram.

Ech muss soen, dass d'Konklusioun vun där Diskussioun fir mech eendeitig war. Do war e breede Konsens tëscht all de Parteien - mat der Exceptioun vun enger -, dass et keng Suite sollt ginn zu där Petitioun. An dofir fannen ech et effektiv och e bësse surprenant, dass da gesot gëtt, hei vun der Säit vun der CSV, dass een domat nach hätt missen zrëck an d'Fraktioun goen. Dat war eng ganz eendeitig Décisioun an et war keen Objet fir esou eng Mesure dilatoire.

Bei der Diskussioun ëm den Tram ass engem opgefall, dass d'Leit aus dem ganze Land matgeschwat hunn, an net nëmme d'Leit aus der Stad. Dat ass gutt an dat ass demokratesch, well d'Leit aus dem ganze Land si concernéiert. D'Leit kommen all an d'Stad a sinn och concernéiert vun der Mobilitéit an der Stad.

Et ass engem och opgefall an ëffentlechen Diskussiounen, dass oft Leit hiert Bedauern an hire Regret ausgedréckt hunn, dass deen Tram ëmmer nach net realiséiert ass.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Franz Fayot (LSAP).** - D'Leit verstinn net, firwat dat do 20 Joer gedauert huet. An d'Leit gesinn deen Tram als eng Nécessitéit. Dat ass och e Gefill, wat ee kritt, wann een déi ëffentlech Diskussioun do verfolge. An ech mengen, dat reflektéiert sech och an deene



Meenungsëmfroen, déi een a leschter Zäit gesinn huet. Déi rezest vum Enn 2013/Ufank 2014 weist jo, dass ongeféier 70% vun de Lëtzebuerger mat deem Projet do d'accord sinn. Et ass also eng staark positiv Meenung fir dee Projet. Ech mengen, dass d'Leit och eng Attente hätten, dass dat elo gestëmmt gëtt.

D'Stater selwer hu sech och zu Wuert gemellt. D'Geschäftswelt huet hir Angschten deklariert. Si fäert d'Incidence vun deem Chantier op hir Geschäfte. Et gëtt och Awunner aus de Quartieren, déi fäerten. An ech mengen, et muss een all déi Angscht do eescht huelen an et muss een a Kontakt bleiwe mat de Bierger während der ganzer Dauer vun deenen Trauven.

Ech mengen, d'Viviane Loschetter huet dat jo och, als Schaffin vun der Stad Lëtzebuerg, u sech gesot hei, dass dat géif stattfannen. An ech begreissen dat.

Et muss een d'Leit an de Quartieren opklären, dass de Stater Busservice net ofgebaut gëtt. Ech mengen, dat ass och eng Angscht vun der Mobilitéit. Et muss een hinnen au contraire soen, dass deen Tram wäert dozou féieren, dass d'Busse sech kënne méi konzentréieren, fir an d'Quartieren eranzufueren, an net méi mussen op deenen Achsen do fueren, wou bis elo dee grouse Bustrafic fiert.

Et muss een och kucken, dass déi eenzel Deeler vum Chantier méiglechst schnell ofgeschloss ginn. Dass dat méiglech ass, dat gesäit een an enger Stad wéi Stroossbuerg, wou den Tram a fénnef Joer realiséiert ginn ass. Dat heescht, dat ass méiglech, dat ka schnell goen, a wann dat gutt organiséiert ass, da geet dat och.

Ech war awer e bësse verwonnert, dass sech weineg Awunner aus de Quartieren zu Wuert gemellt hunn, déi als alleréischte vum Tram be-
traff sinn. Ech schwätzen hei och e bëssen an eegener Saach, an der Haaptsaach vun de Stater, déi an der Uewerstad an op der Gare wunnen. An ech mengen, dass et besonnesch och fir déi Leit vun Interêt ass, dass hir Liewensqualitéit erhale bleift, an ech mengen, dass och justement do den Tram vill wäert bréngen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Liewensqualitéit gëtt haut besonnesch an deenen zentrale Quartieren duerch de massive Berufsverkéier geschiedegt. De Claude Wiseler sot elo d'ënescht, dass hie géif mengen, dass et an der Stad net vill... am Fong kee Verkéiersproblem gëtt, dass deen éischter bause ronderëm ass. Eh ben, als een, dee wierklech am Fong haaptsächlech an der Stad zirkuléiert, mengen ech, ass dat net ganz richtig.

D'Verkéiersopkommen, wat jo massiv ass an elo en fait vun der Eisebunn an duerch eng Armada vu städteschen an RGTR-Busse vehikuliert gëtt, ass effektiv massiv. An derbäi kënnt natierlech de Berufsverkéier, de Privatverkéier, deen och nach duerch déi vill Parkhaier, déi jo an der Stad präsent sinn an déi am Laf vun der Zäit ugeluecht goufen, u sech méi grouss gemaach gëtt.

D'Bussen: Et ass vill iwwert d'Busse geschwat ginn. Ech mengen, et muss een net méi schrecklech laang dorobber agoen, mä mir sinn op engem Punkt ukomm, wou de Bustrafic op engem Point d'engorgement absolu ass. Méi geet net. D'Stad erstéckt littéralement am Bustrafic. Besonnesch an de Spëtzestonnen zitt sech eng eenzeg laang Schlaang vu Bussen tëschent Gare an Uewerstad, mä och a Richtung Areler Strooss, a Richtung Lampertsbiereg a Kierchbiereg. Och d'Nei Avenue, d'Rue Aldringen, d'Biedergaass mëtten an der Stad si regelméisseg mat Busse verstoppt.

Mir brauchen - mir schwätzen heiansdo vum Mettis -, mengen ech, keng Busse méi uneneen unzeketten, si fuere souwisou wéi un enger Ketten zu Spëtzestonnen. Dat ass schonn impressionnant, wann een déi gesäit iwwert déi blo Bréck fueren. Dat ass effektiv eng laang Blechschlaang.

An och déi katastrophen Wäerter vun der Loftqualitéit op munche Plazen - déi extensiv ugeschwat gi si vum Viviane Loschetter - sinn net gutt a mussen, a ginn a mengen Ae sécher och verbessert duerch de Projet Tram.

Dernieft probéiert dann den Individualverkéier nieft de Busse sech duerchzeschlängelen, an zwar meeschtens mat grousser Vitesse an Aggressivitéit, Moies, wann d'Leit op d'Aarbecht ginn, owes, wa se presséiert si fir heem, meeschtens genervt, meeschtens ze schnell duerch d'Quartieren, respektéiere keng Vitesen, wat mënschlech ass, mä wat natierlech net bäidréit zu der Liewensqualitéit an der Stad.

Dertëscht mussen dann nach iergendwéi d'Vélosfuerer an d'Foussgänger kucken, fir ze iwwerliewen. Och als een, dee vill Vélo fiert an der Stad, muss ech soen, dass dat net ëmmer ongeféierlech ass. An dat wëssen och all déi aner Kolleegen, déi ähnlech Experienze maachen.

Aus all deene Grënn, fir deem ze remédiéieren, brauche mer elo endlech deen Tram.

Et kann ee bedauern, dass dat esou laang gedauert huet. Et ass erënnert ginn un de Projet BTB, dee schonn 1998 prett war. Deemools ass deen aus verschidde politesche Manövern - ech mengen, et soll een elo net méi weider dorobber agoen - ofgeschoss ginn. Bon, ech mengen, et ass elo keng Zäit méi fir Scholdzouweisungen, mä dat ass awer trotzdeem en retrospektive nach ze bedauern.

D'Stad Lëtzebuerg ass säit längerer Zäit amgang, sech an eng polyzentresch Stad ze entwéckelen, déi aus verschidde Ballungsgebieder besteet. Nieft der Uewerstad, der Gare an dem Kierchbiereg wäerte mer ëmmer méi och de Ban de Gasperich an d'Porte de Hollerich urban Zentren vun der Stad Lëtzebuerg ginn. Mir fueren trotzdeem haut nach an der Stad mat engem Buskonzept aus den 80er Joren, dat d'Bussen duerch d'ganz Stad iwwert d'Gare no alle Säiten hi verdeelt. An nach ëmmer fueren d'RGTR-Bussen - déi eigentlech näischt an der Stad verluer hunn - duerch d'ganz Stad. Et gëtt Zäit, all déi Achsen duerch e performanten öffentlichen Transport, wéi dem Tram, ze verbannen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wat den Tram bréngt, dat kann een elo schonn a ville groussen a mander groussen europäesche Stied feststellen. Ech verweisen op Stroossbuerg, ech verweisen op Bordeaux, op Reims, op aner Stied an Däitschland oder an Holland oder am Norde vun Europa.

Zesumme mam Tram kënnt och eng urbanistesche Transformatioun - déi ass och schonn ugeschwat ginn -, déi d'Liewen an deene Stied, wou en Tram do ass, méi agréabel mécht fir jiddwereen, deen do leeft.

Den Tram bréngt fir d'Éischt emol eng Berouegung an den Hauptverkéiersachse vun der Stad.

Den Tram, a sengem eegene Site, urbanistesche gutt ugeluecht, ass eng Straif vu Sécherheet a Confort fir d'Passagéier op hirem Wee duerch d'Stad.

Den Tram erlaabt grouss Zuele vu Leit zesumme confortabel an ouni Gedrécks ze transportéieren. Doduerch entfält op der Haaptstreck vum Tram e gudden Deel vum städtesche wéi vum RGTR-Busverkéier. De städtesche Busservice kann an de Quartieren ausgebaut ginn an als Zoubringer fir den Tram optimal fonctionnéieren.

Dobäi ass ausdrécklech ze begreissen, dass den Tram net nëmme vun der Gare aus fiert, mä och bis op den Houwald an op Zéisseng weidergefuert gëtt, well do d'Agglomeratioun sech an de leschte Jore massiv erweidert huet.

Aus all deenen Ursaache fannen ech d'Investitioun an den Tram absolut noutwendeg fir d'Zukunft vun der Stad Lëtzebuerg. Domat gëtt et méiglech, de Verkéier, deen an den nächste Joren duerch wirtschaftleche Wuess-tum an urbanistesche Initiativen an der Stad a ronderëm der Stad entstoe wäert, op eng intelligent Manéier opzefänken, amplatz ëmmer méi Bussen anzusetzen.

Ech hoffen dofir, dass den Tram schnell gebaut gëtt an domat d'Stad méi schéin a méi mobil gëtt. Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci och dem Här Fayot. D'Wuert huet elo déi lescht ageschriwwen Riednerin, d'Madame Lydie Polfer vun der DP.

► **Mme Lydie Polfer (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleegen! Mir wäerten haut à la quasi-unanimité - ech soen „quasi-unanimité“ - e Projet stëmmen, deen d'Bild vun der Stad wäert prägen, jo, veränneren an, dovu ginn ech aus an dat hoffen ech, d'Liewensqualitéit wäert verbessern.

Jo, et ass e Projet, dee laang gedauert huet. Mä ech si mam Här Negri eens: Dat huet net wierklech geschuet, well an all deene Joren ass vill a vu villen - a vu ganz villen - un deem Projet geschafft ginn! An dee Projet, dee mer haut hei virleien hunn, dat ass wierklech e bessere Projet, méi e kompletten.

Dofir kann ech och elo direkt scho soen, dass ech deem wäert zoustëmmen, an net nëmme ech, mä meng ganz Fraktioun, esou wéi den Här Gusty Graas et scho gesot huet.

Ech wëll awer och direkt der Madame Lorsché Merci soe fir dee ganz komplette Rapport, dee si gemaach huet, wou si den Historique gemaach huet. Mä erlaabt mer vläicht, ganz e bëssen dann awer nach méi op den Historique anzegoen, wann ech soen „verbesseren“, an en - an ech mengen, dat erwaart Der och vu mir - e bëssen an d'Bild ebe vun der Stad och ze setzen.

Et sinn elo just 50 Joer hier, dass eben den Tram, dee leschten Tram gefuer ass: '64, haut si

mer 2014. Firwat ass en dee Moment ofgeschafft ginn? Et ass gesot ginn: E war dee Moment net méi op der technescher Héicht an déi nei Zäit vun der Mobilitéit duerch den Auto huet sech ugebahnt. Déi ass komm an d'Mobilitéit ass ganz staark duerch den Auto geprägt ginn.

Mä dat war nach net de Problem u sech. Wéini huet de Problem sech ugebahnt? Wann ech soen „Problem“, dann ass et wéi ëmmer: Engersäits ass et e Problem an anerersäits ass et eppes formidabel Positives. Dat formidabel Positivt ass, wéi op eemol an den Enn 70er, ufanks 80er Joren d'Stad Lëtzebuerg sech zu deem entwéckelt huet, wat sech elo an deene leschten 30 Joer nach vill méi entwéckelt huet: zu enger vun den Europahaaptstied als Finanzzentrum, déi en enorm Développement an eng enorm Attraktivitéit hat.

Wéi gesot, dat war fir ons allegueren! A mir liewen haut - a mir liewe gär a mir liewe gutt! - vun där formidabler Attraktivitéit an deem Développement. Mä gewëss hu mer awer och alleguer relativ schnell gesinn, dass dat och seng Grenzen hat an dass huet misse géigegesteiert ginn. An Dir hutt et kuerz ugeschwat, jo, schonn an de 70er, an den Enn 70er Jore sinn an der Stad Lëtzebuerg déi éischt Foussgängerzone gemaach ginn, fir deen autofräie Raum ze schafen, deen d'Leit och gefrot hunn.

Ech muss mech allerdéngs erënneren och, an dofir, fir d'Bild komplett ze maachen, muss ech dat awer och ënnersträichen: D'Stad Lëtzebuerg huet an all deene Joren a besonnesch och an deenen 80er Joren, wou ech kann en connaissance de cause schwätzen, alles gemaach, fir deene méi negativen Tendenze vun där Entwécklung vun onser Stad entgéint-zewierken. An dat ass no baussen an no bannen.

