

Alexandre Kriebs (par M. Paul Helminger) et Claude Meisch (par M. Eugène Berger);

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

MM. Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen (par M. Gast Gibéryen);

M. Aly Jaerling.

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

(Assentiment)

Dann ass et esou décidéiert.

Dir Dammen an Dir Hären, mir kommen zum Projet iwwert d'Navigation aérienne. Rapporteur ass hei den honorabelen Här Schreiner. Här Schreiner, Dir hutt d'Wuert.

8. 5273 - Projet de loi ayant pour objet de modifier:

1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;

2) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;

3) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

Rapport de la Commission des Transports

» M. Roland Schreiner (LSAP), rapporteur.- Merci, Här President. Här President, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleeginnen a Kolleegen, de Projet de loi 5273 iwwert d'Navigation aérienne, deen ech d'Eier hunn, lech am Numm vun der Transportkommissioun haut ze rapportéieren, huet eigentlech schonn eng ganz laang Geschicht a gouf deemzufolleg och am Laf vun der Zäit staark verännert.

Déposéiert gouf de Projet scho virun iwwer fënnef Joer de 14. Januar 2004, also nach ënnert der viregter Regierung. De Projet de loi befaasst sech mat der Sécherheet um Flughafen an eisem nationale Flugwiesen am wäiteste Sënn vum Wuert.

Et geet ëm d'Perceptioun vun Taxen a Redevancen. Et geet ëm den Accès zum Flughafen. Et geet ëm d'Définitioun vun den Trajectoires d'approche et de décollage. Et geet ëm d'Opstelle vu Sécherheetspläng, de Konsum vun Alkohol an Drogen an der Enceinte vum Flughafen an esou weider.

D'Zil ass a war et, e puer Gesetzestexter, déi d'Navigation aérienne betreffen, un d'Realitéit vun haut unzepassen - virun allem um technesche Plang - an awer och gläichzäiteg d'europäesch Normen an deem Beräich vollstänneg ëmzesetzen.

Do besteet och dréngenden Handlungsbedarf, wann ee bedenkt, dass dat wichtegst Gesetz iwwert d'Navigation aérienne, dat haut nach a Kraaft ass, zrëckgeet op d'Joer 1948. Den zivile Flugverkéier vun deemools ass awer - ech mengen, dat wësse mer alleguerten - ganz sécher net méi mat deem vun haut ze vergläichen.

Et muss ee soen, dass de Secteur och an deene leschte Jore ganz schnell evoluéiert huet, sou dass de Gesetzesprojet e puermol en cours de route huet missen amendéiert ginn. Wéi schnell nei Besoinë sech bemierkbar gemaach hunn, weist sech eleng dorun, dass schonn e puer Wochen nom Dépôt vum Projet de loi, an zwar den 9. Februar 2004, en Amendement gouvernemental nokomm ass, well sech d'Geleeënheet gebueden huet, fir de System vum Ausstelle vun de Lizenze fir d'Piloten zousätzlech am Gesetz festzeschreiwen.

Et koom ausserdeem eng kleng Ännerung derbäi, déi et erlaabt, als Derogatioun vun eisem Sproocheregime international Virschréften op Englesch kënnen ze veröffentlechen. Am Flugverkéier ass engersäits Englesch déi international unerkannte Sprooch, fir sech ze verstännege, an anersäits géif ee riskéieren, juristesche Problemer ze schafen, wann een dës komplizéiert

Texter op Franséisch iwwersetzt, well um Enn jo dach déi international unerkannten englesch Versioun déi ass, déi dann ausschlaggebend ass.

Eng komplett iwwerschafften Textversioun vum Projet de loi louch der Chamberskommissioun awer eréischt de 16. August 2007 vir. Et hat och e puer Ursaachen, firwat den Text huet misse remaniéiert ginn a firwat et esou laang gedauert huet. Éischtens hat de Statsrot a sengem éischten Avis dozou vum 22. Mäerz 2005 eng ganz Rei substanzuell a kritesch Remarquë gemaach, deenen huet misse Rechnung gedroe ginn. An en huet ausserdeem gefrot, fir och dem Projet de loi eng ganz aner Struktur ze ginn.

