

■ **Plusieurs voix.** - Très bien!
(*Interruptions*)

■ **M. Henri Grethen** (DP). - Zu der Motioun, Här President, wëll ech lech soen, dass meng Fraktioun selbstverständlech hiren Accord net ka ginn. Wann een an de Considéranté seet a rappeliert wat an der Regierungserklärung vum 4. August steet, och wann et net richtig ass: „le Gouvernement entend relancer le dialogue social“, wéi wa bis dohinner kee bestanen hätt, da verstitt Der, dass ech mäin Accord zu esou engem Considérant net ka ginn.

A wann am Dispositif, dee leschte Saz, „à appuyer les efforts de la direction des CFL et des syndicats de mettre en œuvre les différents éléments de l'accord dans un esprit ouvert de dialogue social, avec la détermination et l'engagement nécessaires pour aboutir le plus rapidement possible.“, steet, da verstitt Der, dass ech och dozou mäin Accord net ka ginn, well ech net wëll eng Kaz am Sak kafen.

Deen Accord, deem ënnerschriwwen ginn ass, ass wishfull thinking. Et ass agestan ginn, dass nach ganz vill Négociationsbedarf besteet. Heibannen ass keen, dee mat Präzisioun ka soen, wat déi Saach eis kascht. Fir dann elo schonn enger Regierung e Blankoscheck ausstellen, a besonnesch engem Transportminister, an dee mir kee Vertrauen hunn, verstitt Der, dass dat net méiglech ass. Mir wäerten dës Motioun oflehnen.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien!

■ **M. le Président.** - Freet nach een d'Wuert zu der Motioun?

Dat ass net de Fall.

Vote

D'Motioun 1 ass ugehall mat 49 Jo-Stëmmen, bei 10 Nee-Stëmmen a kenger Abstentioun.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Marie-Thérèse Gantenbein-Koullen, MM. Marcel Glesener, Norbert Hauptert, Mme Françoise Hetto-Gaasch, MM. Ali Kaes, François Maroldt, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Patrick Santer, Marcel Sauber, Jean-Paul Schaaf (par M. Lucien Thiel), Marco Schank, Marc Spautz, Mme Martine Stein-Mergen, MM. Fred Sunnen (par Mme Nancy Arendt), Lucien Thiel, Lucien Weiler et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry (par M. John Castegnaro), John Castegnaro, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Jos Scheuer, Romain Schneider (par M. Marc Angel), Roland Schreiner et Mme Vera Spautz (par Mme Lydie Err);

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

MM. Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

Ont voté non: MM. Xavier Bettel (par M. Henri Grethen), Niki Bettendorf, Mme Anne Brasseur, M. Emile Calmes, Mme Colette Flesch, MM. Charles Goerens, Henri Grethen, Paul Helminger, Claude Meisch (par M. Emile Calmes) et Carlo Wagner.

Mir kommen elo zum nächsten an zum leschte Punkt vun eisem Ordre du jour fir haut, dat ass d'Diskusioun vum Projet de loi 5465 iwwert den öffentliche Transport. D'Riedezäit ass hei nom Modell 2 festgeluecht. Et si bis elo ageschriwwen: den Här Spautz, den Här Grethen, den Här Braz an den Här Gibéryen. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Roland Schreiner.

2. 5465 – Projet de loi modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics b) la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

Rapport de la Commission des Transports

■ **M. Roland Schreiner** (LSAP), *rapporteur.* - Merci, Här President.

Här President, Dir Häre Ministeren, Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleeinnen a Kolleeen, de Projet de loi 5465, dee mer haut hei diskutieren an deem d'Gesetz vum 29. Juni 2004 iwwert d'Organisation vum öffentlichen Transport hei zu Lëtzebuerg modifiziert, ass den 21. Abrëll 2005 vum Transportminister déposéiert ginn. De Statsrot huet de 25. Oktober 2005 en éischten Avis dozou ofginn. An hirer Sitzung vum 9. November 2005 huet d'Transportkommissioun de Projet an den Avis vum Statsrot analysiert a mech als Rapporteur agesat. Den 29. November huet d'Kommissioun de Rapport zum Projet ugehall. Well awer de Statsrot de 6. Dezember op eegen Initiativ hin en Avis complémentaire verfaasst huet, huet sech d'Kommissioun den 8. Dezember mat deem Avis befaasst, fir da finalement de 15. Dezember e Rapport complémentaire unzehuelen.

D'Basis vun dësem Projet de loi ass d'Regierungserklärung vum 4. August 2004 an de Koalitionsaccord, dee virgesäit: „Pour ce qui est de l'organisation de la gestion et de la coordination des transports publics ainsi que de l'autorité organisatrice de ces tâches, le loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics détermine les conditions-cadres nécessaires pour améliorer la mobilité au Luxembourg. Les modalités d'exécution ainsi que la détermination exacte des missions et de la composition de l'autorité organisatrice de ces tâches feront l'objet d'une révision en vue d'une organisation commune des différents réseaux d'exploitation, respectueuse du principe de codécision entre instances responsables.“

(M. Laurent Mosar prend la Présidence)

Ech erënneren drun, dass d'Gesetz vum 29. Juni 2004 iwwert d'Transports publics ënnert dem Numm „Régie Générale des Transports Publics“, kuerz RGTP genannt, en Établissement public geschafen huet, dat als Mission huet den öffentlichen Transport hei zu Lëtzebuerg ze organisieren, also d'Fonction vum der Autorité organisatrice huet. Déi verschidden Operateuren, déi fir d'Gestaltung vum öffentlichen Transport eigentlech zoustänneg sinn, waren domadder automatesch aus den Décisionsorganer vun der RGTP ausgeschloss, well déi europäesch Reglementatioun eng kloer Trennung tëschent der Autorité organisatrice an den Opérateure virschreift.

De Projet de loi, deem eis hei virläit, bréngt awer elo d'Erkenntnis vun dëser Regierung zum Ausdrock, dass dësen Établissement public seng Aufgab nëmme sénnvoll kann iwwerhuelen an och am Kader vun enger intégrierter Approche den öffentlichen Transport hei zu Lëtzebuerg nëmmen déi noutwendeg nei Impulser ka ginn, wa souwuel déi national Opérateuren, CFL an RGTR, wéi och déi regional a lokal öffentliche Opérateure wéi TICE an AVL mat agebonne sinn.

An deem Sënn seet och de Programme directeur d'aménagement du territoire a senger Versioun vum 27. Mäerz 2003 aus: „L'amélioration de l'efficacité du transport en commun exige la création de structures adéquates qui permettront de réunir les différents partenaires impliqués dans l'organisation des transports en commun.“

Fir dësem Usproch gerecht ze ginn, gesäit dëse Projet de loi dann och vir, fir d'Fonction vum der sou genannter Autorité organisatrice nees zrëck un de Minister ze ginn an dës Fonction no dem Prinzip vun der Complémentaritéit ze ergänzen duerch eng nei Entitéit, déi virun allem d'Concertatioun an d'Kooperatioun tëschent allen Acteurs fördere soll. Dës nei Entitéit ass d'Communauté des Transports, de sou genannte Verkéiersverband, deem dann d'RGTP ersetzt. De Verkéiersverband ass grad wéi säi Virgänger en Établissement public, deem e Verwaltungsrot vun zwielef Leit virsteet mat sechs Vertreter vum Stat, véier Leit, déi d'Opérateure vertrieben, a jee ee Représentant vun de Gemengen a vun den Usageren, déi och schonn an der RGTP hir Plaz haten.

De Gesetzesprojet, deem eis virläit, zielt dann am Detail d'Missiounen vun der neier Communauté des Transports op. Si koordinéiert den öffentlichen Transport op nationalem Plang an iwwert d'Grenzen eraus. Doniewent behält de Minister d'Méiglechkeet onofhängeg vun dem Verkéiersverband mat de Gemengen a mat Gemengesyndikater, déi als Haaptaufgab den Transport public hunn, Konventiounen ofzeschleissen.

De Gesetzesprojet suert also fir eng kloer Aufgabeverdeelung tëschent de Partner. De Stat, vertrueden duerch den Transportminister, fungéiert als Autorité organisatrice, d'Opérateure maachen d'Exploitatioun vum öffentlichen Transport, an de Verkéiersverband bréngt de Stat, d'Gemengen, d'Opérateuren an d'Clients zesummen a schaaft d'Konditiounen fir eng gutt Zesummenaarbecht tëschent de Partner.

Eng ganz wichteg Missioun fir d'Communauté des Transports ass jo och d'Kommunikatioun mam Public. Si géréiert dofir och d'Mobilitéitszentral, déi op d'Gare an der Stad sollt kommen, an do an de Centre d'accueil et de vente vun der heiteger CFL-Gesellschaft integréiert gëtt. An enger zweeter Phas ass da geplangt och eng Annex dovun am Zentrum vun der Stad Lëtzebuerg ze installéieren. D'Mobilitéitszentral soll Enn 2006 operationell sinn, mat als Haaptaufgab de Leit all méiglech Informatiounen iwwert den öffentlichen Transport ze ginn, awer och an enger zweeter Phas zousätzlech Services unzebidden; sou och am Beräich vun der sou genannter doucer Mobilitéit.

De Conseil d'État huet a sengem Avis vum 6. Dezember 2005 gemengt, d'Gestioun vun der Mobilitéitszentral wier am Fong geholl d'Käraufgab vun dësem neien Établissement public, dat ass awer effektiv net esou. De Kontakt mam Client an d'Informatioun sinn natierlech ganz wichteg Elementer fir den öffentlichen Transport ze stäerken, mä mir mengen awer, dass d'Haaptmissioun vum neie Verkéiersverband déi ass, eng gutt Koordinatioun an d'Zesummenaarbecht vun deene verschiddenen Acteurs ze assurieren; dofir steet och déi Aufgab un éischter Plaz bei der Oplëschung vun deenen eenzelne Missiounen.

Insgesamt schéngt de Conseil d'État d'Bedeutung vun dëser Koordinatiounsroll ënnerschätzt ze hunn, vu dass e schonn a sengem éischten Avis vum 25. Oktober net erkannt hat, dass déi nei Communauté des Transports méi wier wéi iergendee konsultatiivt Organ.

Wann ech elo scho beim Statsrot sinn, da wëll ech awer och nach ee Wuert iwwert säin éischten Avis soen. D'Transportkommissioun war effektiv zimlech iwwerrascht, wéi si den éischten Avis vum 25. Oktober analysiert huet. De Conseil d'État ass an deem Avis vu falschen Prä-

missen ausgaangen an huet sech dorop baséiert, dass d'Gesetz vum 2004 net applizéiert géif ginn, wat jo nachweisbar net richtig ass. Dofir huet hien deemools proposéiert, fir dass, wa mer da schonn eng Ännerung an der Philosophie vun deem Gesetz géife maachen, d'Gesetz vum 2004 réckgäנגeg soll gemaach ginn an en neit Gesetz soll élaboriert ginn. Opbauend op dëser Iwwerleeung huet hie sech da selwer vun enger Analys vun deenen eenzelnen Artikelen dispenséiert.

D'Kommissioun huet doropshi wuel den Avis vum Conseil d'État zur Kenntnis geholl, well en awer op falsche Premissé berout huet a well och vum Minister eng bestëmmten Urgence évoquéiert gouf, fir sech budgetär an esou weider konform ze setzen – eng Urgence, déi och haut nach besteet –, huet d'Kommissioun ouni Amendementen ze maachen de Rapport finaliséiert an den 29. November ugehall.