Wann ech „no baussen“ schwätzen, dann denken ech do virun allem un d'Schafe vun dem Contournement, vun dem Contournement nom Ostdeel vun der Stad, dat, wat et bis an d'90er Joren net ginn ass! An ech ka mech haut nach ganz gutt erënneren, wien derfir war a wien dergéint war. Ech wëll mer net virstellen, wa mer haut dee Contournement net hätten! Ech ka mech nach ganz gutt erënneren, wéi iwwert d'Place de l'Étoile de ganzen Transitverkéier, deen aus der Belsch komm ass an dee wollt an Däitschland fueren, wéi deen iwwert d'Place de l'Étoile huet misse fueren. Dat war bis an d'90er Joren. An och dat hu mer als Stad Lëtzebuerg missen duerchboxen!

An ech kann haut nach nëmme dem Minister Schlechter wierklech Merci soen, fir gehollef ze hunn, déizäit mat der CSV an der Regierung, mä wou hie sech zum Deel géint seng eege Leit huet missen duerchsetzen, fir dass dee Contournement an nach anerer - an nach anerer! -, fir dass dee Contournement gemaach ginn ass.

Dat nämlecht gëllt fir d'Rocade de Bonnevoie, déi erlaabt huet, dass mer och deen Transitverkéier aus der Stad erausgeholl hunn. Ech wëll net mer virstellen, wa mer deen net haut hätten, an do wëll ech nodréiglech nach eng Kéier dem Minister Goebbels Merci soen, deen dat - dee Moment ass et du scho méi einfach gaangen -, deen dat duerchgezunn huet.

An ech wëll mer och ons Stad net virstellen, wa mer net den Tunnel ënnert der Stad hätten! Ech wëll mer net virstellen, wéi dann d'Verkéierssituatioun an der Stad wier. An do wëll ech dann nodréiglech dem Minister Kohnen Merci soen, dee sech dofir wierklech staark gemaach huet. Dat nëmme, fir e puer Moosnamen ze soen, déi mer no bause geholl hunn.

Mä domat hu mer net opgehalen. Mir hunn och no bannen, an der Stad déi Moosname geholl, fir eben deen Trafic, deen effektiv... An ech kéint elo mat den Zuelen hei operéieren, mä Dir hutt der scho vill héieren, ech wëll lech net doutmaachen, ech soen der nëmme e puer. Huele mer d'Autoen: 1972 waren - am ganze Land elo, ech hunn déi vum ganze Land - 140.000 Autoen ugemellt, 1982 waren et der schonn 170.000, 1992 waren et der 290.000 an haut sinn et der 370.000, nëmme wat d'Privatautoen ubelaangt, an nach vill méi, 480.000, wann een all d'Gefierer hëlt. Nëmme fir ze soen, mat wéi enge Situatiounen mer befaasst waren!

A mir hunn also intern - an ech schwätzen ënnert dem Contrôle vun der Madame Brasseur, déi och no dem Här Bourg Verkéiersschaffen eng ganz Zäit war, an dem Här Meyers, deen als Alleréischte Verkéiersschaffe war -, mir hunn intern déi Moosname geholl zesummen, fir eben de Verkéier effektiv, wéi soll ech et soen, ze „bändegen“ an an de Grëff ze kréien, sief dat duerch Opfangparkingen, déi mer natierlech nach net esou wäit aus der Stad, mä awer relativ schonn um Rand vun der Stad gemaach hunn, sief dat duerch d'Route d'Arlon.

Oder eng éischt Moosnam - enfin, eng éischt Moosnam -, eng Moosnam, déi fir d'éischte Kéier d'Masse beweegt huet: wéi mer de Glacis payant gemaach hunn. Ech ka mech un zwee dee Moment jonk an dynamesch sozialistesche Conseilleren nach gutt erënneren,...

(**Interruption**)

...déi zwee Nimm gi mat „K“ un -, déi demonstreiéiert hunn, wat mir ons géifen erlaben, de Parking Glacis payant ze maachen, dat wier dach wierklech allerhand.

Dat war '83, wou mer, wéi gesot, ëmmer an deem nämlechten Trend virgaange sinn,...

(**Interruptions**)

...fir d'Autoen aus der Stad méi a méi erauszehalen: Opfangparkingen, de Parking résidentiel, dee mer an den 90er Joren - an d'Madame Brasseur ka sech gutt erënneren -, dee mer an den 90er Jore schonn ugefaangen hu vum Zentrum hier. An elo sinn ech an den 90er Joren.

(**Brouhaha**)

► **Plusieurs voix.** - Pst!

► **Mme Lydie Polfer (DP).** - Ech hunn dat hei misse soen, fir wéi gesot deen Historique e bësse komplett ze maachen a fir ze weisen, dass d'Responsabel aus der Stad Lëtzebuerg sech scho ganz laang ganz vill Suerge gemaach hunn a permanent Initiative geholl hunn, fir eben deen ëmmer méi grouse Verkéier vun där ëmmer méi grousser Attraktivitéit vun där ëmmer méi wichtiger Finanzplaz iergendwéi anzedämmen.

An Enn den 80er Joren ass souguer vum engem „Minimetro“ geschwat ginn. Déi Diskussioun war awer du relativ schnell eriwuer. An du kout ufanks den 90er Joren dat, wat d'Madame Lorsché jo och seet, du kout den Tram, kout d'A.s.b.l., e modernen Tram fir d'Stad Lëtzebuerg.

Mä wéi gesot, domat ass et net ugaangen. Laang virdru war et schonn ugaangen. A mir als Stad Lëtzebuerg, mir hu permanent mat der Regierung geschafft, fir déi beschtméiglech Lösungen ze fannen, fir deem ëmmer méi grouse Verkéiersopkommen, wat eben, ech ënnersträichen et, déi positiv Säiten awer vun der Entwécklung begleet huet, fir deem Meeschter ze ginn.

An da kommen ech, do komme mer op d'Lux-Traffic-Etüd, déi '93 gemaach ginn ass. Déi vun der Stad Lëtzebuerg gedroe ginn ass! Et ass net, dass dat eppes gewiescht wier, wat ausser der Stad Lëtzebuerg gewiescht wier. Déi hu mir mat gedroen, déi hu mir mat bezuelt! An do kouten, do si Saache proposéiert ginn, déi effektiv vun deem Moment un op..., wéi soll ech soen, wou ee sech awer Gedanke gemaach huet. An ech war ganz frou, wéi virdru den Här Wiseler gesot huet: „Ech war keen...“. Wéi hat Der gesot? Ech war kee Fetischist?

(**Interruption**)

„Ech war kee Fetischist vun dem Tram.“

Ech ka mech erënneren, de Xavier Bettel, deen huet virun zwee Joer hei gesot, hie wier kee Fanatiker vun dem Tram gewiescht. Mä, an ech mengen, dat éiert een och, wann een iwwer eng wichteg Problematik nodeckt, dass een all d'Facettë vun enger Medail kuckt, déi positiv an och déi, déi emol kéinte méi komplizéiert sinn.

A wat war, an da kommen ech op déi wierklech essenziell Mériten, déi d'Stad Lëtzebuerg huet, wat war eng vun deene Suergen, déi mer hatten? Mir hatten nämlech ugefaang an den 90er Joren, ganz am Ufank hu mer eng komplett Reform vun eise Busservice gemaach, genannt d'Brändli-Reform. Eng komplett Reform vun eise Busservice, déi gemaach huet, dass dee Busservice vu Joer zu Joer méi attraktiv ginn ass an och méi produktiv. Och do kéint ech lech mat Zifferen dengen.

Wa mer 1989 11 Milliounen Leit transportéiert hunn, dann hu mer der 1990 schonn 13 Milliounen transportéiert. 1991 waren et der 15 Milliounen. An haut, lauschtet gutt no, haut sinn et der 37 Milliounen Leit, déi mir am Joer mat de städtesche Bussen, an elo schwätzen ech nëmme vun de städtesche Bussen, transportéieren. Ech brauch lech jo net ze soen, dass dat e Coût huet. Ech brauch lech jo net ze soen, dass dat e Coût huet! Eise Busservice, dee kascht d'Stad Lëtzebuerg iwwer 70 Milliounen d'Joer.

An da kommen ech, wann ech kann äntwerten dem Här Wiseler, wou Der gesot hutt - ech sprangen elo e bëssen, mä ech bleiwen awer beim Fueдем -, wou Der gesot hutt, wéi ass et da méiglech, dass den Här Minister Bausch



konnt soen, fir déi zweet an déi drëtt Etapp, do wieren elo d'Gemengen net direkt an d'Stad Lëtzebuerg net direkt derbäi. Also fir déi zweet schéngt et mer jo evident, well déi zweet Etapp, dat ass jo déi, déi op den Héienhaff geet. Dat ass jo guer net méi, dat ass jo net méi op dem Territoire vun der Stad Lëtzebuerg. Déi, déi op d'Cloche d'Or geet, déi ass zum Deel, déi ass zwar 80% op eisem Gebitt.

Mä, ech mengen, déi Grondiddi, déi de Minister Bausch wollt domat ausdrécken, war, fir ze soen, hei ass awer elo wierklech eng Gemeng, an déi, déi bái Wäitem am meeschten investéiert an den ëffentlechen Transport, an an den ëffentlechen Transport net nëmme vun hire Bierger, mä vun der nationaler Communautéit! An dat ass jo dat, wat an deemem Projet esou positiv ass.

An un deemem Projet huet den Här Wiseler, an dat well ech wierklech awer soen, e ganz grouss Mérite. Hien huet an deene leschte Jore ganz vill pädagogesch gewierkt an en huet vill explizéiert, an den Här Bausch, muss ech soen, huet en awer nach verbessert...

(Hilarité)

Mä wat un deemem... Ech mengen, et muss een d'Kanner beim Numm nennen.

(Interruptions diverses)

Mä, wéi gesot, dem Här Wiseler säi Mérite ass ganz grouss an deemem Dossier. Mä wat den Här Bausch wollt soen, dat ass, dass en einfach unerkennt, dass et hei eng Gemeng gëtt, quitta dass et d'Hauptstad ass, déi en enormen Effort iwwer Joren, iwwer Jorzéngte gemaach huet fir den ëffentlechen Transport. An dat dat do e Punkt ass, deen een an der nationaler Diskussioun awer muss vläicht abréngen. Esou hunn ech et op alle Fall verstanen. An an deem Sënn hunn ech et och ganz guttgeheescht.

Ech kommen awer elo drop zrëck, wat eng vun eisen Haptsuerge war. An herno kommen ech op de BTB zrëck. Firwat, wat hu mir gefaart? Oder wat... Net gefaart, mä wat war eng vun eise Froen?

Dir musst wëssen, dass mir an der Stad Lëtzebuerg haut schonn - haut schonn! - en „modal split“ hu vun tëschent 32 an 33%, eleng iwwert den ëffentlechen Transport! Wann een dann derbäihëlt, obscho mer do keng genau Zuelen hunn, mä ech ginn awer elo emol dovun aus, 3 bis 4% mat dem Vélo, da si mer hei an der Stad Lëtzebuerg haut scho bei engem „modal split“ tëschent 35 a 36%. Dee Service ass opgebaut - an et ass de Mëtteg e puermol duergeluecht ginn - op effektiv en extrem performante Service fir d'Awunner aus onser Stad.

An eng vun eise Froe war vun Ufank un: Wéi gi mer domat eens, fir datt - an ech mengen, dat ass jo awer ons Responsabilitéit - d'Bierger vun der Stad net op eemol e manner gudde Service kréien an doduerch den „modal split“, dee mer op nationalem Plang bei 25/75 upeilen, dass deen erofgeet? Well dann hätte mer net vill geschafft. Dofir eis Froen, an déi kennt Der - an ech ziele se awer elo net méi op, well et ass awer scho spéit -, déi sinn an all deene Motionen, déi mer am Gemengerot an all deene Jore geholl hunn, opgezielt ginn.

Natierlech, an den Här Wiseler huet et och gesot, natierlech ass de Käschtepunkt, dat war och ee Punkt. Mä de Service, dee mer eise Bierger, eise Bierger an all deenen, déi ons net nëmmen d'Freed an d'Eier maachen, mä déi ons alleguerten, der nationaler Communautéit d'Freed an d'Eier maachen, heihinner schaffen ze kommen, wéi kënne mer dee Service garantéieren?

Ech hunn elo ee Wuert gesot vun dem Service, dee mer ginn. Dee Service gi mir, dee Service gëtt och den RGTR. A wéi esou oft am Liewen, d'Saache ginn a se ginn, op eemol si se esou gutt, dass se op eemol awer vun deem Gudde kuerz un der Schnell sinn, fir ze vill ze sinn. A genau op deem Punkt si mer mat de Bussen.

Mat de Bussen zum Beispill an der Aler Avenue. Kennt Dir lech virstellen, dass moies oder owes, mä ech huelen elo emol moies, an de Stoussstonnen, an enger Stonn 145 Bussen tëschent der Gare iwwert d'Avenue de la Liberté an den Zentrum fueren? Dat ass all 25 Sekonnen ee Bus! Dat mécht, dass d'Loft do effektiv, an d'Madame Loschetter huet d'Zuelen all ganz gutt gesot am Detail, dass d'Loft, dass mer do all Wäerter iwwerschrott hunn.