Zweetens huet och den initialen Text, also dee vun 2004, e puer nei Dispositiounen erabruecht, déi zum Beispill och d'Administration de l'Aéroport betraff hunn. Wou deen neien Text virgeluecht gouf, war et awer scho kloer, dass dës Administratioun an där Form, wéi mer se kannt hunn aus der Vergaangenheet, net kéint bestoe bleiwen.

Dir wësst alleguerten, dass mer am Dezember 2007 jo eng nei Administration de la navigation aérienne kreéiert hunn iwwer Gesetz, déi dann déi fréier Flughafenverwaltung ofgeléist huet. An dëst Gesetz sinn dann och all déi néideg Ännerungen agefloss, fir d'Gestioun vun eisem Flughafen kompatibel ze maache mat de Regele vum europäesche Ciel unique.

Ofgesi vun den Dispositiounen iwwert d'Administration de l'Aéroport sinn awer all Elementer aus dem initialen Text och an déi aktuell Versioun iwwerholl ginn, allerdéngs wéi gesot och oft a staark ofgeännerter Form.

Et sinn awer och vill nei Dispositiounen an de Projet de loi 5273 erakomm. Si betreffen, wéi ech scho gesot hunn, gréisstendeels alleguerten d'Sécherheet um Flughafen.

Dir erënnert lech, dass an de Joren 2006 an 2007 verschidden Inspektiounen vun der OACI, der Organisation de l'Aviation Civile Internationale, an och d'EU-Kommissioun effektiv eng Rei vu Mängel bei eise Sécherheetsmesuren um Flughafen festgestallt hatten, wat eis jo während e puer Woche seriö Problemer och gemaach huet. An deem Kader sinn dann och e puer vun den zousätzleche Bestëmmungen ze gesinn, déi an dësem Projet de loi elo erageholl gi sinn.

Et besteet duerfir och eng gewëssen Urgence, well mer nach ëmmer net ganz konform mat dem europäesche Recht sinn, soulaang dëse Projet net ëmgesat ass.

Ech hu gesot, de 16. August 2007 gouf do déi remaniéiert Versioun déposéiert. Bis zum Avis complémentaire vum Statsrot huet et awer dunn nach eng Zäit gedauert. An zwar huet eréischt den 3. Mäerz vun dësem Joer, also gutt annerhalleft Joer duerno, de Statsrot seng Analys vum neien Text virgeluecht. Et ass, wann een d'Komplexitéit vum Sujet och bedenkt, net verwonnerlech, dass och hei dat punktuell huet nach eng kéier missen nogebessert ginn.

(M. Jos Scheuer prend la Présidence)

D'Transportkommissioun huet deemno nach zweemol Amendementer gemaach, ier de Statsrot mat allen Dispositiounen a Formulationen averstane konnt sinn.

Den Text, esou, wéi mer en dann haut hei diskutéieren an ofstëmmen, gesäit u sech da Modifikatiounen vun dräi verschiddene Gesetzer vir. Als Éischt wier dat dat modifiéiert Gesetz, wou ech éinescht schonn dovu geschwat hunn, vum 31. Januar 1948 iwwert d'Reglementéierung vun der Navigation aérienne. Dëst Gesetz gouf am Laf vun der Zäit e puermol licht ugepasst, mä net um Fong geännert, wat schonn e bëssen erstaunlech ass an engem Domän, dee sech an deene leschte 60 Joer esou enorm verännert huet.

Esou gëtt et ënner anerem eng Ännerung um Niveau vun den Definitiounen an och vum Champ d'application vum Gesetz, wat d'Aéronefs d'État ugeet, déi bis elo net dorënner gefall sinn. 1948 war effektiv net virgesinn, dass de Stat eventuell e Fliger oder en Helikopter kéint ausserhalb vum militäresche Beräich hunn. Haut ass dat awer zum Beispill mam Polizeihelikopter de Fall. An déi deele sech jo awer och de Flugraum mat den zivile Fligere, sou dass do schonn eleng aus Sécherheetsgrënn eng Reglementatioun muss bestoen.