Entre-temps huet de Statsrot awer säin lertum agesinn an ass aus eegener Initiativ higegaangen an huet en Avis complémentaire gemaach, wou hien dann am Detail op déi eenzel Artikelen ageet. An der Kommissioun hu mer dann och dee gréissten Deel vun den Ännerungsvirschléi ugehall an notament hu mer och deenen zwee Punkten, wou hien eng Opposition formelle ausgeschwat hat, Rechnung gedro mat als Resultat deem Text, deem eis elo virläit.

Et ass dann och wichteg ze soen, Här President, léif Kolleeinnen a Kolleeen, dass dëse Gesetzesprojet net nëmme garantéiert, dass all déi bedeelegt Acteuren an den Décisionsstrukture vun Verkéiersverband e Matsproocherecht hunn, mä dass en och déi lokal a regional Dimensioun an der Organisatioun vum öffentlichen Transport substanziiel stäerkt.

Sou ginn d'Gemengen an d'Gemengesyndikter encouragéiert, zesumme mam Minister sou genannte Plans de déplacement locaux et régionaux ze élaboreren, an et ginn, ganz am Sënn vum Programme directeur iwwert den Aménagement vum Territoire an an der Logik och vum IVL-Konzept, regional Konferenzen an d'Liewe geruff, déi d'Bindeglied tëschent de Gemengen an den nationalen Autoritéite solle sinn.

Dëse regionale Konferenze kënn secher eng ganz bedeutend Roll zou, well si d'Missioun vun engem Katalysator kënnen iwwerhuelen, fir eng optimal a koordinéiert Zesummenaarbecht tëscht de lokalen an den nationalen Autoritéiten an Entscheedungsdréier ze assurieren.

Da mécht dëse Gesetzesprojet och nach e puer Präzisiounen zu de Regeln, no deenen d'Arrêteen, d'Halten an Garen, déi vum öffentlichen Transport bedéngt ginn, aménagéiert respektiv ënnerhale ginn. E bréngt och eng Vereenheetlechung vun der Terminologie, fir déi Transporter ze definieren, déi als Services de transports publics anzestufe sinn.

Ee Wuert dann och nach vläicht zum finanziellen Impact vun dësem Projet de loi. Aus der Fiche financière geet ervir, dass dëst Gesetz keng zousätzlech Käschte par rapport zum Gesetz vum 2004 generéiert. D'Fonctionnementskäschte vun der RGTP waren am Régime de croisière op ongeféier 3,8 Milliounen Euro d'Joer estiméiert ginn. Fir deen neie Verkéiersverband leie se bei ronn 1,5 Milliounen Euro.

Während d'RGTP mat 35 Leit sollt fonctionnéieren, dovun aacht vum Transportministère a fénnef vun der Eisebunn, begnügt sech d'Communauté des Transports mat ronn 14 Leit, wuelwëssend dass déi Leit vun Transportministère a vun der Eisebunn an hire respektive Fonctionne wäerte bleiwen. Als Autorité organisatrice muss den Transportministère wuel säin Effektiv opstoken, mä insgesamt bleiwen d'Personalkäschten ënnert deem Ni-

veau, deem duerch d'Mise en place vun der RGTP erreecht gi wier.

Här President, ech wëll dann och nach soen, dass niewent dem Conseil d'État och verschidde Beruffschamberen an och de Syvicol offiziell Avisen eraginn hunn. Si hunn an hirer Gesamtheit déi nei Approche a Philosophie vun dësem Projet de loi begréisst, awer och eng Rei vu konstruktive Virschléi gemaach, déi fir d'Zukunft Matières à réflexion solle bleiwen, wou ee sécher ka le moment venu op deen een oder deen aneren zrëckkommen, a spéitstens dann, wann d'Konklusiounen vum der CFL-Tripartite an dëst Gesetz hei sollen afléissen.

(M. Lucien Weiler reprend la Présidence)

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, esou wäit vläicht zum Rapport selwer. Euer wëll dann awer och nach e puer Wuert zu dësem Gesetzesprojet am Numm vu menger Fraktioun soen, a fir d'éischt emol eis Satisfaktioun zum Ausdrock bréngen iwwert déi Ännerungen, déi mer elo zum Gesetz vum 2004 virhuelen. D'LSAP hat den 19. Mee 2004 hei an der Chamber géint dat Gesetz gestëmmt, a mer waren net déi eenzeg, déi iwwert dat Gesetz net frou waren. Och déi gréng Fraktioun huet dergéint gestëmmt, an den ADR huet sech enthalen.

D'Mängel vun deem Gesetz lounge deemools scho kloer op der Hand, zum Deel hunn och déi verschidde Beruffschamberen dorop higewisen, notament d'Privatbeamtechamber, déi sech ganz daitlech dergéint ausgeschwat huet, géint deen deemolege Gesetzesprojet, virun allem mam Argument, dass déi verschiddenen Opérateuren net mat agebonne wieren. Kritiséiert gouf virun allem och d'Betounung vun dem kommerzielle Charakter vun der RGTP. Eenzel Beruffschambere waren och der Meinung, an zu Recht, dass d'Koordinatioun am Beräich vum öffentlichen Transport net komplett ka sinn, wann de regionalen a lokalen Niveau net berücksichtegt gëtt.

Eise leider verstuerwene Kolleeg Marc Zanussi hat am Kader vun der Debatte hei an der Chamber den 19. Mee 2004 erklärt, wat mer an deem Gesetz deemools vermësst hunn. An en huet seng Aussoe baséiert op eng Proposition de loi, déi en e Mount virdrun déposéiert hat, eng Proposition de loi, vun där mer ganz vill Elementer, an notament d'Iddi vun Verkéiersverband, an dësem Projet de loi erëmfannen. Et kann ee soen, dass de Gesetzesprojet an der Logik vun där Proposition de loi läit.

Duerfir huet Der mer et sécher net iwwel, Här President, wann ech hei op dëser Plaz dem Fräñch Marc postum quasi Merci soe fir déi Gedanken an déi Aarbecht, déi e sech deemools schonn an dësem Kontext gemaach huet.

Ech hunn éinescht vun der kommerzieller Orientatioun vun der RGTP geschwat. De Marc Zanussi huet deemools schonn dorop higewisen, an zu Recht, dass den öffentlichen Transport net no kommerzielle Kritäre ka géréiert ginn, an dass d'Rentabilitéit an deem RGTP-Gesetz dominiert, mä dass et eise Souci muss sinn, en öffentlichen Transport ze assurieren an ze organisieren, dee qualitativ héichwäerteg ass, dee sécher ass, dee regelméisseg ass, dee confortabel ass, deem accessibel fir e Maximum vun Utilisateuren ass, an deem all Regione vum Land an och grenziwwerschreidend soll ofdecken. Et ass och nëmmen esou, wéi mer deen unzestriewende „modal split“, zu deem mer jo nach ëmmer stinn – dovunner ginn ech emol aus –, vu 25/75 kënnen bis d'Joer 2020 errechen.

Onofhängeg dovun, dass mer e souwisou net erreechen, wa mer et net fäerdeg bréngen, d'Schinnen-netz mam Tramsnetz, dat an der

Stad soll entstoen, ze verbannen, wëll ech awer soen, dass mer onbedéngt e Qualitéits- an e Quantitéitssprong am öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg brauchen, wa mer net wëllen an Zukunft am Verkéierschaos total ënnergoen.

Den öffentlechen Transport brauch en zousätzlechen „Incentive“, deen duerch d'Schafe vum Verkéisverbond geleescht gëtt, mam Zil d'Grondprinzipië fir eng kohärent Netzgestaltung am Lëtzebuurger Land an doriwwer eraus ze maachen, mam Zil eng Grondversuergung fir all Gemengen a Regioune ze definéieren an ze garantéieren, dat zesumme mat deene regionale Verkéierskonferenzen, an deenen d'Gemengen alleguerte vertruete sinn, wou no de Kritäre vun der Bevëlkerungsdicht, vun der Verkéiersstruktur, vum Verkéiersopkommes a vun der Siedlungsentwicklung d'Grondversuergung soll definéiert ginn.

Da si mer och frou, dass d'Mobilitéitszentral ënnert der Responsabilitéit vum Verkéiersverbond soll fonctionnéieren, an dass hir Missioune par rapport zum Gesetz vun 2004 ausgebaut ginn. Et ass wichteg ze gesinn, dass d'Mobilitéitszentral d'Méiglechkeet och elo kritt, an deem neie Gesetz Analysen ze maache vun de Besoinen a vun den Déplacementer, an doduerch eng méi aktiv an och innovativ Roll ka spillen. Mer mengen, dass d'Mobilitéitszentral e wichtegt Element ass, fir de „modal split“ hei zu Lëtzebuerg an d'Luucht ze setzen.

Här President, d'Gesetz vum Joer 2004 huet d'Diere fir d'Privatisierung vum öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg ganz grouss opgemaach, well en d'Kritäre vun der Wirtschaftlechkeet an de Virdergrond gestallt huet, wuelwëssend dass d'Privatentreprise an der Produktioun en anere Präis kënnen hu wéi déi öffentlech Betriber – wëssend awer och, wat d'Ursachen dovunner sinn, dass d'Aarbechtskonditiounen bei de Privatentreprisë vill méi schlecht sinn, dass d'Salairë vill méi niddreg sinn, an dass d'Aarbechtskonditiounen mat enger Amplitude vun zwielef bis 14 Stonnen natierlech aner Präisser erlaben, wéi déi vun den öffentlechen Transportbetriber.

Wa mer vu Wirtschaftlechkeet a vu Konkurrenzsituatioun schwätzen, da muss mer awer och wëssen, dass et net nëmmen d'Konkurrenz zwëschent deenen öffentlechen an deene privaten Entreprise hei zu Lëtzebuerg gëtt, mä dass et och déi Konkurrenz gëtt zwëschent de private Betriber hei zu Lëtzebuerg an de privaten Entreprise am noen Ausland. A wa mer wëssen, dass do d'Aarbechtskonditiounen ganz oft nach vill méi schlecht si wéi bei eise Privatbetriber, da wësse mer, wéi dat Spill do ausgeet. Et war jo och net vun ongeféier, dass d'Privatentreprise och Schwieregkeete mam Gesetz vum Joer 2004 haten.

Mir si frou, als LSAP, dass dëse Projet de loi d'Notioun vum Service public nees an de Virdergrond setzt, dat ëmsou méi et och bis haut nach ëmmer keen europäeschen Text a keen europäescht Règlement gëtt, wat déi obligatoresch öffentlech Ausschreiwung verlaangt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mer mengen, dass dëse Projet de loi d'Ambition dierf hunn, an de Kader setzt, fir de gemeinschaftlechen öffentleche Personentransport qualitativ a quantitativ ze verbessern, fir d'Aufgabeverdeelung tëschent privaten an öffentleche Betriber esou ze loossen, wéi se de Moment ass, fir d'Kompetenzen, déi elo bei den öffentleche Betriber sinn, och do ze loossen, wou se sinn, a fir d'Regiounen an d'Gemenge matanzebannen. Mer brauchen hei zu Lëtzebuerg en öffentlechen Transport, dee performant ass, deen e Service vu Qualitéit ubitt, dee sécher ass, deen attraktiv ass, an deen an der Lag muss sinn, och an der Zu-

kunft d'Mobilitéitsbedürfnisser vun de Leit, déi hei wunnen an déi hei schaffen, ze befriedegen.