Net nëmmen, dass mer d'Wäerter iwwerschrott hunn, mä och d'Organisation vun deem ëffentlechen Transport kënne mer net méi esou organiséieren, wéi e modernen, effizienten ëffentlechen Transport dat fuerdert. Den Tram zum Beispill, mat all dräi Minutten, gëtt méi

Wach, fir op deene Kräizungen, wou dann eben och den Auto nach duerchfiert, fir dass ze organiséieren. Ofgesinn dovun, dass d'Capacitéit natierlech vun enger Rame ganz, ganz anescht ass.

Ech kommen elo nees zrëck op de BTB. Wat war beim BTB net gutt? A firwat ass en och net duerchkomme? D'Madame Lorsché hat ee Moment gesot, hätte mer - wat war et? - 1996 oder 1997 et gestëmmt, da géife mer haut hei net setzen. Entschëllegt, mä dass net wierklech wouer, well de BTB hätte weder da geklappt, en hätte net kënne goen. En hätte net kënne goen!

An en ass net nëmme gekillt gi vun der CFL, en ass gekillt ginn, an dat steet schwaarz op wäiss an dem Rapport vun den Ingenieuren - ech well elo den Numm net soen, well ech kengem well onbedéngt schueden -, mä et ass awer relativ cocasse, dass et deen nämlechte Büro war, deen d'Etude gemaach huet fir de BTB, deen 2005 an där Etüd, déi nees eng Kéier vum deemolegen Transportminister, dem Här Lux, an der Stad Lëtzebuerg an Optrag ginn ass, déi mer duerno nennen, déi duerno den Ulass war fir dee Projet, dee mer haut hunn, et ass an där Etüd, wou kloer gesot ginn ass, dass de BTB net hätte kënne fonctionnéieren, souwuel aus technesche wéi aus Sécuritétsmoosnamen. Dat muss een awer einfach fairerweis soen, an dat steet schwaarz op wäiss do.

Dofir hat ech virdrun erkläert, mir hunn Zäit gebraucht, mä de BTB wier och dee Moment... Well, wa mer et esou gemaach hätten, ofgesinn dovun - an dat konnt e Laie schonn dee Moment agesinn, dass dat jo net konnt goen -, dee war jo drop aus, dass en Zuch vun der Schinn an dem Takt mat dem internationalen Trafic op eemol duerch d'Stad géif fueren an op där anerer Säit nees op d'Schinnen an am internationalen Takt misst matfueren.

Entschëllegt, mä wéi gesot, ech sinn net Ingenieur an ech kann och net zu allen technesche Froe Ried an Äntwert stoen, mä dass do war awer och fir mech evident, dass dat do ganz schwéier ze erreche wier, wëssend, dass an der Stad en och nach hätte misse stoppe fir eng Fra, déi mat der Kannerkutsch iwwert d'Schinn geet oder fir Leit, déi iwwert d'Schinn ginn.

Dofir: Klammer ronderëm de BTB. D'Iddi war gutt gemennt. Mir hu se jo matbezuelt, fir se op d'Blat ze kréien. Mä en hat ebe Schéinheitsfeeler, déi gemaach hunn, dass och d'Madame Delvaux, déi dee Moment Transportminister war, kee Projet de loi déposiert huet. Dofir, et muss ee scho mat Virsiicht déi Saache kucken.

2006 ass et dunn - an ech maachen et kuerz, Dir hutt schonn alles gesot -, 2006 ass du wierklech zesummen dru geschafft ginn. De Minister Wiseler huet d'lescht Joer am Oktober de Projet presentéiert. De Minister Bausch huet am Januar dee Projet an deem Sënn, an da soen ech dat, verbessert, dass e méi kloer gesot huet - quitta dass déi Etappen och bei lech virgesi waren, Dir hutt ons dat op alle Fall ëmmer versprach -, dass déi Etappen och kéimen, déi op den Héienhaff, déi fir mech essenziell ass, wann ee bedenkt, dass d'Nordstrooss awer och elo d'nächst Joer soll faerdig ginn. Déi Strooss ass jo net gebaut ginn, ginn ech emol dovunner aus, dass keen driwwerfiert.

A mat allem Respekt an hoffentlech, dass der vill den Zuch huelen an op dem Pont-Rouge erausklammen, an net mam Auto kommen. Mä wa se 2015 opgeet, da wäerten awer och eng Rei Leit op där Strooss an d'Stad kommen. An dofir wier et essenziell an ass et essenziell, dass esou schnell wéi méiglech déi zweet Etapp op den Héienhaff gemaach gëtt. Dofir verstitt Der, dass mir nëmme kënne begreifen, wéi de Minister Bausch gesot huet, dass wier vun der Regierung hier och eng éischt Prioritéit.

An dann déi aner Etapp, déi aner op d'Cloche d'Or. Ech mengen, och do brauch ech net vill ze soen, dass dat fir eis essenziell ass, an dass dat do ee vun deene Punkten ass, mat dem Kierchbiere, wou an deenen nächste Joren déi meeschten Aarbechtsplaze wäerte kommen.

Mir hunn eben eng Stad, a mir kënne eis nëmmen driwwer freeën, déi ganz attraktiv ass. Déi, souwuel wat d'Populatioun ubelaangt, wierklech an deene leschte 15 Joer enorm sech dévoppéiert huet, vun 80.000 op haut 104.000 Aarbechtsplazen, déi enorm an d'Luucht gaange sinn. Déi brauch ech lech net ze soen. National hu mer 380.000, 385.000 Aarbechtsplazen. Eleng dovun ass bal d'Halbschent hei an der Stad! Dass dat eng enorm Konzentratioun ass, weess jiddwereen.

An dass mer dofir en zesummenhängend Mobilitétskonzept hunn, dass sech net op d'Stad beschränkt - an do sinn ech d'accord mat all deenen, déi dat hei gesot hunn, et ass eng Evidenz -, dat ka sech net op d'Stad begrenzen, dass muss vun allen Ecken aus dem Stat esou koordinéiert sinn, dass déi meeschte Leit méig-

lechst kënne en effizienten ëffentlechen Transport huelen. Eleng esou kënne mer garantéieren, dass et muer sech och an dëser Stad nach gutt ootme léisst, dass een eng gutt Mobilitéit huet, fir eben déi Attraktivitéit ze hunn, déi mer jo wëllen, net nëmme fir d'Stad, mä fir dëst Land ebe garantéieren.

Sou, ech mengen, ech hätte elo zu deene meeschte Punkten eis Positioun kloergemaach. Dir kennt sécher sinn, dass mir alles wäerte maache fir déi Punkten, déi nach opstinn... Well ech mengen, de Wëllen ass kloer, an ech si frou an ech freeë mech, an d'Madame Loschetter huet et och scho gesot, ech freeë mech, dass dat esou eng grouss Ennerstëtzung fënn. Mä natierlech sinn nach Punkten ze beschwätzen.

Ech mengen, mir hunn ons engagéiert zu engem Drëttel fir déi Zommen, déi hei genannt sinn. Bei 345 Milliounen, 230 fir de Stat, 115 fir d'Gemeng. Do gëtt effektiv vu Mesures compensatoires dra geschwat. Wéi genau se sinn, wéi importent déi wäerte sinn, ech mengen, dass muss een nach kucken. Mä ech ginn dovun aus, dass mer heibäi, wéi och bei all deenen aneren Devisen, déi mer elo wäerte kréien, alles wäerte maachen, dass mer déi Devisen an déi Zommen do wäerten anhalen.

Mir sinn och eis ganz kloer, dass aus dem GIE LuxTram eng LuxTram S.A. gëtt, déi awer honnertprozenteg an ëffentlecher Hand ass. A wie seet „ëffentlech Hand“, dee weess och, dass mer dem Public musse Rechenschaft ofleeën. Dass fir eis evident.

Mä nach wäerte mer awer versichen, dass esou effikass an esou gutt ze organiséiere wéi nëmme méiglech. D'Fonctionnementskäschten, op d'mannst wat deen éischte Volet ubelaangt, do si mer eis och eens. Wéi et da weidergeet, wann déi zweet an déi drëtt Etapp derbäi sinn, ech mengen, do si mer jo dann do, fir och dat kloerzestellen. Op alle Fall, eis Kollaboratioun ass do assuréiert.

Ech wollt nach vläicht op ee Punkt agoen, deen den Här Wiseler gesot hat. Ah jo, mam Finanzement, do hunn ech lech scho gesot, et schéngt mer evident, dass deen Ausbau do, wou et net an der Gemeng Lëtzebuerg ass, dass mir och do net musse sinn.

Et ass dann d'Fro gestallt gi vum Biberonnage, ob dat fiabel wier. Also erwaart net vu mir, dass ech lech elo hei déi technesch Äntwerte ginn. Just, wann ech gesinn, dass et op enger ganzer Rei Plaze fonctionnéiert - Saragossa schéngt e super Succès ze sinn, e wonnerbart Beispill -, da ginn ech emol dovunner aus, dass déi Technik wierklech sech bewährt huet. A mir wäerten natierlech all Suerg drëms droen, dass dat och bei ons esou ass. Ech mengen, kee vun eis wellt do eppes maachen, wat iergendwéi e Geforepunkt fir eis Bierger géif duerstellen.

D'Indemnisationen. Mat de Commerçanten, do wäerte mer eis zesummesetzen. Ech mengen, dass Wichtigst ass do, et geet elo net, dass hei onbedéngt Sue musse fléissen. Well do weess een, wou een ufängt, mä et weess een net, wou een ophält. Mä et geet drëms, alles ze maachen, dass déi Leit, déi laanscht eben de Chantier sinn, genau wëssen, wéini de Chantier bei hinnen ass, dass dee Chantier och esou laang dauert wéi gesot. Dass se sech also an hire Wueren, déi se kafen, kënne dorop ariichten. An ech mengen, da misste mer dass kënne iwwert d'Bühn kréien. Op d'mannst esou gutt wéi mer eng Rei Chantieren och an deene vergaangene Joren hei an der Stad haten.

Voilà! Dass fir e puer Prezisiounen nach dozou ze bréngen. Mir wäerten op alle Fall vun der Stad Lëtzebuerg alles maachen, dass de Service, dee mer och eise Bierger ginn... Vläch nach ee Wuert zum Busservice. Jo, de Busservice ass fir ons a bleift fir ons en elementaart, e wichteg Element vun deem Service, dee mer eise Bierger wëlle ginn. A mir wäerten deen, mir müssen, net nëmme wäerten, mä mir müssen en nei organiséieren.

Awer mir wäerte versichen, et souguer nach besser ze maachen, an deem Sënn, dass mer eppes maachen, wat vun eise Bierger oft scho verlaangt ginn ass, dass heescht net nëmmen all Quartiere mat dem Zentrum an der Gare verbannen, mä och enner sech: vu Gaasperech och op Belair, vu Belair an den CHL. Jee, déi transversal Linnen, alles dat steet op eisem Programm. An, wéi gesot, ech freeë mech, dorunner mat lech déi nächst Joren an deem Sënn weiderzeschaffen.

Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci och der Madame Député-Maire vun der Stad Lëtzebuerg. An domat huet den Här Nohaltegkeetsminister, den Här François Bausch, d'Wuert.

Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Merci,

Här President, fir d'Wuert. Ech wollt ufänken a fir d'Éischt der Rapportrice, der Madame Lorsché, en décke Merci soe fir déi zwee gutt Rapporten, déi se hei geschriwwen huet an och virgedroen huet.

Ech wollt awer och mengem Virgänger, dem Här Wiseler, Merci soen, mat deem ech jo, mat enger anerer Kap, vill un deem Projet zesumme geschafft hu virdrun. Ech mengen, mir hunn déi Jore virdrun, ech als Schaffen, als Mobilitétschaffen an der Stad Lëtzebuerg an hien dann als Nohaltegkeetsminister, an deem Projet hei vill geschafft a vill Iwwerzeegungsarbeit geleescht. Duerfir ass et jo eigentlech net esou erstaunlech, dass dee Projet esou eng grouss Zoustëmmung an der Chamber hei wäert fannen.

Ech freeë mech och doriwwer, also ech sinn och frou gewiescht driwwer, dass déi Diskussioun insgesamt, bis op eng Ausnahm, extrem sachlech war a sech un dat gehale ginn ass, wat d'Wourecht ass.

Ech well och vun hei aus awer mengen engagéierte Beamten alleguerte Merci soen, well ouni déi... Ech hu se, ech weess, dass ech heiansdo... Si hunn heiansdo vill Gedold mat menger Ongedold, well ech sinn een, dee mengt, d'Projete missten alleguerten iwwer Nuecht goen, an ech sinn ëmmer derhannert. An duerfir hetzen ech vill. An duerfir wollt ech Merci soe fir dat Verständnis an deen immensen Engagement. A selbstverständlech och allen anere Riedner heibannen, déi hei geschwat hunn, fir keen ze vergiessen.

Här President, ech wollt fir d'Éischt op véier essenziell Punkten agoen. An deene Punkte wäert ech och e puer Froen direkt mat beäntwerten, déi gestallt gi sinn. Mä dass sinn déi véier essenziell Punkten, ech mengen, déi wichteg sinn, fir dee Projet ze erklären.

De Mëtteg huet de Claude Wiseler hei gesot, wann et ëm den Tram geet oder ëm esou een Infrastrukturprojet geet, da gi sech vill Froe gestallt, do spille vill Emotiounen mat. Dass richteg. An dass ass och normal, an ech géif och souguer soen, dass ass och gutt esou. Sou grouss Projeten, déi sollen och roueg emotional diskutéiert ginn. Et solle sech vill Froe gestallt ginn.

Dat Eenzege, wat ech just bedauern heiansdo, dass ass, dass déi vill berechtigt Froen, déi sech an der Gesellschaft vun de Biergerinnen a Bierger gestallt ginn, dass déi vu verschidde Leit opgeholl ginn, fir hir politesch Spillercher ze maachen. Dass, mengen ech, ass net esou ganz gutt. Mä fir de Rescht muss ech awer soen, dass e ganze Koup Froen, déi gestallt gi sinn an deene leschte Joren zu deem Projet, ganz berechtigt waren. An ech mengen, do huet een och ganz kloer positiv Äntwerten dorobber.