Ugepasst gouf och d'Bestëmmung iwwert d'Autoriséierung fir auslännesch Militärfliigere, fir hei ze landen oder iwwert d'Lëtzebuerger Hoheitsgebiet ze fléien.

Eng Rei aner Ännerunge betreffen dann och d'Redevancen oder d'Taxen, déi vun den Opérateuren, de jeeweilege Fluggesellschaften, am Kader vun der Exploitatioun vun eisem Flughafen ze bezuele sinn, wat sech och zum Deel doraus ergëtt, dass déi

verschidde Servicer, déi um Flughafen gelescht ginn, no deenen neien EU-Regele méi transparent hu missen organiséiert ginn an zum Deel och solle käschtaandeckend fonctionnéieren.

Wéi scho virdru gesot, kommen och nei Bestëmmungen an d'Gesetz vun 1948 iwwert d'Ausstellen, de Retrait, de Refus vun de Lizenze fir d'Piloten oder d'Restriktiounen, déi domat verbonne sinn. Sou gëtt ganz genee festgeluecht, ënner wat fir Bedingungen een eng Pilotelizenz kritt respektiv wéi ee se kann nees verléieren.

Bis elo sinn esou Froen iwwer groussherzoglecht Reglement geregelt ginn, mä aus Grënn vun der rechtlecher Sécherheet an och, fir dem Artikel 11 vun der Constitution gerecht ze ginn, ass et besser a méi richtig, dës Dispositiounen an d'Gesetz mat eranzehuelen.

De Gesetzesprojet, iwwert dee mer herno ofstëmmen, féiert ausserdeem nei Sanktiounen am Zesummenhang mat der Sécherheet um Flughafen an a viséiert do speziell déi Leit, déi duerch hiert Verhalen d'Sécherheet a Gefor bréngen. Sou gi Virschréften iwwert d'Personnekontrollen an deene verschiddenen Zonen um Flughafen respektiv och d'Kontrolle vu Gepäck oder vu Gefierer, déi an Zone mat beschränktem Accès eraufieren, op dës Manéier reforcéiert.

Da sinn och Sanktiounen virgesi fir Leit, déi d'Kommunikatiounen um Flughafen stéieren, déi Kommunikatiounen, déi eigentlech fir de Flugverkéier reservéiert sinn.

Ganz nei Bestëmmunge gëtt et dann, wat d'Sécherheetsproblemer a Relatioun mam Konsum vum Alkohol respektiv vun den Drogen an der Enceinte vum Flughafen ugeet. D'Iddi war et, fir sech dobäi méiglechst staark u Bestëmmungen ze orientéieren, déi am Code de la route fir de Stroosseverkéier bestinn, zumindest wat d'Prozedure vum Dépistage vun den Drogen ugeet. Dat war natierlech net ganz einfach, well grad dës Bestëmmunge fir de Stroosseverkéier zënter dem Dépôt vum Projet de loi 5273 souguer zweemol geännert hunn.

An der Praxis ass den Dépistage vun illegalen Drogen eben net esou einfach wéi vläicht en Alkoholtest. Mir gesinn dat herno och nach am Kader vun engem anere Projet de loi, dee mer herno diskutéieren am Kader vun der Verkéierssécherheet op der Strooss. Wichteg war virun allem och, dass d'Piloten zu all Moment kënnen ouni Virwarnung op Drogen oder Alkohol getest ginn.

Net all Sanktiounen, déi de Projet de loi virgesäit, stinn an direkter Relatioun mat der Sécherheet. Fir d'éischte kéier sollen och déi responsabel Fluggesellschaften respektiv hir Pilote kënnen bestrooft ginn, wa se sech net un déi virgeschriwwen Trajectoire beim Lande respektiv beim Starten halen.