Dëse Gesetzesprojet bréngt eis ganz sécher e gudde Schratt no vir an der Organisatioun vum öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg. Duerfir wëll ech och am Numm vun der LSAP-Fraktioun eisen Accord zu dësem Projet de loi ginn.

Merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Schreiner. Éischten ageschriwwene Riedner ass den Här Marc Spautz. Här Spautz, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

■ **M. Marc Spautz (CSV).** - Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, fir d'alleréischst wëll ech dem Rapporteur, dem Roland Schreiner, Merci soe fir déi Aarbecht, déi hien am Kader vun dësem Projet de loi geleescht huet, an och fir säin ausféierleche schrëftlechen a mëndleche Rapport. Bevir ech Bemierkungen zu dësem Projet de loi maachen, wëll ech nach eng Kéier e kuerzen Historique zu deem aktuelle Gesetz maachen.

D'Zilsetzung vum Gesetz vum 29. Juni 2004 war et, eng koordinéiert Struktur ze schafen, déi fir d'Organisatioun vum öffentlechen Transport op der Schinn an op der Strooss zoustänneg ass. Mam Prinzip vun enger Reorganisatioun vum öffentlechen Transport zu Lëtzebuerg waren, souwäit wéi ech mech erënnere kann, all Parteien hei am Haus d'accord.

Et goufen haaptsächlech Divergenzen iwwert d'Missiounen, d'Kompetenzen an d'Kompositioun vun der Autorité organisatrice, der sou genannter Régie Générale des Transports Publics. Och mir als CSV-Fraktioun hunn eis deemools Gedanken zu dësem Text gemaach an hunn e schlussendlech gestëmmt, well mer der Meinung waren, dass dee Projet deen éischte Schratt an déi richteg Richtung war, fir den öffentlechen Transport besser ze organiséieren a besonnesch ze koordinéieren a fir eng optimal Mobilitéit bei eis am Land kënnen ze assuréieren.

D'Gesetz aus dem Joer 2004 huet eis ee Gerüst geliwwert, op dat ee kann opbauen, wat awer step by step verbessert an optimiséiert muss ginn. Während de Koalitiounsverhandlungen gouf eleng an den Diskussiounen festgestallt, datt eng optimal Koordinatioun vum öffentlechen Transport mat Abannung vun alle concernéierten Acteure mam Gesetz aus dem Joer 2004 awer net ze erreechen ass. Dofir gouf decidéiert, d'Organisatioun vum Transport public, sou wéi et duerch dat aktuell Gesetz virgesinn ass, ëmzeänneren.

Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen! Wat sinn elo déi prinzipiell Neierungen oder besser gesot Émännerungen an dësem Projet de loi? Éischstens fält d'Autorité organisatrice, also alles dat, wat d'Organisatioun vum öffentlechen Transport betrëfft, erëm zrëck ënnert d'Responsabilitéit vum Stat, méi genee ënnert d'Responsabilitéit vum Transportminister. Op dësem Punkt kann ee vun engem totale Revirement par rapport zum Gesetz vun 2004 schwätzen, well et zu enger Trennung vun de Missiounen an de Responsabilitéiten am Beräich vun der Organisatioun vum öffentlechen Transport kënn.

De Minister als Autorité organisatrice gëtt a senger Missioun assistéiert vun der Communauté des Transports, dem Verkéiersverbond, engem Établissement public, deen déi bestoend Régie Générale des Transports Publics wäert ofléisen. De Verkéiersverbond iwwerhëlt ee groussen Deel vun den Aufgaben vun der RGTP an huet deemno ënner anerem als Missioun den Développement, d'Promotioun an d'Koordinatioun vum öffentlechen Transport.

Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, nei ass och de Fait, dass elo d'Acteuren aus dem öffentlechen Transport, also d'Opérateuren, d'Benotzer an d'Gemengen am Verwaltungsrot vum Verkéiersverbond vertruete sinn. Si sinn am Gesetz vun 2004 deemools bausse bliwwen, eng Tatsaach, déi sengerzäit och zu groussen Diskussiounen – an de Roland Schreiner huet et scho gesot – mat deene concernéierten Acteure gefouert huet.

Zumools d'Transporteurë sinn elo net méi einfach Exécutant vun Décisiounen; si sëtzen umselwechten Dësch, wann iwwer Planung, Verkéiersverbesserungsméiglechkeeten an d'Koordinatioun am Transport public diskutéiert gëtt. Et si jo schliesslech si, déi um Terrain aktiv sinn, déi wéi keen Zweeten d'Mobilitéitsproblemer an -defiziter an eise Land kennen. Mat dëser neier Dispositioun hu mir elo all déi Leit an engem Boot sëtzen, déi dofir responsabel sinn, dass mer och an Zukunft op een effikassen an effizienten öffentlechen Transport kënnen zrëckgräifen.

Ënnert d'Responsabilitéit vum Verkéiersverbond fält och d'Mobilitéitszentral, déi de Kontakt an d'Kommunikatioun mam Public flegt a sech mat der Analys vun den Déplacementer beschäftegt. Si wäert am Enn 2006 operationell sinn. Bei där Mobilitéitszentral gëtt den direkte Kontakt am Dialog mam Bierger ganz grouss geschriwwen. Sief et am Guichet, iwwert Telefon, iwwer Internet oder op all deenen anere Plaze fannen d'Utilisateuren all Méiglechkeet, déi si brauchen, fir d'Informatiounen iwwert den öffentlechen Transport ze kréien, fir dass mer eist Zil vum „modal split“ 75/25 och an Zukunft kënnen erreechen.

Här President, am Exposé des motifs steet geschriwwen, ech zitéieren: „Le présent Projet de loi se distingue de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics par le renforcement de la dimension locale et régionale de l'organisation des transports publics.“ D'Iddi, déi hei hannendrun hänkt, ass, dass et eng besser Zesummenaarbecht soll ginn zwëschent de Gemengen an de staatlechen Instanzen am Beräich vum öffentlechen Transport.

Wéi soll esou eng verstärkte Kooperatioun ausgesinn? Am Artikel 18 kréien esouwuel d'Gemenge wéi och d'Gemengesyndikater d'Méiglechkeet, net nëmme lokal, mä och regional Déplacementspläng auszuschaffen. Si sinn am beschte gestallt, fir dem Minister matzedeelen, wou de Schung dréckt, fir dass de Minister d'Méiglechkeet huet, och déi Problemer am öffentlechen Transport am beschte kënnen ze léisen.

Des Weidere solle regional Verkéierskonferenzen ageruff ginn, fir dass mer och do d'Méiglechkeet kréien, op regionalem Niveau alles dat ze maachen, dass déi jeeweileg Regiounen deen néidegen Transport hunn.

Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, zum Schluss nach vläicht ee Punkt, deen an Zäite vun enger ugespaanter Finanzsituatioun net ze negligéieren ass. An de Roger Negri hat nach a sengem Rapport dorun erënnert, et misst een enorm spueren. Hei an dësem Projet geléngt et eis dann och elo e bëssen ze spueren. Mä de Budget, dee virgesinn ass, mécht elo nach 1,5 Milliounen aus – dat sinn ëmmerhin 2,3 Milliounen manner wéi dat bei der RGTP-Zentral virgesi war bei deem Gesetz, wat den 29. Juni 2004 gestëmmt ginn ass.

Dës Aspuerung dréit sécherlech net dozou bäi, de Statsbudget an d'Sonnelliicht ze bréngen; et ass zwar nëmmen eng Dréps op de

waarme Steen an awer een éischte Schrëtt an déi richteg Richtung.

An dësem Sënn wëll ech och domadden d'Zoustëmmung vun eiser Fraktioun zu dësem Projet de loi ginn.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien!

■ **M. le Président.** - Merci, Här Spautz. Nächste Riedner ass den honorabelen Här Henri Grethen.

■ **M. Henri Grethen (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dobausse gëtt jo oft gemengt, zwëschent deenen eenzelne Parteien géif et keng Ënnerscheeder ginn an et wier alles Speck a Schwéngfleesch.

Dëse Projet, Här President, dee gëtt eis d'Geleeënheet, erëm eng Kéier d'Ënnerscheeder...

(Interruption)

■ **M. le Président.** - Här Bettel!

■ **M. Henri Grethen (DP).** - Här President, den Här Bettel hat mech net ënnerbrach, mä den Här Spautz huet dat elo gemaach. Et ass nach op hien zrëckzekommen an dëser Interventioun.

■ **M. le Président.** - Jo, ech géing jiddferree biede sech zrëckzehalen an den Här Grethen net ze ënnerbriechen.

■ **Une voix.** - Très bien.

(Hilarité)

■ **M. Henri Grethen (DP).** - Här President, dëse Projet erlaabt et, d'Ënnerscheeder zwëschent eenzelne Parteien erauszuschlieden, a ganz besonnesch d'Ënnerscheeder zwëschent enger Partei wéi menger, der Demokratescher Partei, an der Sozialistescher Aarbechterpartei.

Eis Politik berout op de Prinzipië vu Fräiheet, Verantwortung, Solidaritéit, Fortschrëtt, Participatioun, Courage an och Diversitéit. An, mir wëllen de staatlechen Interventio-nissem esou kleng wéi méiglech halen. Mir wëllen, dass de Stat wuel lenkt an uerdnet, mä dass en sech net ëm alles këmmert, a ganz besonnesch net ëm déi Saache këmmert, déi anerer vill besser kënnen maachen.

Dat viregt Gesetz, Här President, hat véier Ziler, an ech dierf do de Conseil d'État zitéieren a sengem Avis zum viregte Gesetz, wat haut soll ëmgeännert ginn. De Conseil d'État huet déi véier Ziler opgezielt: „...créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route, concevoir des structures d'organisation distinguant entre les compétences d'une autorité organisatrice, d'une part, et des missions des opérateurs, d'autre part, liés par ailleurs par des contrats de service public, ...“ – drëtens – „...instituer une centrale de mobilité qui selon les vues des auteurs du projet de loi sera rattachée à l'autorité organisatrice,...“, a véiertens „...mieux intégrer les relations transfrontalières régionales dans l'organisation des transports publics“

De Rapporteur, Här President, an ech wëll och deen zitéieren, de John Schummer deemools, hat déi siwen Haaptiddië vum Projet zesummegefaasst: „1. Eng integréiert Approche zrëckzehalen, déi d'Gemeigenautonomie respektéiert wat déi lokal Transporter ugeet. De Stat wäert weider de Pouvoir hu wat d'Autorisatioun vun neie Linnen ugeet, déi ebenfalls den Transport transfrontalier betreffen.“ – Et war also ganz kloer Aufgabentrennung an deem viregte Gesetz virgesinn. – „2. En neie gesetzleche Kader fir d'Organisatioun vum Transport public intercommunal a régional ze schafen, deen op eng Trennung vun den Organisationsmissiounen baséiert, déi enger Autorité organisatrice ënnerstinn, an den Opérateuren, déi d'Exekutioun vum öffentlechen Transport virhuelen. 3. Eng nei Organisatioun definéieren,

déi d'Form vun engem Établissement public huet an déi néideg Autonomie huet, fir de Pouvoir politique bei der Mise en œuvre an der Gestiouen ze assistéieren an ze ënnerstëtzen. (...) 4. Dësen Établissement public muss de Rôle vun enger Mobilitéitszentral iwwerhuelen a fir d'Informatioun an d'Promotioun awer iwwer a fir den öffentlechen Transport kompetent ginn. 5. D'Gemenge mat abannen, duerch hir Transportdelegéierten, duerch hir Responsabilisatioun, wat d'Créatioun an den Entretien vun Arrêten an Haltestellen sinn, an duerch hir Méiglechkeet all Zorte Partenariat mat deem Établissement public anzegoen, wat de lokalen Niveau ugeet. 6. D'Clients, also déi Leit, déi och den öffentlechen Transport gebrauchen, mat ze associéieren, andeems e „Comité des usagers des transports publics“ agesat gëtt. (...) 7. D'Sécherheet an d'Surveillance am öffentlechen Transport (...)“

Dat Gesetz gëtt elo a mengen Aen a wesentleche Punkten ofgeännert. An et ass domadder, Här President, wou mer eigentlech e Prinzip opginn, e fundamentale Prinzip: dee vun der Continuité gouvernementale. An, Här President, ech ka mech erënnere, gëschter huet den honorabelen Här Mosar hei op der Tribün déi Kolleegen aus menger Fraktioun a mech selwer, déi an der viregter Regierung waren, gefrot, ob mir eis bei deem Projet de loi, dee gëschter ofgestëmmt ginn ass, geiirt hätten.