Deen éischte Punkt, firwat dass dee Projet do wichteg ass, do well ech nach eng Kéier zrëckkommen op déi Tableauen, déi ech matbruecht hat am Kader vum Hearing, dass ass dee vun de Fluxen, wéi mer se am Land kannt hunn, a vun der Entwécklung och virun allem vum, wat ech nennen, „den ekonomeschen Nerv“ vun eisem Land, deen, an dass ass nun eemol leider esou, zu engem groussen Deel am Zentrum sech de Moment befënn.

Dass soen ech elo net, well ech aus dem Zentrum oder aus der Stad sinn oder well ech mengen, do wären d'Leit besonnesch oder besser wéi anerer, mä et ass eng Realitéit, déi muss een einfach esou gesinn. Jiddwereen, deen an enger Gemeng eng Responsabilitéit hat, dee weess ganz genau, wou déi meeschte Gewerbesteier akasséiert gëtt, a wien dozou bäidréit, dass dat Dëppe vun der Gewerbesteier, wat national verdeelt gëtt, am meeschten, vu wou et am meeschte gespeist a gefëllt gëtt. Dass ass aus der Regioun Zentrum, well do d'Aarbechtsplazen nun emol sinn.

An et ass och esou, dass déi Fluxen duerfir, déi mer vum Verkéier hunn, dass déi alleguer a Richtung Zentrum, dass heescht Stad a Randgemenge ginn. An et ass och esou, dass deen enorme Wuesstum, dee mer haten an deene leschten 20 Joer, sech natierlech och do konzentriert huet.

Mir hunn haut, ongeféier 70% vun den Aarbechtsplazen vum Land sinn an deem Beräich. An och, wa mer vill Wëllen hunn an och alleguerten hoffen an alles dru wäerte setzen zesummen, fir dass och aner Regiounen sech entwéckelen, a müssen entwéckelen, haaptsächlech am Süden, Esch/Belval mat der Uni oder d'Nordstad, Ettelbréck, Dikrech, dee Raum, dann ass et awer nach esou, dass et nach eng länger Zäit wäert daueren, bis do déi Diversifikatioun esou geschitt ass, dass net méi alles konzentriert ass op den Zentrum.

Den Déngschtleeschungsservice wäert haaptsächlech nach do wuessen. Dass soen alleguerten d'Zuelen an dat beleen och souwouso alleguerten d'Statistike vun deene leschten zéng,



15 Joer. Ech brauch net wäit an d'Vergaangenheet ze goen. Kuckt lech nëmmen un, wann der d'Studie vu LuxTraffic huet, da kuckt emol déi Zuelen, déi do als Zeenario haut prognostizéiert gi sinn, déi ware schonn, virum Joer 2000 waren déi schonn erreecht! Dat waren Zuelen, wou gemengt ginn ass deemools, déi géife mer 2010, 2015 errechen. Déi ware schonn am Joer 2000 erreecht!

Kuckt lech d'Zuelen u vum IVL, wou am Fong 2003 gesot ginn ass, d'Land muss sech decidéieren op zwee Zeenarionen, en Awunnerzeenario oder e Penderzeenario. An deemools ass gemengt ginn an der Politik, ma da maache mer éischter nach den Awunnerzeenario, well d'Pendler, déi jo natierlech andauernd zu Dausenden eriwuerkommen, déi brénge jo nach en zousätzleche Problem. A wat hu mer erreecht? Mir hunn haut net nëmme schonn den Einwohnerzeenario erreecht, mir hunn déi zwee erreecht. A längstens schonn dépasséiert! Dat heescht, d'Zuele sinn onheemlech an d'Luucht gaangen.

A wann Der kuckt, wouhinner ginn déi Leit alleguerter schaffen, da gesäit een, dat ass einfach en Entwécklungsgebit, dat geet haut vu Leideleng iwwert d'Cloche d'Or, Gare, Uewerstad, Kierchbiere, Findel mat, lénger Hand, nach da Bartreng, Stroossen, muss een och dozouzielen, also déi ganz Bourmicht-Aktivitéitszon, do si wierklech Zéngtausenden Aarbechtsplazen entstanen an et wäerten der nach Zéngtausenden an deenen nächste Joren entston.

Dat heescht, mir hunn Zouwuessrate prognostizéiert um Findel plus 120%, Kierchbiere plus 62%, Hollerech, en neie Quartier, dee ganz wäert entwéckelt ginn, wou et scho Masterpläng gëtt, plus 78%, Leideleng plus 156%, Gaasperech/Houwald plus 70% vun Aarbechtsplaze par rapport zu deem, wat haut besteet. An et ass relativ kloer, wa mer duerfir näischt ennerhuelen, da wäerte mer risquéieren, wierklech seriö Problemer ze kréien.

An do kënnst och schonn d'Essenz vum Projet. Déi ganz Aktivitéiten, déi ganz Aarbechtsplaze ware bis an d'90er Jore konzentréiert zu engem groussen Deel op der Gare an an der Uewerstad vun der Stad Lëtzebuerg. An déi aner Aktivitéitszone sinn no an no, an den 90er Joren an tëschent 2000 an 2010 hunn déi sech entwéckelt. Dat heescht, mir hunn eng polyzentresch Entwécklung gehat um Gebitt vun der Stad a ronderëm.

An eigentlech ass de Projet, dee mer haut wäerte stëmmen, den Ufank vun enger Vernetzung vun all deenen ekonomeschen Zentren mateneen, mat all deene Pôles d'échanges, et sinn der néng insgesamt, déi dorobber leien, wou den Échange gemaach gëtt tëschent Zuch an Tram, Bus an Tram oder Auto an Tram, wat et och ëmmer ass. An dat ass wichteg.

A wann da gesot gëtt de Mëtteg hei vum Här Reding, en zitëiert de Romain Meyer hei, de Pressesprecher vun der CFL, jo mir kënnen eis hei enger Illusioun higin, den Här Meyer hätt gesot, d'Eisebunn hätt keng Capacitéite méi. Jo, richtig. Dat ass ganz richtig. Ma well dat esou ass - an do hätt Der awer vläicht missen den Här Meyer och bis zum Schluss zitëieren -, well dat esou ass, huet d'Regierung, déi lescht, schonn eng Rei Saache gemaach, zum Beispill d'Péitenger Streck op zwee Gleiser ausgebaut, Richtung Waasserbëlleg ass amgaangen op zwee Gleiser ausgebaut ze ginn, d'Klengbette-ner Streck gëtt komplett moderniséiert.

Ech hu virun zwee Méint, annerhallwem Mount hunn ech d'Beetebuerg Streck, de Gesetzesprojet déposiert, fir déi op véier Gleiser ausbauen. Den Arrêt Pont-Rouge gehéiert do derzou. Et gëtt e fënneften a sechste Quai an der Gare Lëtzebuerg gebaut an esou weider.

Dat heescht, mir baue jo och duerfir d'Capacitéit um Eisebunnsnetz kolossal aus par rapport zu deem, wat et haut ass. An dat si Projeten, déi geschéie parallel zum Tram. Déi Beetebuerg Streck, do ass de Bau virgisi bis 2020. Dat heescht bis 2020, parallel zum Tram, steigere mer d'Capacitéit op der Beetebuerg Streck fir Richtung Süden, wou déi meeschte Fluxe sinn, och a Richtung franséisch Grenz, fir da kënnen nach mat vill méi grouss Capacitéiten och mam Zuch, och aus Frankräich erof, ze kommen.

Dat si Projeten, wéi gesot, déi si schonn zum gréissten Deel déposiert an eng Rei anerer wäerten deposiert ginn. D'Gare Ettelbréck wäert ech an deenen nächste Wochen deposieren. Dee Projet ass fäerdeg. Et kommen nach eng Rei anerer derbäi.

An alles dat zesummen, an dat ass jo dat, wat esou wichteg ass bei deem Projet hei, et ass esou einfach ze polemisiere géint een eenzelt Stéck vun deem gesamte MoDu-Konzept, an deem hei Fall ass et dann den Tram, mä et muss een dat am Zesummenhang gesi mat deem gesamten Investitiounspak an da versteet

een eréischt, wat d'Philosophie hannendrun ass, wat Sënn an Zweck vun deem Ganzen ass.

Da kommen ech zu e puer Saachen, wat mech wierklech ëmmer erëm verdrësslech mécht. Et kann een honnertmol dat nämlech zielen, mä bon, et sinn och Leit, déi wëlle jo souwisou näischt aneschtens gesinn, well déi hunn einfach eng virgefaasste Meenung. Ech schwätzen do net vu Leit dobaussen, mä éischter am politesche Raum.

Wann da gesot gëtt, dee Präis, deen elo, wann Der alles rechent, déi dräi Phasen - also dat heescht, dee ganzen Tracé rechent, da komme mer op ronn 540 Milliounen Euro Käschtepunkt -, dat wär lächerlech, dat wär ennerdriwwen, et géif eng Milliard kaschten an esou weider. A fir lech ze beleen, mat Projeten, déi realiséiert gi sinn, an net virun 20 Joer, mä elo kierzlech, hunn ech en Tableau ufärdege gelooss.

Do sinn insgesamt néng Projeten drop, dovu sinn der siwe scho realiséiert. Een a Spuenien, de Rescht alles a Frankräich, an deelweis Projeten, déi ganz hei ronderëm sinn, dat heescht, dat si Projeten zu Reims, zu Dijon, zu Tours, zu Brest, zu Angers, zu Saragossa, zu Besançon an Aubange, déi kommen eréischt. Déi eng Projete si realiséiert ginn 2011, 2012, 2013 an 2012. A wann Der hei d'Käschtepunkte kuckt - et si Strecken, total vergläichbar mat deem, wat mir bauen - 11,2 Kilometer, 18,9 Kilometer, 14,8 Kilometer, 14,3 Kilometer, d'Käschtepunkten ennerdrënner 366 Milliounen, 428 Milliounen, 433 Milliounen, 361 Milliounen. An dat wëll ech lech dobäi soen, total am Timing ëmgesat, bannent 30 a 35 Méint alles. Alles genau am Timing an am Devis ëmgesat. Duerfir haalt op, Saachen ze zielen, déi einfach net richtig sinn!

Här President, ech wëll deen Tableau och domadder hei deposieren, da kann all Deputéierten dee kopéiert kréien, da ka jiddweree sech deen emol eng Kéier ukucken.

(M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures dépose une documentation sur le bureau de la présidence.)

► **M. le Président.** - Merci.

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - An da wëll ech an engems soen, bei deene Projeten, do sinn der véier derbäi entre-temps, déi ouni Oberleitung bei engem Deel fonctionnéiere schonn. An et gëtt eng Rei Techniken zënter e puer Joer, fir ouni Oberleitung ze fonctionnéieren.

An déi Technik vun deem sougenannten „Biberronnage“, déi gëtt et och schonn zënter e puer Joer. Zum Beispill de Projet vu Saragossa ass an e puer Phase gebaut ginn, dee fonctionnéiert op engem ganz grouss Stéck, deen ass 2011 ugaangen an deen ass a Betrib mam Biberonnage. Et gëtt entre-temps och mindestens eng hallef Dose Firmen, déi sech doranner spezialiséiert hunn, déi déi Systemer do bauen.

Et gëtt déi sämtlech Systemer entre-temps, wëll ech lech och soen, entre-temps och scho bei de Bussen. Zu Genève gëtt et jo en Trolleybus-System an do hutt Der déi nämlech Diskussioun wéi iwwerall an de Stied, d'Leit wëllen déi Oberleitungen ewechkréien. Duerfir ass entre-temps en Trolleybus-System, deen domadder fonctionnéiert. Do gëtt et eng éischt Linn, déi scho gebaut ginn ass. Ouni Problem fonctionnéiert déi.

Elo kann een natierlech ni soen, bei näischt, datt een net vläicht iergendwann eng Kéier kann e Problem kréien. Mä et kann een net hei behaapten - et huet jo och elo keen dat direkt gesot, mä et si Froe gestallt ginn -, datt déi Technik do net géif fonctionnéieren oder esou Hiobsbotschaften duerch d'Landschaft schécken, wéi der déi lescht zwee Deeg geschéckt gi sinn, dat wär geféierlech, do géifen Trafiken explodéieren. Also dat ass einfach net seriö, well déi Projeten, déi Techniken, déi gëtt et schonn an déi fonctionnéieren eigentlech och ganz gutt.

Da wëll ech lech soen zum Finanzement och nach, mir hu jo elo hei e Gesetzesprojet virleie fir deen éischten Deel. Et wäerten zwee Projeten nach nokommen. Deen éischten, dat wäert dee si vun der Streck vun der Gare op d'Cloche d'Or. Firwat grad dat Stéck?

Majo, dat ass wahrscheinlech dat, wou de Projet am séierste kann deposiert ginn, well déi ganz EIE-Prozedur, déi jo muss gemaach gi bei engem Tram, dat ass déi Prozedur, wou d'Nuisancé gekuckt ginn, ëmweltméisseg, Kaméidi an esou weider, déi ass och gemaach gi bei deem éischten Tronçon hei, déi ass méi opwendeg bei deem Tracé vun der Luxexpo op de Findel wéi Richtung Cloche d'Or.

Mir ginn dovun aus, datt mer do d'EIE-Prozedur méi schnell derduerchréien. An ech dierf awer de Gesetzesprojet eréischt deposieren,

wann déi Prozedur ofgeschloss ass. Mä ech ginn awer dovun aus, datt déi zwee Finanzéierungsgesetzer, déi wäerten nokommen, allen zwee ufanks bis Mëtt d'nächst Joer an der Chamber wäerte spéitstens déposiert sinn an dann och hei kënnen diskutéiert an hoffentlech ofgestëmmt ginn.