Et muss een dozou soen, dass den europäesche Loftraum 2001 nei opgedeel gouf, fir seng Effizienz ze verbessern. Dobäi hunn och missen d'Trajectoiren hei zu Lëtzebuerg ugepasst ginn, an dorop haten eigentlech eis Autoritéiten net direkt vill Afloss. Et gouf awer dorop opgepasst, an dat ass och gutt esou, dass esou mann wéi méiglech vun deenen Trajectoiren iwwer Wunngebiddere solle féieren.

Do derniewent gëtt et awer, an dat wësse mer, ëmmer erëm vun den Awunner vun deene betraffene Gemenge ronderëm de Findel och Kloten. Zum Beispill iwwert d'Sportfligerei, déi zu Übungszwecker Start-a-Landemanöver duerchféiert. Och dës Trajectoire sinn esou festgeluecht, dass d'Leit, déi an deem Gebitt wunnen, net méi Kaméidi ausgesat si wéi onbedéngt néideg.

D'Bekämpfung vum Kaméidi ass jo och an der Tëschenzäit, mengen ech, e ganz wichtegt Zil vun der Regierung. Zu de Mesurë gehéiert ënner anerem och, dass de Kaméidi soll esou wäit wéi méiglech un der Quell verhënnert ginn. Um Flughafen bedeit dat zum Beispill, dass d'Fligere sech musen un d'Trajectoiren halen, dass et Strofe gëtt, wa Pilote sech net un dës Trajectoiren an un dës Virgaben halen.

Den zweeten Artikel vum Projet de loi ännert d'Gesetz vum 19. Mee 1999 of. Dat ass d'Gesetz, dat den Accès zum Marché vun der Assistance en escale um Findel regelt, dat Regelen opstellt am Beräich vun der Sûreté vun der ziviler Aviatioun, an och dat d'Direction de l'aviation civile geschafen huet. Dës Modifikatiounen sinn eng direkt Suite vum europäesche Reglement 2320/2002, dat gemeinsam Regelen agefouert huet fir d'Sûreté am Beräich vun der ziviler Aviatioun. A Kraaft getrueden ass dëst Reglement schonn den 19. Januar 2003.

D'Haaptelement dovunner ass en nationale Sécherheetsprogramm, dee garantéiert, dass déi gemeinsam Normen an der ganzer

Europäescher Unioun ugewannt musse ginn. Am Gesetz vun 1999 ass esou e Sécherheetsprogramm och scho virgesinn. Et huet sech awer bei den internationalen Inspektiounen vun 2006 respektiv 2007 erausgestallt, dass dës Bestëmmungen net géifen duergoen, fir déi nei international Regelen och lückenlos kënnen unzewennnen. Dat neit Gesetz schléisst elo dës Lücken also och um Niveau vun eiser Législatioun an deem Beräich.

Dann den drëtten Artikel vun dësem Projet de loi gesäit nach Modifikatiounen vir vum Gesetz vum 26. Juli 2002 iwwert d'Iwwerwaachung an d'Exploitatioun vum Lëtzebuerger Flughafen an iwwert d'Konstruktioun vun enger neier Aérogare. Et handelt sech hei net ëm fundamental Ännerunge vum Text, mä ëm kleng Upassungen, déi néideg sinn, fir mat den Ännerungen an deenen anere Gesetzestexter dann erëm kohärent ze bleiwen.

Voilà, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech mengen, mat dësem Projet de loi moderniséiere mer fundamental eis Reglementatioun am nationale Flugwiesen a ginn och gläichzäiteg eisen europäeschen Obligatiounen domadder gerecht.

An deem Sënn wier ech frou, wann all d'Fraktiounen dësem Rapport kéinten hir Zoustëmmung ginn. Ech wëll dat op alle Fall am Numm vun der LSAP-Fraktioun heimadder maachen.

Merci.