Ech muss him haut, Här President, déi Fro stellen, mä mat enger ganz grousser Nuance. Als Regierung proposéiert een e Projet de loi, als Législateur decidéiert een iwwer e Gesetz, an duerfir, Här President, kommen ech net derlaanscht, d'Madame Arendt, den Här Clement, d'Madame Frank, den Här Glesener, den Här Hauptert, den Här Meyers, den Här Mosar, den Här Santer, den Här Sauber, den Här Schank, den Här Sonnen an lech selwer, Här President, ze froen: Konnt Dir lech d'lescht, virun annerhallwem Joer esou iren? Wéi ass et méiglech, dass et zu deem Sënneswandel kouw? Oder awer hutt Dir gemengt, iwwerloosse mer eise Koalitionspartner emol eng Spillwiss, fir dass se sech kënnen austoben a fir dass se en Erfolgerserlebnis hunn,...

(Interruption)

...well mir hunn hinne schon esou vill virgesat, dass se och heiansdo müssen eng Satisfaktioun kréien? Well soss ass jo net ze erklären, dass Der an esou kuerzer Zäit esou e Sënneswandel matmaacht.

Well dëst Gesetz, Här President, wéi mer et elo virgeschloe kréien, dat bréngt zwou fundamental Ännerunge par rapport zum viregte Gesetz:

An Zukunft wäert et net méi deen Établissement public RGTP sinn, an deen Numm, deen hat ech gewielt, well en e bëssen den RGTR rappéléiert, fir dass een net ze vill géif duerjernee kommen. Elo gëtt dat ersat duerch Communauté des Transports – et sollt sécher op Däitsch Verkehrsverbund domadder gemengt sinn. Mä deen Établissement public huet an Zukunft net méi d'Responsabilitéit vun der Gestion organisationnelle a financière vum öffentlechen Transport, déi erëm direkt an d'Kompetenze vum Ministère eriwerginn.

An deen zweete fundamentale Prinzip vun enger klorer Trennung zwëschent Autorité organisatrice an deene Missiounen, déi deenen eenzelnen Opérateure confiéiert ginn, déi ass och net méi ginn, well deen Établissement public elo an Zukunft e Konsultationsorgan ass, wou de Stat, d'Gemengen, d'Usageren an d'Transporteur en zesumme sinn.

Am Endeffekt kënn dat jo dorobber eraus, Här President, dass de Verkehrsverbund oder d'Communauté des Transports e Gremium gëtt, déi brauchen nëmmen ze

fuerderen, an den Transportminister, dee soll exekutieren. A wann et net geet, dann ass et jo dem Transportminister seng Schold a soss kengem seng. Ech wollt déi Responsabilitéit bei déi Leit droen, déi géife fuerderen, dass si och chargéiert wieren, fir dat ze exekutieren, wat si sech selwer géife virstellen.

Mä dat ass elo eng Attitüd, déi bräicht mech eigentlech net ze stéieren. Hätt ech nach eng Kiéier d'Chance, erëm an deen Département zrëckzekommen, da géif ech erëm zrëckruddere par rapport zu där Proposition, déi eis haut hei virläit, an ech géif erëm dat maachen, wat ech deemools fir richtig fonnt hunn.

A wann een dee Rôle vun deem Verkéiersverbund op dat beschränkt, wat elo am Gesetz hei proposéiert gëtt, Här President, da wier et eigentlech net noutwendeg, dëst Gesetz ze stëmmen. Well mir hunn nach e Gesetz vum 14. Juli 1978, portant institution d'un conseil national de coordination de la politique des transports, 1978 gestëmmt ginn, de Josy Barthel hat dat op den Instanzewee bruecht.

D'Aufgabe vun deem Conseil si folgend: „Le conseil est un organe consultatif qui a pour mission d'émettre un avis sur toutes les questions importantes posées par la coordination de la politique des transports de marchandises et de voyageurs par route, par chemin de fer et par voie d'eau. Pour autant que ces questions sont de la compétence des organes nationaux luxembourgeois, la compétence du conseil s'étend à toutes les relations de transport à l'intérieur du Grand-Duché du Luxembourg, à l'exception des relations de transport qui se confinent au territoire d'une seule commune et qui sont d'un intérêt purement communal, à moins que l'autorité communale compétente ne requiert l'avis du conseil. Sa compétence s'étend également aux relations de transport avec l'étranger pour autant que ces relations sont de la compétence des organes nationaux luxembourgeois.“

Déi Communauté des Transports huet net vill méi ze maache wéi dat, wat an dësem Text steet. De deux choses l'une: Entweder mir behalen elo dat do bäi, oder awer mir kënnen am Kader vun der Simplification administrative an am Kampf géint d'Pollution législative dann d'Gesetz vum 14. Juli 1978, Här President, ouni weideres supprimieren.

An, Här President, déi Communauté des Transports: Näischt méi justifizéiert, dass et en Établissement public ass, well se all déi Kompetenzen, déi se virdrun hat, déi wichteg waren, ewechgeholl kritt. Do huet de Conseil d'État Recht, dass hie seet, dass dat einfach net méi noutwendeg ass.

Ech sinn der Meenung, wann déi Communauté des Transports herno soll esou en Dépotoir ginn, well dat jo och e Resultat ass vun der Eisebunnstripartite – wann ech dat richtig verstan hunn, soll et jo och nach en Dépotoir gi fir eng Rei Aufgaben, déi engem aneren Organismen müssen iwwerdroe ginn, well d'Eisebunn dat net méi ka maachen, d'Attribution régulatrice zum Beispill en matière de gestion du trafic ferroviaire oder den Accès vun den Entreprises op d'Schinnennetz –, wann dat och nach soll dohinner kommen, da gëtt dat, Här President, eng Verméschung, déi a mengen Aen net gutt ass, an ech froe mech och, ob mer net herno vu Bréissel gesot kréien, dass dat, esou wéi elo déi Communauté des Transports opgebaut gëtt, iwwerhaupt net geet.

Mä wann dann dëst Gesetz schonn ëmgeännert gëtt, Här President, da géif ech awer gäre wëssen, wéi et da mat der Ausféierung vun dësem Gesetz ass, och an deem Torso, deen nach iwwreg bleift. Dat Gesetz ass jo vun der Chamber am Mee 2004 gestëmmt ginn a sollt

den 1. Januar 2005 a Kraaft trieden. Ech wollt do froen: Wéi ass et mat der Exekutioun vum Artikel 22 vun dësem Gesetz, dee jo net ëmgeännert gëtt, ausser an engem klengen Punkt, ausser wou RGTP duerch Ministre ersat gëtt. Wéi wäit si mer do? Gëtt schonn eng Formation organiséiert? Wéi vill Leit sinn an der Formation? Gëtt et eng Structure hiérarchique fir déi Sécuritétsregelen, fir déi Règles de police?

Haut ass jo am Kader vun der Tripartite-Diskussioun anonncéiert ginn, dass déi iwwerschësseg Leit bei der Eisebunn solle besonnesch esou Missions de surveillance iwwerdroe kréien, déi iwwer 100, déi do ze vill sinn. À voir encore, ob si dat kënnen maachen oder net. Mä duerfir ass et esou wichteg, dass deen Artikel 22 exekutiert gëtt, an Dir gesitt wéi virausschauend een eigentlech war, dass een esou en Artikel scho virgesinn huet, fir kënnen dann deene Leit déi Aufgaben ze ginn.

Ech hat de Souci, Här President, vun der Sécherheet am öffentlichen Transport, vun der Sécherheet fir déi Leit, déi den öffentlichen Transport benotzen, an déi Leit, déi am öffentlichen Transport schaffen. Duerfir hate mer deen Artikel hei virgesinn an deem Text, an ech bedauern, dass deen nach ëmmer net ausgeschafft ass.

Datselwecht gëllt fir den Artikel 21, de Comité des usagers: Wéi wäit si mer do? Och do ass nach kee Règlement geholl, an ech wollt vum Minister wëssen, wéini hien da géif dee Comité des usagers op d'Bee setzen.

An datselwecht gëllt fir den Artikel 25 vun deemselwechte Gesetz, dee jo och bestoe bleift, a wou et ëm de Katalog vun den Avertissements taxés geet, wéi wäit Der do sidd. Ech huelen un, dass dat alles an deenen nächsten Deeg, wann elo dëst Gesetz gestëmmt ass, an Dir domadder déi Satisfaktioun kritt hutt, dass Der da wäert déi Reglementer, toutes affaires cessantes, op den Instanzewee bréngen.

Här President, dëst Gesetz ass konträr zu deene Prinzipien, déi mir um Häerz leien, an déi ech aganks zitiiert hunn. Dee Projet, dee mir ofstëmme gelooss haten, huet sécherlech eenzel Kolleegen, besonnesch an der LSAP, gestéiert. Den Här Rapporteur, a senger Eegenschaft als Spriecher vu senger Partei, huet et jo op de Punkt bruecht, wéi e gesot huet, dass de Privatssektor méi kompetitiv ass wéi de sou genannten öffentliche Sektour. Dat viregt Gesetz, esou wéi et elo nach besteet an dese Minutten, dat hätt ze vill Transparenz bruecht. Do hätt ee ganz sécher gesinn, dass ee fir deeselwechte Präis kéint duebel esou vill Kilometer fueren, jee nodeem wie se exekutiert.

Dat jëtzezt Gesetz hat de Virdeel, dass mer déi Flexibilitéit haten, déi mer brauchen, fir eng Mobilitéitszentral richtig um Funktionieren ze loossen. Doduerch dass elo erëm eng ganz Rei Organisationskompetenzen an de Ministère zrëckginn, musse mer erëm hoffen, dass mer an all Zukunft daper an asazfreedeg Fonctionnaire behalen, déi deen öffentlichen Transport organisieren. Ech konnt mech nëmme luewen iwwer Mataarbechter, déi ech am Transportministère hat, an déi heibanne jiddferee kennen.

Wéi oft ass, Här President, zum Beispill de Buergermeeschter vu Steesel bei mech komm, an huet mer da gesot: „Ech hu mam Här Weicherding geschwat, hien ass d'accord.“ Den Här Weicherding ass deen, dee mat senger Equipe de ganzen öffentlichen Transport organiséiert, an dee vun all Buergermeeschter, a villen aneren nach, harceléiert gëtt, fir an där betreffender Gemeng ze kréien. Mä da brauch een awer esou Beamte wéi den Här Weicherding a seng Mataarbechter, fir dass dat iwwerhaupt méiglech ass siwen Deeg op siwen.