Ech kommen dann zu enger Rei Froen, déi gestallt gi sinn am Zesummenhang mam Tram.

Bon, dat Éischt war emol, et ass gesot gi Park & Riden. Ech wëll lech soen, bon, et gëtt jo souwisou am MoDu e ganze Park & Ride-Konzept. Dat gëtt natierlech ëmgesat, wéi et am MoDu virgesinn ass. Ech wëll och hei nach eng Kéier rappelléieren, datt dat MoDu-Konzept an där leschter Legislaturperiod an där Chamber hei wierklech an engem grouss Konsens diskutéiert ginn ass, ëmmer. An datt eigentlech, mat Ausnahm effektiv vun enger Fraktioun, all déi aner Fraktiounen do ëmmer derhannert stoungen. Duerfir ass dat jo och net erstaunlech, datt dës Regierung dat dote Konzept weiderféiert an och déi Park & Ride wëllt bauen.

Dat Eenzegt, wat ech versicht hunn ze maachen an deene leschte Méint, dat ass, fir ze kucken, nach méi Park & Ride vläicht ze kréien a Grenzgebidd, souguer op där anerer Säit vun der Grenz. An ech hunn eng Rei Appeller gemaach, an ech soen och duerfir der Press Merci, haauptsächlech där francophonener Press, déi huet déi eriwuertransportéiert.

An ech kann lech soen, ech kréie mech... Ech wëll net soen, ech ka mech de Moment net méi rette mat Telefonen oder Bréiwer, déi ech kréie vu Buergermeeschtere respektiv Leit, déi soen, ma mir wäeren interesséiert do ze kucken zesummenzeschaffen. Mä d'Demande, also den Intérêt ass ganz grouss, kann ech lech just soen.

An ech hunn eng Rei Rendez-vousen an deenen nächste Wochen. A vläicht ergëtt sech do deen een oder anere ganz interessante Projet wierklech direkt am Grenzgebit, well, wat mer natierlech bei de Park & Ride méi wäit ewech schonn d'Leit opfänken, wat et besser ass, well wat mer se méi wäit opfänken, wat se éischters manner Individualverkéier provozéieren an eisen Uertschaften, an et ass och natierlech ëmweltméisseg gesi ganz sécher och besser.

Dann ass natierlech déi ganz Fro, déi opgeworf ginn ass vum Här Wiseler vum Finanzement vun den Extensiounen. Éischters d'Fro: Jo, wéi maacht Der dat? Wéi wëllt Der dat finanzéieren? An zweetens: Firwat net d'Gemenge mat abezéien?

Ech wëll lech just soen, datt, wann Der déi Extensioun kuckt, da geet vun der Gare op d'Cloche d'Or am Fong de Gros vun dem Tracé op den Territoire nach vun der Stad, e klengen Deel op den Territoire vun der Gemeng Hesper. Et kommen och zwee Arrêten op den Territoire vun der Gemeng Hesper, wouriwwer déi natierlech och frou sinn, well se kënnen dervu profitéieren.

Op där anerer Säit, vun der Luxexpo op de Findel ass et esou, datt den Territoire vun der Gemeng Nidderaanwen beträff ass. Allerdéngs fuere mer net duerch Nidderaanwen selwer. Et ass just d'Gemeng Nidderaanwen. An et sinn eigentlech nëmmen zwee Arrête virgesinn, datt ass deen een um Findel selwer an deen anereren um Parking um Pôle d'échanges Héienhaff.

Ech wëll lech just soen: Mir geet et drëms, déi Extensioun ganz séier ze maachen an net elo mat de Gemengen doriwuer ze diskutéieren, well ech der Meenung sinn, datt dee ganzen Tracé eng national Bedeitung huet, déi absolut immanent ass, aus deem Grond och well grad do, bei den Extensiounen, déi meeschten Aarbechtsplaze wäerten entston. Soudatt ech duerfir der Meenung sinn, datt et wierklech um Stat ass, hei elo derfir ze suergen, datt de Finanzement emol ofgeséichert ass an datt déi Extensioun solle gebaut ginn, well et ass en nationale Projet.

Et sinn och eng Rei Leit, déi gesot hunn dauernd: Den Tram an der Stad, ech si frou iwwert den Tram an der Stad. Et geet hei net ëm den Tram an der Stad. Et geet ëm e wichtige Maillon vun der Cloche d'Or bis op de Findel an engem nationale Verkéierskonzept, deen och vun der ekonomescher Bedeitung hier extrem grouss ass. An ech mengen duerfir, datt de Stat hei muss seng Responsabilitéit iwwerhuelen an, wann e wëllt gär hunn, datt mer wirtschaftlech nach solle wuessen, eis weiterentwëckelen, dann dee Projet elo emol bauen.

Déi ganz Finanzéierungsfro vum ëffentlechen Transport, do sinn ech der Meenung, datt déi muss generell mat de Gemengen diskutéiert ginn am Kader vun der Gemeengefinanzreform, déi jo och an dem nächste Joer usteet. Well ech soen lech: Do geet et net nëmmen ëm den Tram, mä do geet et och ëm de Bussystem.

De Moment kascht den RGRs-Bus de Stat 180 Milliounen Euro d'Joer. An et kann net sinn, datt mer an engem Land bei de Missiounen vun de Gemengen net doriwwer diskutéieren, wat fir eng Gemenge Missioun missten hunn an Zukunft, fir och ëffentlechen Transport ze finanzéieren. Et gëtt der, déi maachen dat. D'Stad Lëtzebuerg ass eng dovunner. An et gëtt och am Süde Gemengen, déi dat maachen am Kader vum TICE.

Ech mengen, mir müssen eng generell Diskussioun féieren iwwert de Finanzement vun ëffentlechen Transport. An da muss gekuckt ginn, net fir all Gemeng, mir fänken net un, all Gemeng un alles ze bedeelegen, mä ech mengen, et muss een awer eng éierlech an eng seriö Diskussioun féieren: Wat sinn déi Gemengen, déi och, souguer ekonomesch gesinn, am meeschten dovun profitéieren, vun deem gesamten ëffentlechen Transport? Wat fir eng sinn dat? Wou ginn d'Fluxen hin? Vu wou komme se? An da muss mer do eng aner Opdeeling kréie wéi haut.

Mä ech wëll keng Zäit verléieren, soen ech lech, beim Bau vun deenen Extensiounen, well ech der Meenung sinn, datt dat national extrem wichteg ass, déi ze bauen, aus all deene Grënn, déi ech genannt hunn. An duerfir sinn ech der Meenung, datt de Stat dat soll iwwerhuelen.

Et ass och esou, datt um Territoire vun der Stad Lëtzebuerg, wat elo deen Deel uewen ubelaangt, da kommen ech och op déi Fro „Stadion“ vläicht kuerz ze schwätzen, d'Stad Lëtzebuerg huet jo e ganze Koup Terrainen opkaaft, net nëmmen den Terrain vum Stadion, mä se huet och den Terrain kaaft, deen eis erlaabt, de Park & Ride dropzesetzen, inklusiv dem Remisage, dee soll do gemaach gi vum Tram an Zukunft. Wann d'Stad Lëtzebuerg déi Terrainen net kaaft hätt uewen, dann hätte mer vill méi Schwieeregkeeten.

Dat Eenzegt, wat mer muss maachen, dat ass effektiv, datt mer d'Strooss licht réckelen. Mä dat hunn ech awer och deemools gesot, wéi mer iwwert de Projet diskutéiert hunn. An do sinn och scho Gespréicher gefouert ginn. Dat ass och duerchweegs machbar. Dat heescht, d'Strooss, déi virgesi war, gëtt wierklech ëm 25 oder 30 m, 40 m geréckelt par rapport zu haut. An dat ass awer duerchweegs am Projet machbar. Mä ech mengen, fir de Rescht ass et wichteg gewiescht, datt mer déi Terrainen do kritt hunn an zum richtigen Zäitpunkt kritt hunn, fir kënnen all déi Projeten do ze realiséieren.

Dann ass d'Fro gestallt ginn: Firwat 2017? Wou kënnst déi Iddi hier, fir 2017 en éischten Deel a Betrib ze huelen?

Majo, et ass ganz einfach. Den Arrêt Pont-Rouge soll 2017 fäerdeg sinn. An den Tracé vum Tram ass bis 2017 ganz sécher fäerdeg bis op d'Rout Bréck. Vläch och souguer méi wäit. Ech mengen do, dat muss een elo gesinn. An et mécht awer dann duerchweegs Sënn, wa mer zwee Pôles d'échanges awer dann hunn, nämlech de Pont-Rouge an och dee vun der Luxexpo.

Well ech wëll awer drun erënneren, 2015, d'nächst Joer, geet d'Nordstrooss op! A mir baue jo nach en zousätzleche Park & Ride och uewen, wou d'Nordstrooss erauskënnt, mat enger Capacitéit vu 500 Plazen. Haut hu mer der do nëmmen 300. Dat heescht, dee gëtt ëm 200 erweideret. Dat geet natierlech largement net duer. Duerfir kënnst jo och herno nach den Héienhaff bäi.

Mä dee Pôle d'échanges Luxexpo och mat de Bussen dohinner, dee fonctionnéiert awer schonn. An et mécht duerchweegs Sënn an et ass och duerchweegs technesch machbar, duerfir deen éischten Deel vum Tracé vum Tram schonn do fueren ze loossen op deem Deelstéck.

Ech kann lech och soen, dat ass ofgeschwat mat dem neien Direkter a senger Équipe vu LuxTram. Dir wësst, mir hu jo den neien Direkter agestellt, den Här von der Marck, deen ass och, war op alle Fall dee ganze Mëtteg hei op der Tribün, fir nozelauschteren, an dee Mann huet vill Erfahrung an de Projeten. Deen huet de Stroossbuerg Tram ganz gebaut. Hien huet zu Nice gebaut. E war do och laang Zäit Direkter. An dat ass genau studéiert ginn, datt ass technesch duerchweegs machbar, datt een dat fuere léisst.

Mir fänke jo och souwisou un um Kierchbiere mat bauen, well dat Éischt, wat muss gebaut ginn, ass de Centre de remisage uewen um Kierchbiere, well dat um Ufank vun där éischter Linn ass. An da gëtt vum Kierchbiere erof ebe gebaut.



An da wëll ech lech soen: Um Kierchbiereg ass den Tracé ze bauen net ganz komplizéiert, well do ass d'Infrastruktur esou gemaach ginn. An do wëll ech iwwregens och nach engem anere Minister Merci soen, nämlech dem Här Grethen, deen deemools, in weiser Viraussiicht, wéi en de Kierchbiereg do ëmgebaut huet déizäit als Bauten- an Transportminister, derfir gesuergt huet, datt den Tracé um Kierchbiereg esou gebaut gëtt, datt ënnendrënner d'Leitunge scho verluecht waren oder esou geluecht waren, datt se herno spéiderhin en Tram net géifen hënnere. Soudatt do de Chantier ze maache relativ einfach ass an et duerfir och, wéi gesot, Sënn mécht, mindestens dat unzestriewen.

Ech mengen, dat ass eng Optioun, déi dran ass. Mä d'Hauptzil ass awer net elo, fir sech just dorobber ze focaliséieren. Ech wëll lech soen: Mir kucken, esou schnell wéi méiglech weiderkommen insgesamt mam Bau. Dat hänkt bei den Extensioune jo och vill dovunner of, wéini déi aner Gesetzter kënne gestëmmt ginn, wéi schnell mer dat hikréien.

Dann nach d'Fro vun der Indemnisation um Commerce. Ech mengen, d'Madame Polfer huet zu Recht gesot, datt, wann een un Indemnisation denkt, dann heescht dat net ëmmer Geld. An ech muss lech soen: Ech hunn zwou Réunionne scho gehat zesumme mat der CLC, mat der Confédération du commerce, a mat dem Stater Geschäftsverband, zwou ganz gutt Réunionnen. An iwwregens wëll ech soen, datt vun deenen hirer Säit hier, déi sinn absolut Demandeur, datt de Projet elo zügeg ëmgasat gëtt. Déi sinn en faveur vum Projet.

A mir hunn och décidéiert, gemeinsam, et gëtt en Ad-hoc-Aarbechtsgrupp agesat nëmme fir d'Commerçanten, déi regelmeisseg sech gesinn. Dat heescht, si kréien e speziellen Uspriechpartner, och bei LuxTram, well et ass jo evident, haaptsächlech op engem Deel vum Tracé sinn d'Commerçanten natierlech dovou beträff.

A wat si mer awer och gesot hunn an deene Sätzungen, dat ass, natierlech muss een och kucken, iwwer eng Indemnisation ze diskutieren, an ech mengen, an do wëll ech dem Här Wiseler ganz kloer soen, d'Regierung geet éischter de Wee, fir eng Exceptiounsgeschicht ze maachen, net bei alle gréissere Chantieren. Dat hei ass jo e Chantier vun enger extra Envergere, fir deen een natierlech muss och extra Mechanisme virgesinn, wéi et iwwregens och an allen anere Stied de Fall war.

Mä, wat se mer awer och gesot hunn, dat ass, wat si brauchen, dat ass net onbedéngt ëmmer Geld, mä éischter zum Beispill och Sachleeschungen. An do hu se mer e Beispill ginn: Wann den Tracé an der Avenue de la Liberté zum Beispill gebaut gëtt an doduerjer während där Bauphas do d'Accessibilitéit zum Beispill zu verschidde Stroossen net esou gutt ass, ob een dann net, während där Zäit, verschidde Parkhaier ronderëm op der Gare kéint zum Beispill gratis maachen, fir hinnen entgéintzekommen, während där Phas, wou do geschafft gëtt, während deene puer Méint, wou do an deene Stroosse geschafft gëtt.