» M. le Président.- Merci, Här Schreiner. Den éischten ageschriwwene Riedner ass den Här Spautz. Här Spautz, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

» M. Marc Spautz (CSV).- Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, no deenen Ausféierunge vum Rapporteur, vum Roland Schreiner, dee mëndlech wéi och schrëftlech op all déi Problemer higewisen huet, wëll ech am Fong just nach zwou Saa chen ergänzen.

Mir wëllen awer och vun dëser Plaz vun der Geleeënheet profitéieren, all deene Comitéen, déi mer do gesinn hunn, Merci ze soen. Wéi mer iwwert dee Projet de loi hei geschwat hunn, dee jo schonn eng laang Durée huet - de Roland Schreiner huet dorop higewisen -, hate mer och déi eenzel Entrevuë mat de Beruffsorganisatiounen, wou déi Leit eis emol um Terrain konnten och erklären, well et, wéi oft bei esou engem techneschen Dossier, deen d'Sécherheet ubelaangt, och wichteg war fir eis, dat alles ze kennen.

Duerfir wëll ech och vun dëser Geleeënheet profitéieren, all deene Leit Merci ze soen, net nëmme dem Rapporteur an dem Ministère, mä och deene Leit, déi um Flughafen schaffen, fir hir Mathëllef, dass mer och domadder besser konnte verstoen, wat de Besoin a wat d'Importenz vun dësem Projet ass.

Dat gesot, ginn ech d'Zoustëmmung vun der CSV-Fraktioun.

(Interruptions)

» M. le Président.- Merci, Här Spautz. Den nächste Riedner ass den Här Berger.

» M. Eugène Berger (DP).- Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech wäert och versichen, mech kuerz ze halen. Ech wëlt och dem Rapporteur Merci soe fir säin ausféierleche Bericht. Hei geet et ëm eng Rei Adaptatiounen an Neierungen, déi d'Loftfahrt betreffen. Hien huet déi en détail erkläert. Dat sinn och zum Deel ganz komplex Matière.

Vläicht awer eng Remarque zur Form: Et wier vläicht interessant oder méi iwwersichtlech gewiescht, wann een hätt ënner iergendenger Form an de parlamentareschen Dokumenter och en Text coordonné kënnen derbäileëen, well hei jo zum Deel och Gesetzentwërfen vu verschidde Gesetzer ëmgeännert gi sinn, dann hätt dat vläicht deenen Novicë respektiv deene Leit, déi net esou an där Matière dra sinn, e bësselche geholfen. Mä dat soll awer elo keen Ofstréch si vun deem gudden Rapport.

Ech wëll zwee, dräi Punkte ganz kuerz ervirsträichen. Zum engen ass dat eppes, wat

wierklech och eng Neierung ass, dat ass d' Aféierung vun enger Lëtzebuergescher Pilotelizenz fir professionell Piloten, déi op Linieflich fléien, wat also eng wichteg Neierung duerstellt, well bis elo hu Lëtzebuurger, déi eng Pilotelizenz wollten hunn, normalerweis missen op auslännescher zrëckgräifen, déi dann hei oder am Ausland dat maachen. Ech mengen, datselwecht géllt och fir d'Aiguilleurs du ciel, déi mer hei zu Lëtzebuerg hunn.

Zum anere wéilt ech och ervirsträichen, datt eng Rei Mesuren agefouert ginn, déi d'Sécuritéit betreffen, déi sech och opgedrängt hunn opgrond vun Inspektiounen vun der EU-Kommissioun a vun der OACI. Do waren eng Rei Mängel festgestallt ginn. Et ass jo och schonn esou, datt och elo virum Vote hei vun dësem Projet de loi do eng Rei Mesuren ergraff gi sinn, fir deem ze remédiéieren. Also, et ass wierklech kloer, dat ass e wichtegen Aspekt, well Lëtzebuerg ass jo awer en internationale Flughafen a bei der Sécherheet dierfen do wierklech keng Lacunen entstoën, souwuel wat den Accès an de Fligere selwer wéi och dee ganzen Areal um Buedem vum Flughafen ugeet.