Oder am Handicapéiertentransport, e Sektour, dee mer wierklech um Häerz läit. Do brauch een da Beamte wéi den Här Erwin Kalmes a seng Mataarbechter, déi, wann d'Gefor besteet, dass et mueres glat ass, déi da schonn um dräi Auer op hirem Büro sëtzen. Déi Situation kennend a wëssend, dass et eenzeg an eleng vum Asaz vun deem Eenzelnen ofhänkt, wollte mer méi Flexibilitéit ginn duerch dat Gesetz, fir kënnen am öffentlichen Transport siwen Deeg op siwen ze funktionieren. Ech fäerten, jee nodeem wéi d'Exekutioun hei geschitt, a wa mer eng Kiéier Leit hätten, déi net déi Motivatioun hätten, dass dann dat alles net méi méiglech ass, oder vill méi schlecht méiglech ass.

Här President, dëst Gesetz ass e Schrack an déi falsch Richtung. Dëst Gesetz ass e schlecht Gesetz, well et net zukunftsorientéiert ass, well et e konservatiiv Gesetz ass, wat erëm no hanne kuckt, wat versicht sou genannt Droit-acquisen ze respektieren, déi finalement ënnert dem Drock vun den Tatsaache vun de Realitéite wäerten iwwerrullt ginn. Et wäert lech net wonnen, Här President, wa meng Fraktioun zu dësem Gesetz hir Zoustëmmung net gëtt.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Merci, Här Grethen. Nächste Riedner ass den honorabelen Här Braz.

M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).- Här President, ee Punkt wonnert mech e bësse bei den Ausféierung vum Spriecher vun der Demokratescher Partei, nämlech datt en op een Ëmstand net agaangen ass, nämlech op deen Ëmstand, datt d'Gesetz, wat am Mee 2004 votéiert ginn ass, a wat op dem 1. Januar 2005 a Kraaft getrueden ass, fir laang Zäit e Vide juridique hei am Land provoziert huet. Dat Gesetz ass a Kraaft getrueden den 1. Januar 2005, an huet domadder de plein droit d'Gesetz iwwert den RGTR ofgeschafft. An et huet laang gedauert bis dat neit Gesetz mat deenen noutwendegen Reglementer e bësse mat juristischem Hannergrond gefëllt ginn ass.

Et wonnert mech e bëssen, datt de Kolleeg Grethen dat net opgeworf huet, well, och wa mir dat neit Gesetz wäerte stëmmen – an ech wëll och duerno nach eng Kiéier erkläre woufir –, ass dat awer en Ëmstand gewiescht, deen eigentlech net akzeptabel ass. Dat ass e krasst Versoe gewiescht vun der Regierung op deem dote Punkt, a vun der Verwaltung hannert der Regierung, fir net duerfir ze suergen, datt e Gesetz, wat a Kraaft trëtt, kann en bonne et due forme exekutiert ginn.

Do hate mer während enger Partie Zäit e richtige Vide juridique, a mir hunn als Gréng selwer eng Proposition de loi gemaach gehat, fir aus där Situation erauszekommen, nämlech eng Proposition de loi, déi proposéiert huet dat Gesetz einfach emol fir e Joer aussetzen, an domadder zumindest emol déi antérieure Situation juridique ze behalen, fir datt och déi Leit, déi an deem Sektour schaffen, wëssen, op wéi enger legaler Grondlag datt se amgaange wäer mat schaffen.

D'Regierung huet doropshin déi éischt Reglementer geholl, fir e bëssen där ganzer Saach eng Basis ze ginn. Dat war eiser Meenung no awer schonn en Ëmstand, deen net normal war. Wou mer e bëssen iwwerrascht waren, dat ass dun, wou den Avis vum Statsrot zu deem neie Gesetz komm ass, wat du vun der Regierung déposiert ginn ass. Mer hu jo dann d'RGTP iergendwéi awer un d'Rulle kritt. Et ass en neie Projet vun der Regierung deposiert ginn. Do kouw dann den Avis vum Statsrot zu

deem neie Projet de loi, an awer och zu eiser Proposition de loi, déi mer gemaach hunn op deem dote Punkt.

Wann d'Regierung aus liicht novollzéibare Grënn mat deem Avis vum Statsrot net konnt d'accord sinn, esou ware mir et eigentlech awer och net. Well mir kruten, wat eis Proposition de loi betrëfft, vum Statsrot virgehale, datt et en interessanten Usazpunkt wier, dee mer do gewielt hätten, mä datt eis Solution keng richtig Solution wier. Fir dann awer zwee Abschnitter méi spéit ze schreiwen, et hätt een eigentlech missen dat Gesetz vun 2004 einfach ëm ee Joer emol aussetzen, wat eigentlech texto dat war, wat mir selwer proposiert hatten.

Dat huet eis dann och – ech muss scho soen – e bëssen iwwerrascht vum Statsrot, deen eise Virschlag net gutt fonnt huet, fir en dann awer selwer ze formulieren. Mä gutt, vu datt mer elo en neit Gesetz virleien hunn, wat elo geschwé wäert gestëmmt ginn, da gehéiert dat alles zu der klenger Historie, an da si mer op enger neier méi zolitter a geregelter Basis.

De Gesetzesvirschlag, dee mer haut virleien hunn, ass keen, deen eis elo géing komplett zefridde stellen. Mer mussen awer soen, als gréng Fraktioun, datt mer deem Gesetz wäerten zoustëmmen aus zwee Grënn.

En eischte Grond, well mer folgender Meenung sinn: Den Här Grethen huet virdrun och e bëssen déi Wieder genannt, déi fir déi Politik stinn, déi seng Partei verfolgegt, en huet awer ee wichtegt Wuert vergiess. Dee Sektour, vun deem mer hei schwätzen, dem Busbetrieb, och, wann den Här Grethen Recht huet, wann e seet, datt selbstverständlech d'Produktivitéit bei de private Betriber méi héich ass, déi Präisdifferenzen, déi et gëtt, déi sinn deelweis begrënt op den Ënnerscheeder an de Salären. Déi si gewollt, dat ass näischt, wat een entdeckt.

Déi Differenzen an de Salären tëscht dem Service public an dem Service privé, déi gëtt et iwwergens net nëmmen am Beräich vum Transport, déi gëtt et a ganz ville Secteuren. Och d'Stad Lëtzebuerg, déi zënter ganz laange Jore vun engem liberale Buergermeeschter gefouert gëtt, huet och haut nach en öffentliche Busbetrieb, deen och mat Fonctionnaires hannert dem Lenkrad de stater Leit ganz gutt Déngschter leescht. Et ass also net, mengen ech, eppes, wat d'liberal Partei géing prinzipiell a Fro stellen.

Et gëtt allerdéngs och, an do ginn ech dem Här Grethen Recht, Differenzen an de Coûten, déi zrëckzeféiere sinn op d'Produktivitéit an deene Secteuren. An do mussen déi, déi öffentlech Betriber féieren, zouginn, datt do effektiv Differenze bestinn. Nun ass awer de Punkt: Wat mécht een dann, fir do besser ze ginn? Einfach dem Marché dat elo wëllen ze iwwerloossen ass awer e bëssen, den Här Grethen huet dat jo och bestätegt, e Stéck Philosophie, déi hannert sengem Projet de loi stoung.

E erkennt awer een Element, nämlech datt an deem ganze Sektour, privat oder öffentlech, net een eenzege Kilometer ouni Subventiounen gefuer gëtt. Och déi privat Busbetriber am Land fueren déi Linne just, well et d'staatelech Intervention gëtt. Et gëtt keng rentabel Linn an deem Sënn, déi géing eleng bestoe bliwen. Dach, et géing der vläicht e puer ginn um Territoire vun der Stad Lëtzebuerg, déi ganz gutt funktionieren, well hei einfach dagsiwwer vill Opkommes vu Leit ass. Mä generell ass den RGTR eng Aktivitéit, déi no normale Kritäre vun der klassischer, comptabeler Wirtschaftlichkeit net ka fonctionnieren.

Mir sinn also net an engem Sektour, wou ee kéint all d'Froe beäntwerten eleng mat der Konkurrenz

tëscht den privaten Anbieter an den Anbieter, déi nach vun öffentlichen Hand bedriwwen ginn. An et gëtt der jo net vill: Et ass d'Stad Lëtzebuerg, et ass den TICE an et ass d'Eisebunn. An déi Differenzen, iwwert déi muss ee kënnen schwätzen – och, dass et Produktivitéitsdifferenze gëtt. Déi kritt een awer net eleng ewech mat der Äntwert: „Loosst de Marché dat dote géréieren. Loosst d'RGTP kucken, dass se dat, wat se bestellt, och assuméiert kritt.“ Dat ass awer iergendwou e Stéck, dass d'Politik sech erausgehale hätt.

Dat ass wuel d'Visioun gewiescht vum viregten Text. Et ass awer eng Visioun, déi, eiser Meenung no, d'Froen net all beäntwert. Mir sinn awer och gären d'accord, fir ze soen, dass och deesen Text d'Froen net all beäntwert. Et ass sécher net en Text, dee formidabel wär. En ass op verschiddene Punkten net prezis genuch. Do hätt ee kënnen méi prezis sinn.

Mir sinn awer der Meenung, dass an där heiter Matière Schluss soll si mam Palaver. An et ass grondsätzlech duerfir, wou mer eis Zoustëmmung och bréngen, well mer der Meenung sinn, dass mer elo laang genuch iwwert Detailler diskutéiert hunn, iwwer ënnerschiedlech Approchen, iwwer Philosophien. An dat Gespréich kann een nach laang weiderféieren, mä et bréngt eis net virun. Wat eis virubréngt ass, dat ass, dass mer ophalen doruwwer ze philosophieren, wéi ee sech am beschte ka mat politeschen Usiichten zu deem doten Thema ënnerhalen.

Mä mir hätten eigentlech just nach gären eppes, nämlech dass déi Struktur esou séier wéi méiglech kann ufänke mat schaffen, dass mer esou séier wéi méiglech all Hannergronddiskussiounen stoppen, an einfach deene Leit, déi d'Responsabilitéit kréien an der CdT, an der Communauté des Transports, am Verkéiersverbond, erlaben, sech domadder beschäftegen, wat d'Problemer sinn zu Lëtzebuerg am öffentlichen Transport, trotz deenen Impreziounen vum Gesetz, wat awer och gläichzäiteg kann eng Chance ginn, well dat, wat am Gesetz net prezis virgeschriwwen ass, kann och am Gespréich an an der Aarbecht vun der CdT mat engem Sënn gefëllt ginn, dee vläicht net am Detail virgesi war.

An eis Zoustëmmung zu dësem Text heescht am Wesentlechen, dass mer gären hätten, dass op dësem Thema Schluss ass mat deene jorelaange Gespréicher, déi mer elo scho féieren, an dass mer déi Leit encouragéiere wëllen, hir Aarbecht einfach elo emol unzefänken. Da wäerte mer nach méi wéi eng Kiéier an den nächste Méint an och Joren d'Geleeënheet kréien, fir e Bilan ze maachen, eis mat deene Punkten ze beschäftegen, déi da méiglecherweis ënnert deem neie Gesetz och net zefridde stellend funktionieren.