Dat heescht, dat kënne duerchweegs och Saache sinn, déi einfach just dozou féieren, datt eigentlech d'Commerçant geholfel kréien an der Stad, fir datt am Kader vun deem Chantier och awer hiert Geschäft uerdentlech ka fonctionnéieren.

Déi Fro vun der LuxTram S.A. an der Exploitation: Firwat si mer op dee Wee gaangen? Mä mir hu relativ vill doriwwer diskutéiert. Mir hunn och all d'Varianten duerk diskutéiert. Mä mir sinn awer zur Konklusioun komm, relativ séier, datt aus villfacher Hisiicht et Sënn mécht, op dee Wee ze goen, well éischstens, do gëtt et de Moment eng Equipe mam Här von der Marck un der Spëtzt als Direkter, dat si Fachleit. Firwat soll een déi net dat iwwerhuele loosse?

Dat Zweet ass: Mir hunn ons gesot, et ass wichteg, datt hei d'effentlech Hand eng Mainmise dauernd op deem Projet behält, och fir d'Zukunft, virun allem och wéinst der Bedeutung, déi en huet, esou wéi ech se virdru beschriwwen hunn. A juristes ass et och méiglech, dat ze maachen. Mir kënne LuxTram an eng privatrechtlech Gesellschaft ëmwandelen. Dat gëtt dann eppes Ähnlech wéi lux-Airport, just fir den Tram. Ech mengen, lux-Airport ass jo och eng SA, déi zwar zu honnert Prozent der effentlecher Hand gehéiert, déi awer privatrechtlech fonctionnéiert, an déi kann duerchweegs herno och de System exploitéieren.

Da wollt ech nach eppes soen zu de Kompenséierungsmesuren an zu dem Centre de remisage. Déi Geschicht mat der Kollaboration mat der Eisebunn respektiv Bouneweg.

Bon, éischstens muss ee wëssen, datt de Centre de remisage, wann een deen éischten Tracé wëllt fuere loosse, um Kapp muss si vun der Linn, entweder déi eng oder déi aner Säit. Bon, logescherweis, déi éischt Linn geet vun der Luxexpo op d'Gare. Dat heescht, op der Gare selwer ass jo wierklech keng Plaz, fir en ze maachen. Donc huet ee missen op déi aner Säit goen. Et sinn awer och nach eng Rei aner Sitë gekuckt ginn. Et ass och gekuckt ginn, ob ee méi léns vum Kierchbiereg nach kéint Sitë fanen. Also, et si véier oder fënnef Siten ënnersicht ginn.

Dat huet een och souwisou misse maachen, well do, wou en elo hikéint, dat ass jo en Natura-2000-Gebitt, an do huet jo zu Bréissel misse gekuckt ginn, datt deen Deel erausgeholl gëtt aus dem Natura-2000-Gebitt. A wann een dat wëllt maachen, da muss ee beweisen, datt een alles studéiert huet an datt et guer keng aner Léisung gëtt an natierlech och, datt ee kompenséiert, an déi Kompenséierungsmesurë sinn och virgesinn.

Eng wichteg dovunner ass, datt den CR119 téschent dem Stafelter an der Route d'Echter nach herno zougemaach gëtt. Wéini gëtt en zougemaach? Mä d'nächst Joer, wann d'Nordstrooss opgeet, well dann ass dat souwisou eng Strooss, déi net méi gebraucht gëtt. Haut ass vill Schläichverkéier do, an et ass relativ evident, wann d'Nordstrooss bis gebaut gëtt, da kënnt dee Verkéier jo ganz anescht eran. An eleng de Réckbau respektiv erëm dat Zoumaache vun där Strooss do - et gëtt jo mat Punkte geschafft bei de Kompenséierungsmesuren -, well dat matzen am Gréngewald natierlech läit, ass eng ganz wichteg Kompenséierungsmesure, déi gemaach gëtt.

Bon, dat ass op engem Tracé vun 1,6 km. Ech mengen, dat ass scho substanzuell, wat do geschitt. Da sinn e ganze Koup aner Mesurë virgesinn, ech wëll déi net all am Detail hei opzielen. Dat geet vun extra Mesurë fir d'Fliedermais bis d'wëll Kaz. Also, ech mengen, och Opforstung gëtt nach gemaach um Rand. Also, et ass e ganze Pak virgesinn. Dat war an der Kommissioun iwwregens am Detail virgestallt ginn, an Dir kënnt lech jo virstellen, datt mer hei besonnesch opgepasst hunn, datt mer déi Mesurë genau bestëmmt hunn.

An dat ass och den Ënnerscheed, et ass oft gesot ginn: Jo, bei der Nordstrooss deemools, do ass och gesot ginn, et géif kompenséiert ginn, et ass ni gemaach ginn. Jo! Éischstens ass et deemools nach keng gesetzlech zwéngend Basis ginn, datt een et muss maachen, an zweetens ass ni genau, ausser am Uelzechtdall, richtig definéiert ginn, wou et soll hikommen. Mä hei ass ganz prezis an enger Etüd, déi gemaach ginn ass, definéiert ginn, wou se solle gemaach ginn.

An iwwregens wëll ech och soen, datt op dem Site luxtram.lu, do fannt Der elo sämtlech Etüden, déi am Zesummenhang mam Tram gemaach gi sinn, dat heescht, esou gutt déi dote wéi och der je, alles ass agescanné ginn a kënnt Der lech do downloaden. Dat sinn natierlech zimlech Zuelen, kann ech lech soen. Fir déi, déi interesséiert sinn, déi kënne sech dat do alles eroflueden, alles liesen. Dat heescht, et soll och kee mer méi ziele kommen: Et gëtt Etüden, déi fënnt een néierens erëm. Déi fënnt een op deem Site erëm. Jiddwereen, deen dat wëllt noliessen, kann dat och dann do noliessen.

Da wollt ech just nach ee Wuert soen zum Stroossebau. Natierlech, an och do huet de Claude Wiseler recht, ass et wichteg, datt eng ganz Rei Stroossen hei och parallel gebaut ginn: de Boulevard de Merl, de Boulevard de Kockelscheuer, also alles dat, wat um Ban de Gasperich gebaut gëtt. Mä awer net nëmme do.

Och den Ausbau vun der Autobunn téschent Diddeleng an dem Gaasperecher Kräiz op sechs Spure gëtt gemaach. Dat ass och aus Secherheetsgrënn wichteg. Ech mengen, den Här Graas huet virdru geschwat doriwwer vu Réckstauen, déi et gëtt, haaptsächlech, an och geféierlech Punkten op deem Deel. Dat huet och mam Multimodal ze dinn, dee mer do bauen zu Beetebuerg, dee jo och soll derzou féieren, datt mer d'Camione vun der Strooss op d'Schinn kréien. Also, alles dat si parallel Projeten, déi geschéien.

A wann hei gesot gëtt: Hei den Tram gëtt just aus ideologesche Grënn gemaach. Ech mengen, datt dat net de Fall ass, hunn ech mat den Zuelen, mat de Beschreiwunge genuch beluecht.

Ma wann da gesot gëtt: Et geet drëms, den Auto aus der Stad ze drängen. Da wëll ech lech soen, Här Reding: Jo, selbstverständlech wëlle mer en Deel Autosverkéier aus der Stad erauskréien. An do si mer hoffentlech awer alleguer Demandeur. Well et mécht kee Sënn, datt mer onnëtz den Transitverkéier duerk d'Stad fuere hunn, an et mécht och kee Sënn, datt, wann een op de Kierchbiereg wëllt, en dann

ëmmer duerk déi ganz Stad kutschéiert, doduerjer d'Stad blockéiert a guer näischt an der Stad wëllt maachen, weder akafen nach do schaffen, datt mer déi erauskréien.

Et mécht kee Sënn, datt mer onnëtz Verkéier an der Stad hunn. Mä selbstverständlech wäert d'Stad total accessibel bleiwe fir den Auto, mä dann awer wierklech fir deen Autosverkéier, dee Sënn mécht an der Stad, an net fir deen, dee kee Sënn mécht. An ech mengen, mir sollen alleguer frou doriwwer sinn.

Op alle Fall soen ech lech, alle Wunnquartieren an der Stad ginn ech awer d'Garantie, datt, wann dee ganze Schläichverkéier, wa mer et fäerdegbréngen, do e gudde Pak erauszehuelen, déi Leit an der Stad Lëtzebuerg wäerten allegueren opootmen an de Politiker dankbar sinn, datt se Léisunge fonnt hunn, fir deen erauszekréien.

A wann Der sot: Ma, da maacht eng Maut, da strooft Der se allegueren. Mä entschëllegt, éischstens emol sinn ech éischter derfir, fir positiv virzegoen an eng Offer unzebidden, datt d'Leit kënne Choixen hunn, fir op aneres ëmzeklammen.

Mä wann ech de Leit kee Choix ginn, wat géif dat dann notzen, wann ech géif muer eng Maut aféieren oder e Péage? Wat géifen d'Leit da maachen? Da géife se just méi deier bezuelen, fir eranzekommen. Ech ka jo net vun hinne verlaangen, si sollen den Auto op engem Park & Ride stoe loosse, deen et net gëtt, an een Tram huelen, deen et net gëtt, oder e Bus huelen, deen et net gëtt.

Duerfir muss mer deen Invest hei maachen, datt ebe kënne d'Autoe baussen op de Park & Riden opgefaange ginn an dann d'Leit do an d'Stad erabruecht ginn. An et ass och net richtig, datt d'Leit mussen 27-mol ëmsteigen. An dat Beispill, wat Der ginn hutt, dat ass jo wierklech cocasse. Dir sot, hei, vun Diddeleng, wann een an d'Stad kënnt, da misst een an Zukunft vun Diddeleng op Beetebuerg fuere, do ëmsteigen an an der Stad an den Tram.

Mä wat ass dann haut de Fall, wann ee vun Diddeleng mam Zuch kënnt? Ma wann Der mam Zuch haut vun Diddeleng kommt, Dir wëllt op de Kierchbiereg kommen, da klammt Der och op der Gare ëm. An ech wëll lech iwwregens och soen, datt haut am städtesche Bus an de Spëttestonne 60% vun de Leit, déi am Stater Trafic fuere, ëmsteiger sinn. Dat si Leit, déi komme vum Zuch oder vum Auto iwwert de Park & Ride, dat sinn also haut och ëmsteiger, dat heescht, do ännert sech fir déi Leit guer näischt.

Dat Eenzegt, wat sech natierlech fir se ännert, ass, si kréien eng vill méi héichwäerteg qualitativ Offer, wéi se haut hunn, an dat ass d'Zil, fir wat mer dat Ganzt hei maachen. A wéi gesot, fir hei ze zielen, d'Leit missten herno méi ëmsteigen, dat ass net richtig.

Dat Eenzegt, wat richtig ass, déi ganz lwwerlandbusse ginn ëmorganiséiert. An duerk déi Pôles d'échanges, déi mer haut hunn, si vläicht Leit, déi haut, ech soen emol vum Weste vum Land, losse mer soe vu Réiden, an d'Stad kommen, déi elo e Bus hunn, deen duerk d'ganz Stad, d'Charly's Gare op d'Gare fiert. Dat wäert an Zukunft net méi de Fall sinn. Déi kommen nach bis an d'Stad un e Pôle d'échanges a kënne do awer ganz bequem ëmklammen. Si hunn all dräi Minutten an de Spëttestonnen eng Verbindung, mat där se dann awer vill méi séier weiderkommen.

Well déi meescht, déi och vu Réiden oder wou komm sinn an op d'Charly's Gare gefuer sinn, déi si jo net do stoe bliwwen, well op der Charly's Gare schafft keen. Déi si vun do mat engem Bus erëm weidergefuert. Et verdeelt sech just. Déi Punkten, wou d'Verdeelung sinn haut, sinn an Zukunft dann aneschtens, mä mam grouss Virdeel, datt d'Leit vill méi rapid a vill besser Verbindungen hunn, wéi se dat haut hunn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech sinn der lwwerzeegung, datt dee Projet hei als ee wichtige Bestanddeel vun engem Gesamtkonzept e ganz wichtige ass. E ganz wichtige ass, fir datt eis Liewensqualitéit sech verbessert an eise Stied an an den Uertschaften, e ganz wichtige ass fir eis Économie, fir datt eis Économie net den Houscht kritt, well d'Mobilitéit besser an Zukunft fonctionnéiert.

Ech sinn iwwerzeegt, wann de Projet bis eng kéier realiséiert ass a véier, fënnef Joer, da wäerten d'Leit eis dankbar sinn, op jidde Fall deenen dankbar sinn, datt dat haut hei gestëmmt ginn ass. Ech sinn och duerfir frou, datt mer esou eng grouss Zoustëmmung hei kréien.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci och dem Här Minister. Domat wäre mer um Enn vun eisen Dis-

kussionen iwwert déi zwee Projeten. An ech géif lech proposéieren, dann noeneen iwwert déi zwee Projet-de-loien ofzestëmmen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6626 et dispense du second vote constitutionnel

Fir d'Éischt de Vote iwwert de Projet 6626. D'Ofstëmmung ass lancéiert. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. D'Procuratiounen.

► **Plusieurs voix.** - Et geet net.