Dat ass am Intérêt vun de Passagéier, awer och am Intérêt vum Image vum Standuert Lëtzebuerg, well bekanntlech ass et jo och esou, datt de Flughafen eng vun deenen éischten Dieren ass, wann d'Ausländer heihinner komme respektiv och ganz oft wa Geschäftsleit heihinner kommen.

Dat gesot, nach eng lescht Remarque, dat ass déi vun den Trajectoirë vum Landen a Starte vum de Fligieren. Déi Couloirë si jo an Zesummenaarbecht mat internationale Gremien ofgeschwat an opgestallt ginn. Et wier och wierklech elo wichteg, datt déi géifen agehale ginn. Et sinn och Reglementer virgesi ginn, fir eventuell do Strofe mussen ze bezuelen, wann dat net de Fall ass. Et ass ze hoffen, dass op alle Fall op déi Aart a Weis dann och déi Couloiren agehale ginn, well dat jo am Endeffekt och am Intérêt ass vun der Liewensqualitéit vun den Awunner ronderëm dat Areal vum Flughafen, well et jo hei haaptsächlech och ëm dee ganzen Dossier vun der Kaméidisbelästegung geet.

Dat ass eng ganz Problematik, wou ee vill méi wäit kéint aushuelen. Ech wëll dat awer elo haut den Owend net maachen, mä mir sollen awer deen Dossier och net aus den Ae verléieren. Mir wäerte sécherlech, oder d'Chamber wäert an Zukunft och nach iwwert déi Problematik hei schwätzen.

Dës puer Remarquë gemaach, wéilt ech och den Accord vu menger Fraktioun abréngen.

» **M. le Président.** - Merci, Här Berger. Den nächste Riedner ass den Här Henckes. Den Här Henckes huet d'Wuert.

» **Une voix.** - Den Här Braz!

» **M. le Président.** - Den Här Braz ass vir. Här Braz, Dir sidd net ageschriwwen. Entschëllegt!

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Den Här Henckes kann awer stoe bleiwen, well ech si gradesou kuerz wéi den Här Spautz. Déi gréng Fraktioun gétt hir Zoustëmmung zu dësem Projet, net ouni dem Här Schreiner Merci gesot ze hu fir säi Rapport.

» **Une voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Merci, Här Braz. Da kritt elo den Här Henckes d'Wuert.

» **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, och meng Merciën un de Rapporteur fir dat Gesetz, wat mer haut sollen an och wäerte stëmmen. Ech gesi just, datt de Projet de loi de 14. Januar 2004 déposéiert ginn ass. Et gesäit een, datt d'Gestioun e bësselche schwierereg wor an datt munches dorunner geännert ginn ass an hin an hier gefuer ginn ass.

Dat bedeit natierlech, datt et awer och wichteg ass, datt mer endlech déi Direktiv ëmsetzen. Déi datéiert vun 2003. Dat ass also och, mengen ech, eppes, wat misst an Zukunft sech verbessern. Dat ass, datt mer Direktive méi séier ëmsetzen. Am Laf vun der leschter Woch a vun dëser Woch an och an deenen nächsten Deeg ginn elo massiv nach Direktiven ëmgesat, wou et ganz, ganz laang gedauert huet. Ech mengen, do

musse mer aner Weeër goen, well dat heien ass eng Rechtsensécherheet a munchen Fäll; well vill vun deenen Direktive si schonn d'application um europäesche Plang, ouni datt mir se hei ëmgesat hunn.

Da muss een natierlech awer och nach - an dat wor meng Iddi haut och - iwwert d'Trajectoires d'approche et de décollage des aéronefs schwätzen; dat heescht, wéi d'Fluglinnen an d'Landelinnen, d'Lignes d'atterrissage an de décollage vun de Fligere sinn. Mir wëssen alleguerten, datt déi bestehend Aart a Weis fir ze lande baséiert op zimlech alten historeschen - kéint ech bal soen - Fluglinnen. Déi baséieren och dorober, datt mer Fligieren haten, déi net konnten ofbremsen. Doduerjer si se relativ niddreg erageflunn iwwert den Haiser, da fréi gelant an dann hu se sech auslafe gelooss.