Mä d'Haaptaufgab vun deene Leit ass, eng dynamesch Aarbecht ze maachen, eng Aarbecht, déi an der Logik vum IVL, am regionale Souci probéiert, all déi Punkten do opzegräifen a mat Sënn ze ënnersträichen. Dat wäert awer nëmme funktionieren, wann d'Zesummespill mat der Regierung propper funktionéiert. Do hänkt Wesentlechens dovun of, a mer wäerten d'Regierung dann och dorunner jugéieren, wéi d'Regierung domadder ëmgeet. Wann d'Regierung elo par rapport zu där CdT mat enger gewëssener Offenheet an ënnerstëtztend déi Aarbecht begleet, da kann dat eng ganz wäertvoll Zesummenaarbecht sinn. Wann awer d'Regierung d'CdT doduerch net ënnerstëtzt, dass se all Virschléi, déi kommen, probéiert kleng ze halen a falsch ze maachen, da geschitt eventuell dat, wat den Här Grethen virdu gesot huet.

Wann een also d'CdT déresponsabiliséiert, well hir Virschléi net ugeholl ginn, da kann et duerchaus

passéieren, dass déi CdT eng Fuerderungsmaschinn géing ginn, déi dann aus evidente Grënn hiren Zweck verfeelt hätt. Et soll schonn esou sinn, dass déi Leit an der CdT d'Verantwortung fir dat, wat se proposéieren, spieren. Mä dat geet och doduerch, dass déi Virschléi, déi se formuléiert, ugeholl ginn an dass d'Regierung mat Offenheet un déi Virschléi do erugeet. Duerfir wäert ganz villes dovunner ofhänken, wéi d'Regierung dësen Text interpretéiert. Dat kann eng Schwächte vun deem Text sinn, dass en net esou prezis ass. Et kann awer och eng Stärkt si vun deem Text.

A mir hoffen natierlech, dass d'Regierung duerch hiert wäert duerfir suergen, dass dësen Text herno an der Realitéit zum öffentlechen Transport senger Qualitéit wäert bäidroen. Sollt dat net passéieren, wäerte mir d'Regierung un hir Responsabilitéit op deem dote Punkt erënneren, well et ass eiser Meenung no schlussendlech awer ganz vill bei der Regierung, wou et läit.

Déi méi kloer Trennung, déi virdu bestanen huet, huet awer och eiser Meenung no ee Schwaachpunkt gehat. Nämlech deen, dass „Autonomie“ e ganz schéint Wuert ass, mä spéitstens, wann et ëm d'Geld gaangen ass, ass een awer iergendwann eng Kéier dann um Punkt, dass ee mat der Regierung muss eens ginn. Do héiert d'Autonomie dann op – spéitstens bei de Finanzen. An dat hei ass, wéi gesot, e Secteur, wou net ee Kilometer, och net vun engem private Btrib, ouni Subventioun gefuer gëtt.

Duerfir ass eiser Meenung no dee Clivage, dee soll bestoen tëschent deenen zwou Philosophien, op deem dote Punkt schlussendlech net esou grouss, wéi e kann erbäigieret ginn. Well schlussendlech gëtt et eng öffentlech Hand, déi an der Verantwortung ass, nämlech, wann et drëms geet an der Keess ze passéieren an déi ganz Angeboder ze finanzéieren.

Duerfir si mer der Meenung, als Gréng, dass mer mat dësem Text kënne liewen. Mir kréien, wéi gesot, d'Geleeënheet nach eng Kéier doriwwer ze schwätzen; dofir hu mer och e formellt Engagement vum Minister an der Transportkommissioun, an ech widderhuelen dat duerfir hei, fir dass de Minister dat ka bestätegen, dass dëst Gesetz, spéitstens, wa mer wëllen d'Ëmsetzung maachen och vum Accord tripartite, erëm opgehall gëtt.

Woubäi ech awer op engem Punkt do d'Bedenke vun Här Grethen och deelen – mir hunn dat och an der Kommissioun scho gesot: Den Ëmstand, dass d'Attributioun vun de Sillonon och deelweis hei soll matgemaach ginn, do hu mir och Bedenken, ob et méiglech wäert sinn, dat juristesche esou hinze kréien, dass et mam communautaire Recht kompatibel ass. Mir loosse eis gäre vum Konträr iwwerzeegen, wann Är Leit an Är Juristen dat ronn bréngen. Mir hunn einfach do Bedenken, an hunn déi och artikuléiert an der Kommissioun. Mir maachen dat och hei nach eng Kéier a soen, dass dat net esou evident wäert sinn.

Mä mat deene Remarquë brénge mer, wéi gesot, eis Zoustëmmung zu deem Text, mat der Zouso, dass e kann an nächster Zäit ofgeännert ginn, wa mer mierken, dass eng Piste, déi mer verfolgegen, net déi richteg war. Mä mir hoffe just eppes, dass déi Leit nämlech elo ufänke mat schaffen, dass dat eng héich qualitativ Aarbecht gëtt, an dass déi Diskussiounen iwwert d'Organisatioun an iwwert de Wéi an den Hannergrond réckelen, an dass dat, wat mer maachen, an de Virdergrond réckelt, well deen eenzege Mot d'ordre, dee wierklech ënnert dem Stréch zielt, ass dat ze bidden, wat d'Leit dobaussen erwaarden: En héich qualitativen öffentlechen Transport, an all Mëttel, fir deem Zil méi no ze kommen, sollen eis Recht sinn.

Ech soen lech Merci.

■ **Une voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Braz. Hächte Riedner ass den honorablen Här Gibéryen.

■ **M. Gast Gibéryen** (ADR). - Merci, Här President, Dir Dammen an Härén, erlaabt mer fir d'éischt dem Kolleeg Schreiner Merci ze soe fir säin ausféierleche Rapport.

D'Transportpolitik ass ee vun deene wichtigste Politikfelder an engem Stat och wéi Lëtzebuerg. Mir si kleng, wat den Territoire an d'Populatioun ugeet; wat d'Ekonomie ugeet, si mer awer méi grouss. Dëst mat Sécherheet an der Groussregioun, déi vun eise Succès als souveräne Stat profitéiert – dat an éischter Linn duerch déi wuessend Participatioun vun der aktiver Populatioun vun de Grenzregiounen an eise konstant wuesenden Aarbechtsmaart. 112.000 Salariéë waren et 2004, déi all Dag aus der Grenzregioun an eise Stat eran- an erausgependelt sinn. Haut stellen d'Frontalierë ronn 40% vun eiser Aarbechtskraaft duer. Tëscht 1988 an 2004 ass d'Zuel vun de Frontalieren all Joer am Schnëtt ëm ronn 10% gewuess, an et ass unzuhuelen, datt dëse Phenomeen och weider wuesse wäert, wa vläicht och manner staark.

Dat huet natierlech eminent transportpolitesche Konsequenzen. Dës Problematik hu mir scho viru Joren erkannt, an mir hunn en Transportkonzept fir déi verschidde Regiounen vum Land ausgeschafft. Fir d'éischt fir de Süden an de Südwesten, dee jo haaptsächlech vum Verkéier vun de Frontalieren aus der Belsch a Frankräich betraff ass. Den 13. November 2001 hate mer dësen Transportkonzept virgestallt, an an enger Serie Informationsversammlungen hu mir deen och mat de Leit zesummen duerchdiskutiert.

Déi viregt Regierung ass och méi spéit, Enn 2002, mat hirer mobilitéit.lu mat esou engem Konzept komm. Begréissenswäerterweis huet d'Regierungskonzept déi wesentlichst Léisungsusätz, wéi mir se och an eise Konzept hatten, iwwerholl, wann een de Problem vun der Hauptstadt eemol ausklammert. Do hu mer jo bekanntlech ëmmer de Projet „Schummer“, eng Zort Metro ënnert der Stad erduerch, verteidegt.

Déi transportpolitesche Haaptfuerderunge vum ADR, déi hat ech perséinlech hei den 12. Mäerz 2003 virgestallt, an a sechs Motiounen hei zur Ofstëmmung bruecht. Am Kader vum Gesetzesprojet, dee mer haut hei diskutéieren, ass besonnesch eis deemoleg Motioun 4 wichtig. Do hu mir als ADR d'Regierung invitéiert e „système performant de transport public transfrontalier régional qui assure l'acheminement rapide des frontaliers belgo-français vers les centres d'activité économique actuels et en voie de création du Grand-Duché de Luxembourg“ ze schafen.

Mir hatten do eise grenziwwerschneidende Shuttle-System proposéiert. D'Sozialisten hunn deemools eis Motioun matgestëmmt, genausou wéi déi gréng Kolleegen. Mir ginn also dervun aus, datt och d'Sozialisten an deem Geescht an iwwert de Verkéiersverbond wäerte wierken. Dowéinst, a wann ee ganz vill Detailkritik um virleende Projet kann üben, wäerte mir de Projet hei och net riichter aus oflehnen. Mir gesinn de Verkéiersverbond, ee System, dee mer am Ausland jo scho laang kennen, als en éischte kleng Schratt, awer an eng gutt Richtung.

Well den Haaptobjektiv vum Verkéiersverbond ass jo, wéi d'Kommissioun an hirem Rapport complémentaire extra nach eng Kéier betount huet, bei wäitem net nëmmen de weideren Opbau vun der Mobilitéitszentral, mä d'Entwécklung vun der Offer vum öffentlechen Transport, an d'Verbesserung

an d'Koordinatioun vun den offéierte Servicere.

An deem Kontext soll jo eng vun den nächsten Aufgabe vum Verkéiersverbond zum Beispill d'Realisatioun vun enger Etüd iwwert d'Veereinfachung vun der Tarification am öffentlechen Transport sinn. Déi soll d'nächst Joer realiséiert ginn, gradsou wéi eng aner Etüd, dës Kéier an Zesummenaarbecht mat den CFL, iwwert d'Ubanung vu Saarbrécken un den nationalen Eisebunnssréseau. Béides krut iwwregens mä Kolleeg Koepp op eng rezent parlamentaresch Ufro vum 24. November dëst Joer vum Transportminister matgedeelt.

No eiser Transportphilosophie wier déi genannt Ubanung iwwregens méi wéi wëschenswäert. An deem Sënn ass et fir eis och vun eminenter Wichtigkeet, datt de Verkéiersverbond a senger Aarbecht iwwer eis Statsgrenzen eraus denkt. Déi Iddi ass jo schonns am ursprüngleche Gesetz als ee vu senge véier Objektivier festgehalen, mä dorobber kommen ech nach ze schwätzen.

Den Aarbechtskräftepotenzial vun der Grenzregioun muss op alle Fall méi effikass a méi ëmweltbewusst erschloss ginn. En effiziente grenziwwerschneidende System vum öffentlechen Transport ass vun nationalem Intérêt. Dat ass, wéi aganks scho gesot, eng laangjäreg transportpolitesche Fuerderung vun eiser Partei, déi vun eis och konkret ënnermauert gouf. Un dësem Challenge wäerte mir och d'Transportpolitik vun dëser Regierung moossen.

Haut soll d'Chamber also iwwer eng Ännerung vun engem Gesetz ofstëmmen, dat eréischt d'lescht Joer am Mee vun der viregter Regierungskoalitioun hei stëmme gelooss ginn ass. Deemools, den 19. Mee 2004, hu mir als ADR schonns gesot – ech zitieren: „..., dass den Text vun der Regierung net ausgeräift an net duerchdiskutiert ass. Dëse wichtige Thema däreft een net ënner esou ondemokratesche Methoden nach fënné vir zwielef duerch d'Chamber baatschen.“ Dat war virun de Chamberswahlen.