► **M. le Président.** - Jo, da kucke mir dat. D'Ofstëmmung ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6626 ass ugehall. D'Resultat ass 56-mol Jo, 3-mol Neen an 1 Enthaltung.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Luc Frieden (par Mme Françoise Hetto-Gaasch), Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Jean-Claude Juncker (par Mme Octavie Modert), Marc Lies, Paul-Henri Meyers, Mme Octavie Modert, MM. Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter (par M. Claude Wiseler);

MM. Marc Angel, Frank Arndt (par M. Roger Negri), Alex Bodry, Mmes Taina Bofferding, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Cécile Hemmen et M. Roger Negri;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, M. Eugène Berger, Mme Anne Brasseur, M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

MM. Claude Adam, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter, M. Roberto Traversini et Mme Christiane Wickler;

MM. Justin Turpel et Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Gast Gibéryen (par M. Roy Reding), Fernand Kartheiser et Roy Reding.

S'est abstenu: M. Aly Kaes.

Ech hat gesot kritt, de Wonsch wier do, fir eng Motivatioun vun der Enthaltung ze ginn.

(Brouhaha général)

D'Wuert huet den Här Aly Kaes, dee wahrscheinlich dann den Auteur vun der Enthaltung ass.

► **M. Aly Kaes (CSV).** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, déi Euphorie, déi elo vun enger ganzer Rei vu Riedner, natierlech och vum Här Minister, a puncto Tram un den Dag geluecht ginn ass, hält sech bei mir a bei enger ganzer Rei vu Bierger aus dësem Land extrem a Grenzen.

Wann dann den Tram esou wichteg ass fir d'Stad Lëtzebuerg, wéi den Här Minister an anerer dat ëmmer erëm gesot hunn an och elo de Mëtteg nach eng kéier an allen Detailer explizéiert hunn, da wëll ech ganz einfach lech allegueren soen, datt den Ausbau vun der N7...

► **Plusieurs voix.** - Aaaahhh!

► **M. Aly Kaes (CSV).** - ...fir den Norde vun dësem Land mindestens esou wichteg ass wéi den Tram fir d'Stad Lëtzebuerg. Dat ass eben esou, och wann der vläicht manner dat gutt fannen, well der manner vun douewe kommen.

Ben, dat schéngt awer dës Regierung iwwerhaupt net ze interesséieren, well déi Overtüren, déi a sech déi al Regierung gemaach huet a puncto Ausbau op véier Spure vun der N7 am Plan sectoriel «Transports», och wann dat vläicht schwierig Diskussiounen an der Vergaangenheet waren, goufe ganz einfach vun dëser Regierung gestrich. Ech muss lech soen, dat ass eng riicht an d'Gesicht vun de Bierger aus dem Norde vun dësem Land!

Mir brauchen eng N7, déi op véier Spure ausgebaut gëtt, eng N7, déi eng gutt Ubannung un dat europäesch Autobunnnetz a sech muss duerstellen.

(Interruption)

Meng Enthaltung ass och virun allem en Zeeche vu Protest, Roserei an Enttäuschung, wéi den Norde vun dësem Land vun dëser Regierung behandelt gëtt an négligéiert gëtt.

Ech wëll och ganz kloer soen, datt déi Leit, déi elo de Mëtteg iwwer Stau, iwwer vill zousätzlech Aarbechtsplazen an der Stad Lëtzebuerg, ronderëm d'Stad Lëtzebuerg geschwat hunn, a souguer, datt jo virun allem d'Keese vun de Gemenge vum ganze Land jo géifen doduerch geféllt ginn, do muss ech ganz einfach soen: Ma autoriséiert wann ech gléift déi Aarbechtsplazen, déi an anere Regiounen geplangt sinn, autoriséiert déi! Da brauchen eng ganz Rei Leit net an de Stau ze fuere, mä da fänne se ganz no bei hirem Wunnuert - eppes, wat net méi spéit wéi gëschter den Här Camille Gira nach



gesot huet am Kader vun der Virstellung vun de Plans sectoriels -, mä da fannen déi Leit ganz no bei hire Wunnengen eng Aarbechtsplaz!

An ech kann lech soen, d'Flebour, déi Der gestrach hutt, ma moies geet genau op där Plaz, moies geet genau...

► **M. le Président.**- Ech géif de Riedner bidden,...

► **Une voix.**- Wat huet dat mam Tram ze dinn, Här President?

► **M. Aly Kaes** (CSV).- Wann Der erlaabt, Här President, ech sinn direkt fäerdeg!

D'Flebour, déi Der gestrach hutt,...

(Interruption)

...genau do geet de Stau moies un. Wieren do Aarbechtsplazen, kéinte schoonn eng ganz Rei Leit vläicht do, jo, net an de Stau fueren, mä direkt op hir Aarbechtsplaz fueren. Dir gesitt also, et kéint ee vill Problemer léisen, wann een och e bësse Verständnis fir den Norde vun dem Land hätt.

Ech soe Merci.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci. Den...

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Här President!

► **M. le Président.**- ...Här Nohaltegkeetsminister...

► **M. Serge Urbany** (*déi Lénk*).- D'Debatt ass eriwwer. D'Debatt ass eriwwer! Dat war eng Explication de vote. Ech gesinn net an, firwat d'Regierung elo nach eng Kéier wëllt d'Wuert kréien. „Parole après député“, dat geet net!

(Brouhaha)

► **M. le Président.**- Also ech wëll dem Här Urbany...

(Interruptions)

► **M. Serge Urbany** (*déi Lénk*).- D'Chamber ass souverän!

► **M. le Président.**- Ech wëll...

► **M. Serge Urbany** (*déi Lénk*).- Net d'Regierung!

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Ech wëll dem Här Urbany soen, dann invoquéieren ech den Artikel vun der Verfassung, dee mer d'Recht gëtt, an der Chamber zu all Moment d'Wuert ze huelen.

► **M. le Président.**- Jo. Entschëllegt, Här...

► **M. Serge Urbany** (*déi Lénk*).- Awer net bei enger Explication de vote!

► **M. le Président.**- ...Här Nohaltegkeetsminister, ech wollt just soen, dass et net nëmmen eleng eng Motivatioun vum Vote war, mä dass och eng Rei vu Saachen an de Raum gestallt gi sinn, wou ech mengen, dass et awer normal ass, dass een der Regierung géif d'Geleeënheet ginn, fir dorop ze reagéieren.

(Interruptions)

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Här President, ech soen lech Merci duerfir. Ech wëll just nach eng Kéier...

(Interruption)

Ech wëll just nach eng Kéier dem Här Kaes soen, datt - dat hunn ech och schoonn eng Kéier op der Chambertribün hei geäntwert -,...

► **M. Serge Urbany** (*déi Lénk*).- Si mengen ëmmer, si missten dat lescht Wuert hunn.

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- ...datt, wat seng N7 ubelaangt - et geet jo ëm d'N7 vun Ettelbréck bis uwechen aus an d'Eislek -, datt d'N7, dee Projet, deen ech de Moment virleien hunn a mengem Ministère, dat ass copie conforme - zu honnert Prozent - de Projet vu mengem Virgänger Claude Wiseler.

An ech wëll lech och soen, Här Kaes, nach eng Kéier: Am Plan sectoriel «Transports» stoung nimools den Ausbau vun der N7 op véier Spuren, wéi Dir dat verlaangt, dran. Wat a mengem Ministère louch bis elo, wat a mengem Ministère louch, wéi ech dohinnerkomm sinn, dat si sécherheetsméisseg Ausbaustécker,...

(Interruption)

...deelweis Contournement vum Uertschaften.

► **M. le Président.**- Wann ech gelift, nach e puer Minutte Gedold. Loosst den Här Minister ausschwätzen!

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Da wär ech frou, wa mer géifen ophalen, hei Saachen ze soen, déi einfach net stëmmen! An dat huet och guer näischt mam Norden oder net Nor-

den ze dinn. Mir bauen net Stroosse respektiv Aktivitéitszonen a Fonctioun vun Norden, Süden oder Osten. Ech wär frou, an dat ass jo awer de Message, dee mer och mat der Landesplanung wëlle ginn, datt mir eis bewosst géife ginn, datt mer nëmmen e klengt Land hunn, e klengen Territoire hunn an datt mer all zesammen...

(Interruption)

...insgesamt an deem Land sollen zesummeschaffen an net no Norden, Osten a Süden oder Weste kucken.

Merci.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci dem Här Minister. Ech hunn eng Wuertmeldung, Parole après ministre, vum Här Claude Wiseler.

► **M. Claude Wiseler** (CSV).- Esou ass et, Parole après ministre.

Ech wëll just awer zur Kloeerheet soen, wa gesot gëtt, et wär näischt virgesi gewiescht an dem Plan sectoriel, datt an der leschter Versioun, déi den Här Schank an ech fäerdeg gemaach haten an déi prett war, fir an de Conseil ze goen, déi mer aus deene bekannte Grënn nach net an de Conseil gesat hunn, zwou Planchen - op de Säite 87 an 88 - drastoungen, wou fir d'Éischt natierlech, wéi den Här Bausch et richteg gesot huet, drastoung, datt eng Sécurisation vum der N7 op all deene Punkten, déi sensibel sinn, gemaach gëtt, an do stoung dann awer och hannendru ganz kloer: «Il est prévu à terme...», an ech zitëieren, «...de faire évoluer la N7 vers un deux fois deux voies. Le projet d'optimisation-sécurisation est ainsi compatible avec une mise à deux fois deux voies de la N7. Les projets de contournement 5-4 et 5-5...», dat sinn déi vun Housen a vun Hengescht, «...seront d'office construits au gabarit 2+2.»

Just fir et kloer ze soen, wat mer dragesat hätten, mat enger laangfristeger Perspektiv fir d'N7. Elo kann een d'accord sinn domadder oder net,...

(Interruption)

...mä ech wëll just soen, datt den Här Kaes dat net erfondt huet an datt dat an deem Projet drasteet.

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Här President, ech wëll awer just soen, eng laangfristeg Perspektiv, an dat weess den Här Wiseler och, och de Contournement vun Dikrech, laangfristeg Perspektiv ass no 2030! Do ass emol kee Couloir virgesinn am Plan sectoriel «Transports».

An entschëllegt, wat elo ass, fir elo ze decidéieren, wat no 2030 ass, also dat ass awer..., wann een do seet, dat wier eppes gemaach fir den Norden, wann een de Leit an Aussicht stellt, no 2030 géif eventuell op véier Spure gebaut ginn, dat bezweifelen ech awer ganz staark!

► **M. Claude Wiseler** (CSV).- Laangfristeg Perspektiv, mä mat all Bau, deen elo gemaach gëtt, kompatibel ze maachen, wa méiglech.

(Interruptions)

► **M. le Président.**- Voilà. Ech géif lech proposéieren, da bei enger anerer Geleeënheet déi Nuancen nach ze klären.

Ech géif feststellen, dass mer bei deem heite Projet um Enn ukomm sinn. An ech wollt lech just nach froen, ob d'Chamber domat d'accord ass, fir d'Dispens vum zweete Vote vun deem Projet ze ginn.

(Assentiment)

Da soen ech lech Merci a mir géifen zum Vote iwwert deen nächste Projet iwwergoen, de 6684.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6684 et dispense du second vote constitutionnel

De Vote ass direkt lancéiert. D'Procuratiounen. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6684 ass mat 57 Jo-Stëmmen, bei 3 Nee-Stëmmen ugehall.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Luc Frieden (par Mme Nancy Arendt), Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Jean-Claude Juncker (par M. Marcel Oberweis), Aly Kaes, Marc Lies, Paul-Henri Meyers, Mme Octavie Modert, MM. Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter (par M. Laurent Mosar);

MM. Marc Angel, Frank Arndt (par M. Roger Negri), Alex Bodry, Mmes Taina Bofferdin, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Cécile Hemmen et M. Roger Negri;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, M. Eugène Berger, Mme Anne Brasseur, M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

MM. Claude Adam, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter, M. Roberto Traversini et Mme Christiane Wickler;

MM. Justin Turpel et Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Gast Gibéryen (par M. Roy Reding), Fernand Kartheiser et Roy Reding.

Mir hunn dann nach zwou Motiounen virleien.

(Interruption)

Ah jo, entschëllegt, och hei d'Fro: Sidd Der d'accord mat der Dispens vum zweete verfassungsméissege Vote?

(Assentiment)

Merci, dann ass dat esou decidéiert.

Komme mer zu de Motiounen.

Motion 1

D'Motioun N°1: Kann ech dovun ausgoen, dass se motivéiert ass vun den Auteuren?

(Assentiment)

Da géif ech froen, wien dozou nach wëllt schwätzen.

Fir d'Éischt den Här Claude Wiseler, dann den Här Fernand Kartheiser. Här Wiseler, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Claude Wiseler** (CSV).- Merci, Här President. Zur éischter Motioun, wou et drëm geet, a sech de GIE LuxTram ze verwandelen an eng SA LuxTram an duerno d'Exploitation respektiv och d'Gestioun vun den Infrastrukturen hir unzevertrauen, wëll ech dat hei soen:

Dat Éischt, dat ass, datt et mer logesch schéngt, datt een de GIE LuxTram an eng SA LuxTram ëmwandelt an engem Moment, wou et net méi ëm d'Planifikatioun geet, mä wou et drëm geet, fir a sech elo e Bau unzefänken. Dat schéngt mer logesch ze sinn.

Ech wëll awer trotzdem soen, datt mer hei e gutt Stéck méi wäit gi wéi deen dote Schrëtt, well mer hei direkt soen, datt déi ganz Exploitation vun dem Tram respektiv d'Gestioun vun den Infrastrukturen, mä haaptsächlech d'Exploitation vum Tram, well mer hei schonn definitiv soen, datt LuxTram déi soll maachen.

D'Fro stellt sech, ob et net besser wär, eng Ausschreiwung ze maachen, oder net, respektiv, ob een net awer, éier een esou eng Ausso mécht, eng Kéier eng Diskussioun sollt féieren, wat dann elo déi sënnvollst Aart a Weis wär, fir den Tram an Zukunft ze exploitéieren, wéi een dat soll maachen, mat wien een et soll maachen an ënner wat fir enger Form een et soll maachen.