Et schéngt es esou ze sinn, datt awer eng Etüd vu Cargolux Boeing gemaach ginn ass - Här Minister, ech hat lech schonn e puermol doriwwer interpelléiert -, datt et méiglech ass, fir déi Fluglinnen ze änneren, fir méi héich unzesetzen, wann ee lant, fir an der Mëtt vun der Pist ze landen, a fir deen Ablack d'Motorbremsen anzesetzen, fir da méi kuerzfristeg ze landen.

Dat hätt als Resultat, datt een eng Reduktioun vum Kaméidi fir d'Awunner ëm 50% kéint erbäifeieren. Mir wor du gesot ginn, Här Minister, an enger Question parlementaire, datt dat net méiglech wär, well déi Pist, déi hätt e Bockel an dofir géif dat net goen.

Ech hu mech dunno awer renseignéiert mat der Zäit, ob et dann net awer géif goen. An dunno ass mer gesot gi vun der Direktioun vum Flughafen, datt et méiglech ass, well elo schonn e gudden Deel vu Fligieren esou lande mat där Approche, déi méi héich ass. Dat ass also technesch méiglech. Et si just verschidde Fligieren, méi almodesch Modellen, déi kënnen dat net.

Dofir mengen ech, Här Minister, wier et awer ubruecht, fir nach eng Kéier déi Problematik do ze kucken a fir vläicht iwwert de Wee vun Taxen déi Fligieren, déi Gesellschaften ze encouragéieren, fir dee Wee vun der Cargolux Boeing-Etüd ze notzen, an déi, déi deen net notzen, fir déi méi schwéier ze taxéieren. Dat wier och eng Incitatioun, fir eventuell méi nei a méi modern Fligieren, déi manner Kaméidi a manner Ëmweltverschmutzung maachen, och erbäizeféieren. Dofir nach eng Kéier mäi Wonsch un d'Regierung, fir op dee Wee do ze goen.

Dann ass mer och gesot ginn, datt am Ëmweltministère - an ech huelen un, datt den Transportminister heiansdo mam Ëmweltminister schwätzt, wat de Flughafen ugeet - eng Étude publique bis den 30. Abrëll 2009 am Lafe war iwwert deen neie Plan d'occupation des sols, mengen ech, also iwwert déi ganz Reglementatioun vum Flughafen. Ech wollt do froen, wat déi Enquête publique bis elo erginn huet, well d'Awunner hu sech anscheinend doriwwer opgereegt, datt si bei där Enquête publique net d'Recht haten, fir d'Wuert ze ergräifen.

Da sinn och eng etlech Kritikë komm bei der Commission consultative aéroportuaire, wéi dat heescht. Déi Kommissioun soll en fait erméiglechen, datt en Dialog tëschent den Awunner an alleguerten den Interessenten ëm de Flughaf geschitt. Mä déi Kommissioun schéngt anscheinend nure méi um Pabeier ze sinn an eng Activité crépusculaire ze hunn.

Dofir wier et awer och interessant, Här Minister, ob Der net der Meenung wäert, datt just an engem Ablack, wou sech ganz vill Problemer stelle vum Ëmwelt, vu Kaméidi, datt een awer esou eng Kommissioun misst e bësse méi aktivéieren.

Déi Informatiounen, déi Diskussiounen, déi Froen, déi ech haut opwerfen, sinn déi, déi mer déi ganzen Zäit elo gestallt kréien. Fir déi, déi an de Géigende vun Hamm a Bouneweg, Houwald an esou weider Leit kennen: D'Interesseveräiner sinn dorun interessiert. An et gesäit een, datt do nach munchen onzefriddene Bierger ass, well Verschiedenes sech net beweegt, well een nottammend déi Etüd vu Cargolux Boeing net a Realitéit ëmsetzt.

Dat gesot awer, ass et noutwendeg, datt mer déi Gesetzgebung, dee Gesetzesprojet, esou wéi den Här Rapporteur en elo virgestallt huet, sollen unhuelen. Mir sinn och domadder d'accord. An d'ADR wäert also dëst Gesetz stëmmen.