(*Interruption*)

Eisen deemolege Spriecher, de Kolleeg Fernand Greisen, huet dunn d'Schwächte vun dem Transportgesetz opgewisen, an den ADR huet et och duerfir net gestëmmt, hien huet sech enthalten.

Den Débat haut ass d'Konsequenz vun deem Gesetz, wat mer deemools hei, wéi gesot, kuerzfristig hu missen duerchhuelen. Déi, déi an de Wahlen nach – ech zitieren – en öffentlechen Transport „attraktiv und zum Nulltarif“ versprach hunn, maache säit hirer Wiel näischt aneschtens, wéi un de Projeten an de Konzepter vun hire Virgänger erëmzebastelen. Just verkafe se dëst aneschtens.

Wann dat nëmmen eng noutgedrungen Ausnahm wier, da kéint ech nach driwwer ewechgesinn, mä dat doten ass scho symptomatesch. Et ass jo net nëmmen am Beräich Transport, wou ons Kolleeg kaum nach erëmzeerkenne sinn. Ech erënnere just un d'Ofschaffung vun der Verméigenssteuer.

(*Hilarité*)

Also, ech war elo mat de Säiten hei duerchernee komm.

(*Hilarité*)

■ **M. le Président.** - Dat mécht näischt, Här Gibéryen. Dat ass...

(*Brouhaha général et coups de cloche de la Présidence*)

■ **M. Gast Gibéryen** (ADR). - Här President, wann ech déi Säit bis zum Schluss zrëckfannen, da leeën ech se erëm dertëscht.

(*Hilarité et interruptions*)

Jo, jo, dat ass wann een ze vill an engem Dag gefuerdert gëtt...

(*Hilarité et interruptions*)

■ **Une voix.** - Da kann een emol duerchernee kommen.

■ **M. Gast Gibéryen** (ADR). - ...an et muss een dann owes och nach eng Ried hei...

■ **Une autre voix.** - ...erofliesen.

■ **M. Gast Gibéryen** (ADR). - ...erofliesen, jo.

(*Hilarité et coups de cloche de la Présidence*)

■ **M. le Président.** - Sou, da loosse mer elo den Här Gibéryen weiterliesen.

(*Hilarité*)

■ **M. Gast Gibéryen** (ADR). - Merci, Här President.

(*Interruption*)

Zwee Punkten, déi eis un dësem Projet stéieren, wëll ech awer nach besonnesch ervirhiewen:

Éischtens déi fir eis esou wichtig grenziwwerschneidend Organisatioun vum Persounentransport. Schonns am Mee 2004 hate mir bemängelt, datt an deem Gesetz net geregelt gëtt, wéi déi gewënschten enk Koordinatioun mat den Nopeschlänner organiséiert gëtt. Ech hu geduecht, mat dësem Gesetz géife mer dee Schwaachpunkt klären. Dat ass awer leider net geschitt.

Zweetens gëtt eng finanziell Verschlechterung, déi d'Transportgesetz vum leschte Joer fir d'Gemenge mat sech bruecht huet, duerch dëst Gesetz net réckgängig gemaach, am Géigendeel, et gëtt nach eng Schëpp dropgelleucht. Dat bestätegt eis Aschtzung, datt et finanzpolitesch lwwerleeunge sinn, déi systematesch versichen, méi Laaschten op d'Gemengen ofzedrécken, ouni d'Gemengen duerfir awer finanziell besser ze stellen.

Esou eng Politik féiert noutwendegerweis zu onsozialen Taxenerhéijungen op Gemengesäit. Dowéinst kritiséiert de Syvicol an eisen Aen zu Recht déi heiten Ofännerung vum Artikel 20 vum Gesetz.

Virun 2004 hate mer kloer Verhältnisser: D'Gemengen hatten d'Arrêten am Kader vum Stroossentransport ze ënnerhalen, de Stat déi a Saache Schinnentransport. Dat war de Prinzip. Du gouf dem Stat seng Responsabilitéit op d'Gemenge gedréckt, dëst iwwer e Käschtendeelungsprinzip. De Stat huet sech bereet erkläert, bis zu 50% vun de Käschten ze subventionéieren.

Elo gëtt et iwwerhaapt keng Prezisioun méi, wat den Taux vun der finanzieller Participatioun vum Stat u Busarrêten ugeet, a bei den Eisebunnssarrête geet d'Entscheidungsgewalt bei de Stat. Déi betraffe Gemenge mussen sech awer „à raison de 50%“ un de Käschte bedeelegen. Also: Eng absolut Onsécherheet gëtt geschaaft, wat d'finanziell Participatioun vum Stat ugeet. An d'Gemengen, déi un den Eisebunnssréseau ugeschloss sinn, kréien e Kado vu gewaltege künftege finanzielle Méibelaaschtungen, hunn awer a Saache Garen näischt méi matzedécidéieren.

A souguer wann deen opgezeechenten neie System fir de Stat finanziell neutral sollt sinn, kann ee sech d'Fro stellen,...

(*Interruption et hilarité*)

■ **Une voix.** - Bravo!

■ **M. John Castegnaro** (LSAP). - Elo ass de Schaum gläich um Mond. Ekelhaft!

(*Hilarité*)

■ **M. Gast Gibéryen** (ADR). - Jo.

■ **Une autre voix.** - Dir wësst, vu wat Der schwätzt, Här Castegnaro.

(*Interruptions, hilarité et coups de cloche de la Présidence*)

■ **M. le Président.** - Kommt, loosse mer eis elo packen, et dauert jo net méi laang.

(*Hilarité*)

Ech mengen net dem Här Gibéryen seng Ried, mä d'Sitzung ass elo geschwënn eriwuer. Mir komme sou lues zum Enn vun der Sitzung.

(*Interruption*)

Ech hu vollt Vertrauen an den Här Gibéryen.

(*Hilarité*)

■ **M. Gast Gibéryen** (ADR). - Merci, gläichfalls, Här President.

A souguer wann den opgezeechente neie System fir de Stat finanziell neutral sollt sinn, kann ee sech d'Fro stellen, aus wéi engem Grund en dann iwwerhaapt agefouert gëtt. Eis Äntwert hunn ech lech jo scho ginn: Et huet System. Et ass eng Finanzpolitik mat bekannten onsoziale Konsequenzen, déi hei op d'Gemengen ëmgeleucht ginn.

Eng weider Lacune an dësem Kontext ass dee leidege Problem vun den Opfarparking bei de Garen. Och hei gëtt keng Kloerheet geschaaft a Saache Participatioun vum Stat. An eisen Aen ass et ongerecht, hei d'Käschten integral déi betraffe Gemengen droen ze loosse, well déi Leit, déi do jo stationéieren, si majoritär net aus deene concernéierte Gemengen. An et ass jo just eist nationaalt Zil, en „modal split“ vu 25% bis allerspéitstens 2020 ze errechen.

Erlaabt mer eng Remarque zum schaarfen éischen Avis vum Statsrot. Esou Feeler dierfen, am Intérêt vun deem héijen Haus hei, an Zukunft net méi virkommen. Op en Avis vum Statsrot muss ee sech verlooosse kënnen. Den Auteur hätt just missen nokucken, fir ze gesinn, datt dat Gesetz, dat d'Chamber hei am Mee décidéiert hat, bel et bien schonns seng Konsequenzen an der Praxis huet.

Nach e Wuert zu engem weidere wesentleche Changement. D'Auto-ritéit fir d'Organisatioun vun öffentlechen Transport geet erëm zrëck vum Établissement public RGTP, elo CdT, un de Minister. Am Sënn vu klore politesche Verhältnisser a Verantwortlechekeete begrësse mir dee Retour. Dëst besonnesch, well et hei ëm Fonctiounen geet, déi mam Exercice vun eiser nationaler Transportpolitik zesummenhänke kënnen.

Konsequenterweis hätte mer awer och gäre gesinn, wa mer nach e Schratt weidergaange wieren, nämlech wat d'Zesummesetzung vum Conseil d'administration vun der Communauté des Transports ugeet. Dee soll paritéitesch besat ginn. An eiser Logik hätt ee fir de Stat awer op d'mannst eng Stëmm lwwergewicht misse festschreien. Dës Paritéit däreft net kënnen zum Prétexte geholl ginn, fir datt de Minister sech aus senger politescher Verantwortung kann erausziehen. Déi Leit, déi fir de Stat do um Dësch sëtzen, sinn ëmmer Représentantë vun der Regierung a mussen sech am Eeschtfall, egal wéi d'Meenung un Dësch ass, am Intérêt vun der Allgemeinheit och géint eng Koalitioun vu privaten, an deem Fall wuel reng pekuniären Interessi vun zum Beispill den Transportbetreiber kënnen durchsetzen.

Eng weider an eisen Ae bedauernswäert Omissioun am Gesetz ass, datt net festgeschriwwen gëtt, datt all Transportentreprise, déi um Lëtzebuurger Marché vum öffentlechen Transport wëllt participéieren, muss eis Aarbechtsge-

setzungsbearbeitung respektéieren. An engem europäesche Kontext vu Privatiséierung vum öffentlechen Transport wier dat eng Garantie géint e méigleche Phänomene vu sozialem Dumping an deem Secteur. D'Aarbechter- an d'Privatbeamtenchamber gesinn dat och esou. Ech bedauern, datt hirer Proposition net Rechnung gedroe ginn ass.

Eise Fazit also: De Verkéiersverbond u sech ass eng gutt a wichteg Nobesserung vum Gesetz iwwert den öffentlechen Transport. Eng Rëtsch wichteg Nobesserungen sinn awer net gemaach ginn. Eng Verschlechterung, besonnesch fir d'Eisebunnsgemengen, ass souguer do erakomm, wéi se awer fir d'Finanzpolitik vun de Rezenten an och vum kommende Joer typesch ass, an déi negativ sozial Konsequenze vun dëser Politik an de Gemenge verstärker wäert.

Dowéinst, Här President, wäert d'ADR-Fraktioun sech bei dësem Projet enthalten.

(Hilarité)

■ **Une voix.** - Uff!

■ **M. le Président.** - Merci, Här Gibéryen. Dann ass d'Debatt ofgeschloss. D'Wuert huet elo nach d'Regierung, den Här Transportminister Lucien Lux. Här Minister, Dir hutt d'Wuert.

(Interruption)

■ **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - Wann een dat heibanne weess, da sinn ech et.

Här President, Kolleeginnen a Kollegen, ech wëll wierklech ganz kuerz agoen op déi Kommentaren, déi de Mëtze gemaach si ginn. Ech mengen, op d'Inhalter vum Gesetz an och hir Ënnerscheeder zu deem bestehende Gesetz brauch ech net anzegoen; de Rapporteur, deem ech fir seng Aarbecht, och an der Kommissioun virun allem, félicitéieren, huet dat en long et en large gemaach.

Ech géif och nach eng Kéier soen – fir den Här Braz, ech weess net, ob hien et da wierklech gleeft –, dass ech d'Engagement an der Kommissioun an och hei nach eng Kéier huelen, dass mer le moment venu, wa mer och iwwert d'Transposition vum der Direktiv Premierpaquet ferroviaire diskutéieren, eis déi Geleeënheet huelen, fir op eenzel Saachen zrëckzekommen. Ech mengen, et ass eis elo drëm gaangen, fir Klortext ze maachen, och fir eng gewësse Sécherheet erëm

hierstellen an den eenzelne Kompetenzen, déi am Ministère si respektiv déi am Moment an der RGTP sinn.

Ech wëll och soen, well den Här Grethen hei grouss ausgeholl huet, fir hir Prämissen ze soen,...