Fir dat elo ouni Diskussioun, ouni Iwwerleeung, ouni Argumentation pour et contre einfach niewebäi innerhalb vun 30 Sekonnen an enger Motioun hei ze decidéieren, schéngt mir awer net déi richteg Aart a Weis ze sinn. Duerfir stëmme mir des Motioun net.

► **M. le Président.**- Den Här Fernand Kartheiser huet d'Wuert.

► **M. Fernand Kartheiser** (ADR).- Merci, Här President. Ech mengen, eis Considérationen, déi betreffen éischter déi allgemeng Orientierung vun deem Projet. Ech mengen, mir hu kloergemaach, datt d'ADR géint de Projet Tram ass. Logescherweis ass dat heiten och eppes, wat net mat eisen Iwwerzeegungen, wéi den Transport soll geregelt ginn, iwwereneestëmmt. Mir kënnen des Motioun also dowéinst och net matdroen.

Merci.

► **M. le Président.**- Merci och dem Här Kartheiser.

Si soss nach Wuertmeldungen zu der Motioun?

(Négation)

Dat ass net de Fall.

Wëllt d'Regierung nach Stellung bezéien?

(Négation)

Dat ass och net de Fall. Da géife mer zum Vote iwwert d'Motioun iwwergoen.

Vote sur la motion 1

De Vote ass lancéiert. D'Procuratiounen. De Vote ass ofgeschloss.

D'Motioun 1 ass mat 32 Jo-Stëmmen, 26 Nee-Stëmmen, bei 2 Enthaltungen ugehall.

Ont voté oui: MM. Marc Angel, Frank Arndt (par M. Roger Negri), Alex Bodry, Mmes Taina Bofferdin, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Cécile Hemmen et M. Roger Negri;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, M. Eugène Berger, Mme

Anne Brasseur, M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

MM. Claude Adam, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter, M. Roberto Traversini et Mme Christiane Wickler.

Ont voté non: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Luc Frieden (par Mme Nancy Arendt), Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Jean-Claude Juncker (par Mme Françoise Hetto-Gaasch), Aly Kaes, Marc Lies, Paul-Henri Meyers, Mme Octavie Modert, MM. Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter (par M. Claude Wiseler);

MM. Gast Gibéryen (par M. Roy Reding), Fernand Kartheiser et Roy Reding.

Se sont abstenus: MM. Justin Turpel et Serge Urbany.

Wëllt ee seng Abstentoun motivéieren?

(Négation)

Dat ass net de Fall.

Da géife mer zu der zweeter Motioun iwwergoen.

Motion 2

Ass nach en Auteur, dee wëllt dozou Stellung bezéien?

(Négation)

Dat ass net de Fall. Wuertmeldungen dozou?

Den Här Wiseler an den Här Kartheiser. Här Wiseler, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Claude Wiseler** (CSV).- Merci, Här President. Heizou wëll ech a sech just dat soen, wat ech an dem kuerzen Exposé virdru scho gesot hunn, datt mir der Meenung sinn, datt eng Accélération an deem Moment net sënnvoll ass, an datt mer grad esou gär hätten, et géif sech elo op deen éischte Projet konzentréiert ginn an datt mer déi éischt Schinnen emol leeën an duerno an d'Exploitation trieden.

Dat haaptsächlech och aus deene Froen, déi mer évoquéiert hunn, wat de Finanzement vum ganze Mobilitéitskonzept ugeet, wou enorm Dépenses iwwert den Tram eraus op ganz villen anere Projeten op eis zoukommen an ech et net als sënnvoll emfannen oder net als méiglech emfannen, dat alles gemeinsam ze finanzéieren, a mer och net ka virstellen, datt elo aner Projete kéinten ewechgelooss ginn an deem ganze Finanzvolumen, dee muss fir dat Mobilitéitskonzept an deenen nächste Joren opbruecht ginn.

Aus deem Grond mengen ech, datt mer déi hei Motioun net kënne stëmmen.

Merci.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Wiseler. Den Här Kartheiser huet d'Wuert.

► **M. Fernand Kartheiser** (ADR).- Jo, Här President. Ech mengen, ech iwwerraschen lech net, wann ech nach eng Kéier widderhuelen, wat ech gesot hunn. Mir kënne kaum domat d'accord sinn, fir «accélérer les phases suivantes de la mise en œuvre du projet tram», wa mer dee ganze Projet refuséieren.

Dat Eenzegt, wat eis natierlech interesséiert drun, dat ass, wat den Här Bausch och als Zäithorizont ugin huet, datt en a fënnf Joer wëllt vill gebaut hunn. A fënnf Joer si Wahlen, da kënne mer alles dat kontrolléieren, wat en eis ausgedeelt huet, wat de Käschtepunkt an aner Saachen ugeet. Mir freeën eis op dee Rendez-vous a fënnf Joer, an da gesi mer jo, wou mer dru sinn.

Eng kleng Randnotiz: Wéi ech déi Motioun hei gelies hunn, hunn ech geduecht, et ass awer heiansdo interessant ze gesinn, wat déi wirklech Koalitioun am Land ass, un den Ënnerschrëften, déi mer hei drënner hunn.

Merci.

(Hilarité)

► **Une voix.**- Et voilà!

► **M. le Président.**- Voilà! Da si mer prett fir ofzestëmmen.

Vote sur la motion 2

De Vote ass lancéiert. D'Procuratiounen. De Vote ass ofgeschloss.

D'Motioun 2 ass mat 34 Jo-Stëmmen, bei 26 Nee-Stëmmen ugehall.

Ont voté oui: MM. Marc Angel, Frank Arndt (par M. Roger Negri), Alex Bodry, Mmes Taina Bofferdin,



ding, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Cécile Hemmen et M. Roger Negri;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, M. Eugène Berger, Mme Anne Brasseur, M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

MM. Claude Adam, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter, M. Roberto Traversini et Mme Christiane Wickler;

MM. Justin Turpel et Serge Urbany.

Ont voté non: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Luc Frieden (par Mme Nancy Arendt),

Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Jean-Claude Juncker (par M. Félix Eischen), Aly Kaes, Marc Lies, Paul-Henri Meyers, Mme Octavie Modert, MM. Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter (par M. Gilles Roth);

MM. Gast Gibéryen (par M. Roy Reding), Fernand Kartheiser et Roy Reding.

9. Ordre du jour (suite)

Ech wollt lech just nach soen, dass opgrond vun de Gespräicher mat de Fraktiounsprésidenten d'Motioun, déi de Mëtte vum honorabelen Här Justin Turpel abruecht ginn ass, esou wéi

hien et och als akzeptabel ugesinn huet, an d'Kommissioun iwwerwise gëtt. Da kënnst se jo duerno erëm.

Den Här Turpel dozou.

► **M. Justin Turpel (déi Lénk).**- Jo, Merci, Här President. Zum Ordre du jour: Ech huele Kenntnis dovunner, ech akzeptéieren dat dann och. Dat heescht, mir brauchen da kee Vote ze maachen. An ech gesinn awer trotzdem och déi Efforten, déi gemaach gi sinn, zum Beispill vum President, dee bereet war, fir déi betrafte Leit ze empfänken, soit datt dat schifgaangen ass, och vun de Gemengen, déi se hébergéiert hunn.

Dat gesinn ech als encourageant Zeechen, datt e Wëllen do ass, fir deene Leit hir Problemer ze verstoen. A wa mer et da fäerdegbréngen an

der Kommissioun, dee Message mat op Bréissel ze ginn, dee sech an dësem Fall einfach opdrängt, fir deene Leit hir Grondrechter ze wahren, duerfir géif ech lech Merci soen.

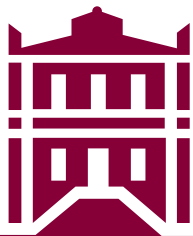
(La motion de M. Justin Turpel est renvoyée à la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration.)

► **Une voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci och. Domat wäre mer um Enn vun eiser Sëtzung ukomm. Mir gesinn eis muer de Mëtten um zwou Auer erëm. Ech wënschen lech, dass Der gutt heemkommt a soe Merci fir déi grouss Disziplin.

Merci.

(Fin de la séance publique à 20.40 heures)



SÉANCE 23

JEUDI,
5 JUIN 2014

Présidence: M. Mars Di Bartolomeo, Président

Sommaire

1. Ouverture de la séance publique

- M. le Président

2. Heure de questions au Gouvernement

Question n°37 du 3 juin 2014 de M. Eugène Berger relative au renouvellement des contrats avec l'Université du Luxembourg et les centres de recherche publics, adressée à M. le Ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

- M. Eugène Berger - M. Marc Hansen, Secrétaire d'État à l'Enseignement supérieur et à la Recherche

Question n°38 du 5 juin 2014 de Mme Martine Hansen relative au projet de construction du Lycée technique agricole à Gilsdorf, adressée à M. le Secrétaire d'État au Développement durable et aux Infrastructures

- Mme Martine Hansen - M. Camille Gira, Secrétaire d'État au Développement durable et aux Infrastructures

Question n°39 du 5 juin 2014 de M. Marc Angel relative à la stratégie gouvernementale en matière de développement et de diversification économiques en relation avec la lutte contre le chômage au Luxembourg, adressée à Mme la Secrétaire d'État à l'Économie

- M. Marc Angel - Mme Francine Closener, Secrétaire d'État à l'Économie

Question n°40 du 4 juin 2014 de M. Fernand Kartheiser relative à la loi électorale, adressée à M. le Ministre de l'Intérieur

- M. Fernand Kartheiser - M. Dan Kersch, Ministre de l'Intérieur

Question n°41 du 4 juin 2014 de M. Henri Kox relative au programme de recherche Bee-First, adressée à M. le Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs

- M. Henri Kox - M. Fernand Etgen, Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs

Question n°42 du 5 juin 2014 de M. Marco Schank relative à la propagation de la peste porcine africaine en Europe, adressée à M. le Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs

- M. Marco Schank - M. Fernand Etgen, Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs

Question n°43 du 4 juin 2014 de M. Alexander Krieps relative à l'actualisation des tests néonataux, adressée à Mme la Ministre de la Santé

- M. Alexander Krieps - Mme Lydia Mutsch, Ministre de la Santé

Question n°44 du 5 juin 2014 de M. Justin Turpel relative aux incidences sur le budget de l'État du report en mars 2015 de la tranche indiciaire prévue en octobre 2014, adressée à M. le Ministre des Finances

- M. Justin Turpel - M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances

Question n°45 du 4 juin 2014 de M. Max Hahn relative au modèle de financement retenu pour la construction d'une nouvelle caserne pour les services de secours au Ban de Gaspe-rich, adressée à M. le Ministre de l'Intérieur

- M. Max Hahn - M. Dan Kersch, Ministre de l'Intérieur

Question n°46 du 5 juin 2014 de Mme Françoise Hetto-Gaasch relative à la stratégie de prévention du Gouvernement dans la lutte contre les phénomènes de la société, adressée à Mme la Ministre de la Santé

- Mme Françoise Hetto-Gaasch - Mme Lydia Mutsch, Ministre de la Santé

3. Nomination d'un réviseur d'entreprises pour l'Entreprise des Postes et Télécommunications

- M. le Président

- Vote secret

4. 6567 - Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012

- Rapport de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration: M. Gusty Graas (M. Serge Urbany pose une question)

- Discussion générale: M. Claude Wiseler, M. Fernand Kartheiser, M. Serge Urbany

- Prise de position du Gouvernement: M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances

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

5. 6607 - Projet de loi portant approbation de l'Accord de sécurité entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de Norvège concernant l'échange et la protection réciproque d'informations classifiées, signé à Bruxelles, le 21 février 2013

- Rapport de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration: Mme Claudia Dall'Agnol

- Discussion générale: M. Claude Wiseler, M. Eugène Berger, M. Fernand Kartheiser, M. Serge Urbany (questions de M. Marc Angel et Mme Claudia Dall'Agnol)

- Prise de position du Gouvernement: M. Nicolas Schmit, Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Économie sociale et solidaire

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

6. 6635 - Projet de loi portant approbation de l'Accord entre les États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif à la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne, signé à Bruxelles, le 25 mai 2011

- Rapport de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration: M. Marc Angel

- Discussion générale: M. Claude Wiseler, M. Eugène Berger, M. Fernand Kartheiser, M. Serge Urbany

- Prise de position du Gouvernement: M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances

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

7. 6633 - Projet de loi portant

1. approbation du Protocole, signé à Bruxelles, le 9 juillet 2013 modifiant la Convention entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de Danemark tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune;

2. approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 20 juin 2013, modifiant la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République de Slovaquie tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Ljubljana, le 2 avril 2001;

3. approbation de la Convention entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de l'Arabie saoudite tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et le Protocole y relatif, signés à Riyad, le 7 mai 2013;

4. approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et Guernesey tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et le Protocole y relatif, signés à Londres, le 10 mai 2013;

5. approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Île de Man tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et le Protocole y relatif, signés à Londres, le 8 avril 2013;

6. approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et Jersey tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, ainsi que le Protocole et l'échange de lettres y relatifs, signés à Londres, le 17 avril 2013;

7. approbation de la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République tchèque tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, et le Protocole y relatif, signés à Bruxelles, le 5 mars 2013;

et prévoyant la procédure y applicable en matière d'échange de renseignements sur demande

- Rapport de la Commission des Finances et du Budget: M. Guy Arendt

- Discussion générale: M. Gilles Roth, M. Alex Bodry (M. Luc Frieden intervient), M. Fernand Kartheiser

- Prise de position du Gouvernement: M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances

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