(Interruptions et coups de cloche de la Présidence)

...mat deem si un dat bestehend Gesetz gaange sinn: Ech mengen, dëst Gesetz, wat mer haut stëmmen, ass e Gesetz, wat op Concertéierung, op Verantwortung an op Vertraue setzt. An ech wëllt och direkt hei soen, par rapport zu deem Virwurf, deen hie gemaach huet un d'Adress vun der CSV, dass ech am Géigendeel fannen, dass et d'CSV éiert, dass se sech an deene laangen Diskussiounen, déi mer an de Koalitiounsverhandlungen iwwert deen Deel hei gefouert hunn, en long et en large mat de Vir- a mat den Nodeeler vun deem engen an deem anere Konzept ausernee gesat huet. An ech wëllt och drun erënneren, dass de Riedner, de mandatierte Spriecher vun der CSV, anlässlich vum Gesetz 2004 schonn op de Schwaachpunkt, den essenzielle Schwaachpunkt an eisen Aen higewisen huet: dee vun der mangelnder Concertéierung mat den Opérateuren.

Dat ass d'Häerzstéck vun deem, wat mer hei maachen, nämlech wierklech déi Concertéierung grouss opmaachen, fir dass déi, déi all Dag Responsabilitéit um Terrain droen, déi responsabel sinn, fir dass mer all Joer, bal all Dag, bal 200.000 Leit iwwert de Wee vun dem Bus an dem Zuch hei zu Lëtzebuerg op hir Aarbecht oder op déi aner Plaze féieren, mat an déi Responsabilitéit eragezu ginn.

An et muss ee wierklech mat enger Annahm, déi ëmmer ugeholl gëtt, opraumen, wann hei gemaach gëtt, wéi wann elo an deem bestehende Gesetz all Responsabilitéite beim RGTP wäeren. Näischt ass méi falsch wéi dat! Och an deem bestehende Gesetz sinn, ausser der Responsabilitéit, fir d'Contrats de service public ofzeschleissen, all déi aner Responsabilitäten en fin de compte ëmmer beim Minister.

Den RGTP kann zwar Propositionne maachen, mä déi lescht Décisioun läit bei dem gréissten Deel vun de Responsabilitäten, och an deem heitegen Text, beim Minister, esou dass een also net soll maachen, wéi wa mer elo hei eng grouss Kehrtwendung géife maachen. An och déi Annahm, dass

déi fënnef Leit, déi hei bestëmmt ginn, fir dat ze maachen, waméiglech hanner zouene Mauer, net déi Ouverture, net déi Transparenz hunn, wéi wa mer d'Opérateuren um Dësch hunn, ass eng falsch Annahm. Et ass unzuehuelen, dass mer hei eng vill besser Concertéierung kréien.

Et ass och falsch, fir nach eng Kéier ze behaupten, dat wat de Conseil d'État scho gemaach huet, dass déi Communauté des Transports, wéi se elo virgesinn ass, en fait zrëckkënn op esou eng Form vu Conseil supérieur oder iergendee Berodungsorgan. Haut scho schaffen an dem RGTP fënnef Leit, an haut scho gëtt do eng Responsabilitéit gedroe fir vill Initiativen, déi geholl gi sinn, fir Mobilitéitspläng mat Entreprises ze maachen, fir Mobilitéitspläng mat Gemengen ze maachen, net ze schwätze vun der Mobilitéitszentral selwer. Fënnef Leit schaffen do! Duerfir dat mat iergendengem Berodungsorgan ze vergläichen, mengen ech, ass dach awer niewent dem Dill, well mer hei an der Tëschenzäit schonn eppes opgebaut hunn, wat ganz wesentlech wäert sinn.

Ech wëll och nach eng Kéier drop zrëckkommen – obscho Wourecht de Mëtze jo vun enger gewësener Säit net esou verdroe ginn –, dass dëst Gesetz, wat den 1. Januar 2005 a Kraaft getratt ass, an och dat als Äntwert op den Här Braz, dass et bal schonn an der Onméiglechkeet, souguer an der theoretescher Onméiglechkeet war, fir dat Gesetz den 1. Januar 2005 a Kraaft ze setzen, well dann hätt een ëm Mëtternuecht missen de Conseil d'administration a Kraaft setzen an esou virun, fir d'Organer ze hunn, fir d'Kreditter ze hunn, déi iwwregens an de Preparatiounen och net virgesi waren, sou dass, mengen ech, och dat net bis zum Enn geduecht war, fir déi Ëmsetzung direkt den 1. Januar 2005 ze kréien. Duerfir huet et e bësse gedauert, bis mer de Conseil d'administration – ech mengen, et war Ufank Februar – agesat hunn an da Schrëtt fir Schrëtt un d'Ëmsetzung vum Projet gaange sinn.

Mä ech mengen, den Här Braz wollt awer eng Bemierkung maachen.

(Interruption)

Neen? Et ass an der Rei.

Ech wëll och par rapport zu deem, wat virdru gesot ginn ass, nach eng Bemierkung maachen. Et sinn

hei zwee Nimm genannt gi vun zwee Fonctionnaires aus dem Transportministère, fir all déi aner stellverriedend, wou ech kann ënnerschreien, dass et déi sinn, déi grouss Responsabilitéit droen an eng ganz gutt Aarbecht maachen. Et ass just vergiess ginn ze soen, dass se allen zwee grouss Opponente ware vun deem Gesetz, wat Dir gemaach hutt, an immens enttäuscht waren, dass ni eng seriö Concertéierung och mat deene Beamten am Ministère stattfonnt huet.

Dat waren déi gréisst Oppositionell. Wann also déi Leit, déi wierklech während Jore Responsabilitéit am Ministère gedroen hunn an eng gutt Aarbecht gemaach hunn, hei genannt ginn, da muss ech fir d'historesch Wourecht awer hanendru soen, dass déi Leit do mat deem Gesetz, wat mer haut hunn, guer net zefridde sinn a guer net zefridde waren, an duerfir frou sinn, dass mer eng Reform hei maachen. Et ass mer wichteg, dat bei dëser Geleeënheet awer och ze soen.

Duerfir mengen ech, dass et wichteg ass, dass mer elo – an dat ass vun eenzelne Riedner gesot ginn – eng Kloeerheet kréien um Niveau vun de Kompetenzen, dass mer duerfir Suerg kënnen droen, fir an der Ëmsetzung déi ganz wäertvoll Aarbecht, déi haut scho vun deene fënnef Leit gemaach gëtt, déi ech genannt hunn, déi am RGTP, muer an der Communauté des Transports schaffen, kënnen weiderzemaachen.

Ech wëll och bei där Geleeënheet hei soen, dass ech mech ganz positiv muss aussprechen iwwert déi Relatiounen, déi mer hate mat de Responsabele vun der Stad Lëtzebuerg iwwert d'Fro vun der Mobilitéitszentral, wou et méiglech war, relativ schnell eis eens ze ginn iwwert den definitive Site vun där Mobilitéitszentral, an och dass mer déi Mataarbecht, déi do scho virdru gelescht ginn ass, wëlle weiderféieren, fir dass mer do endlech elo an d'Konkretiséierung kommen. Näischt läit mer méi um Häerz, wéi dass mer do elo schnell kënnen Neel mat Käpp maachen, dass mer d'Opérateuren un en Dësch kréien a wierklech eng Communauté des Transports kréien, déi sech auszeechent duerch déi Begrëffer vu Concertéierung, Verantwortung a Vertrauen.

Merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Minister. Domadder si mer um Enn vun der Debatt. Mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 5465.

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

De Projet de loi ass ugeholl mat 43 Jo-Stëmmen, bei 10 Nee-Stëmmen a 4 Abstentiounen.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt (par M. Marc Spautz), M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Marie-Thérèse Gantenbein-Koullen, MM. Marcel Glesener, Norbert Hauptert, Mme Françoise Hetto-Gaasch (par M. François Maroldt), MM. Ali Kaes, François Maroldt, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis (par Mme Martine Stein-Mergen), Marcel Sauber, Marco Schank, Marc Spautz, Mme Martine Stein-Mergen, MM. Fred Sunnen (par M. Lucien Thiel), Lucien Thiel, Lucien Weiler et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry (par Mme Claudia Dall'Agnol), John Castegnaro, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Jos Scheuer, Romain Schneider (par M. Marc Angel), Roland Schreiner et Mme Vera Spautz (par M. Roger Negri);

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

Ont voté non: MM. Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Mme Anne Brasseur, M. Emile Calmes, Mme Collette Flesch, MM. Charles Goerens, Henri Grethen, Paul Helming, Claude Meisch (par M. Xavier Bettel) et Carlo Wagner.

Se sont abstenus: MM. Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes (par M. Gast Gibéryen), Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

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

(Assentiment)

Dann ass et esou decidéiert.

Domat, Dir Dammen an Dir Hären, si mer um Enn vu eiser Sitzung. Nächste Sitzung ass muer de Mëtten um hallwer dräi.

D'Sitzung ass opgehuewen.

(Fin de la séance publique à 19.02 heures)

Ordre du jour

1. Communication
2. Heure d'actualité demandée par le groupe DP sur la mise en œuvre du Protocole de Kyoto
(Exposé - Débat)
3. 5146 - Projet de loi modifiant 1. différentes dispositions du Code des assurances sociales en matière d'assurance dépendance 2. les articles 12, 92, et 97 du Code des assurances sociales 3. la loi du 25 juillet 2005 modifiant 1) le Code des assurances sociales; 2) la loi modifiée du 3 août 1998 instituant des régimes de pension spéciaux pour les fonctionnaires de l'État et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois; 3) la loi modifiée du 28 juillet 2000 ayant pour objet la coordination des régimes légaux de pension 4. la loi du 8 juin 1999 relatives aux régimes complémentaires de pension
(Rapport de la Commission de la Santé et de la Sécurité sociale - Discussion générale - Vote et dispense du second vote constitutionnel - Motion - Vote)

4. 5478 - Projet de loi portant approbation de la Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel, adoptée par la Conférence générale de l'UNESCO à Paris, le 17 octobre 2003
(Rapport de la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de la Culture - Discussion générale - Vote et dispense du second vote constitutionnel)
 5. 5485/5486 - Projet de loi modifiant et complétant la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État
(Rapport de la Commission de la Fonction publique et de la Réforme administrative, des Media et des Communications - Discussion générale - Vote et dispense du second vote constitutionnel)
- Au banc du Gouvernement se trouvent: MM. Jeannot Krecké, Mars Di Bartolomeo, Lucien Lux, Claude Wiseler et Jean-Louis Schiltz, Ministres; M. Nicolas Schmit, Ministre délégué; Mme Octavie Modert, Secrétaire d'État.
- (Début de la séance publique à 14.31 heures)

■ **M. le Président.** - D'Sëtzung ass op.
Huet d'Regierung eng Kommunikatioun ze maachen?
■ **M. Lucien Lux, Ministre de l'Environnement.** - Neen, Här President.

1. Communication

■ **M. le Président.** - Ech hu folgend Kommunikatioun un d'Chamber ze maachen:
Monsieur Jeannot Krecké, Ministre de l'Économie et du Commerce extérieur, a déposé au Greffe de la Chambre des Députés, en date du 21 décembre 2005, le projet de loi N° 5524 relatif à l'ouverture du cadre de la carrière supérieure du Statec.
Fir haut de Mëtteg hunn den Här Henri Grethen an den Här Emile Calmes am Numm vun der Frak-