» **M. le Président.** - Merci, Här Henckes. D'Regierung huet d'Wuert.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - Merci, Här President. Merci virun allem dem President-Rapporteur fir déi Aarbecht, déi effektiv eng Zäit gedauert huet weinst neien Agencement, déi den Text jo praktesch nei gestalt hunn, an déi Diskussiounen, déi mer innerhalb vun der Kommissioun haten.

Ech mengen, bei deene Bemierkungen, déi gemaach gi sinn, wëll ech just agoen op déi lescht, déi vum Här Henckes gemaach gi sinn, pêle-mêle.

D'Commission aéroportuaire, dovunner sinn ech net selwer Member. Dofir weess ech net, wéini dass déi lescht Sëtzung war. Ech wäert mech awer informéieren iwwert d'Aart a Weis wéi déi Kommissioun schafft.

Bei där zweeter Fro sinn ech mer net sécher. Wann et sech ëm d'Enquête publique handelt beim POS, kann ech lech keng Informatioun ginn, well déi ënnerläit der Kompetenz vum Minister vum Aménagement du Territoire. Wann et awer d'Enquête publique wär iwwert d'Plan-d'actionen iwwert de Kaméidi, ech mengen...

» **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - De Kaméidi, jo.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - Wann et déi sinn... Dir hat gesot, POS...

» **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - De Plan d'action vum Kaméidi.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - De Plan d'action vum Kaméidi, do kann ech just soen, dass an der Enquête publique eng Réunion fir all betreffen Awunner zu Sandweiler - wa meng Erinnerung gutt sinn - stattfonnt huet, un där och, mengen ech, bal 100 Leit deelgeholl hunn, fir mat de Responsabele vun Ministère a vun allen Autoritéite vum Findel iwwert de Plan d'action ze diskutéieren.

An natierlech sinn och déi eenzel Gemenagéit am Rumm vun där Enquête amgaangen, hir Avisen zu deem Plan d'action ze verfaassen an dem Ministère zouzestellen. Dat ass an dësen Deeg amgaangen ze geschéien. An ech mengen, dass d'Gemeengeréit dat och - sécherlech och dee Stater, natierlech, virun allem - da wäerte maachen, scho gemaach hunn oder amgaange sinn, et ze maachen.

Mä jiddefalls huet eng öffentlech Informatiounsversammlung an d'Méiglechkeet doriwwer ze schwätzen och stattfonnt, grad wéi natierlech och all interesséierte Bierger bei der Gemeng sech den Dossier kann ufroen an och do seng Stellungnahme kann eraginn. Den Dossier ass iwwregens och um Internet op eisem Site, och selwer de Projet de plan d'action, mat alle Méiglechkeeten, och de Remarquen derzou ze maachen, drop virgesinn.

Zu der Fro vun den Trajectoirë wëll ech soen, dass meng lescht Informatioun iwwert d'Etüd vun der Cargolux nach ëmmer déi ass, déi ech lech schonn eng Kéier ginn hunn, wat d'Boss ubelaangt, déi eis Pist huet. Ech sinn awer gäre bereet, wann et do nei Elementer sollt ginn, fir déi dann och nach eng Kéier ze kucken.

Dir sot, et géif der ginn. Ech wäert dat da kontrolléieren a wéilt awer nach eng Kéier soen, dass am Projet de loi, dee mer wäerte stëmmen, deen Dir wäert stëmmen, pardon, dass do jo am Artikel 24bis och virgesinn ass, eng Tax anzeféieren, fir déi ze sanktionéieren, déi d'Trajectoiren, déi festgeluecht sinn, verletzen, déi sech net dorunner halen. Ech mengen, dat ass och en neie Moment. Virdrun hate mer esou eng Sanktiounsméiglechkeet net. Dat gétt dann och eng Méiglechkeet, fir wierklech ze sanktionéieren, wann ee sech un déi Trajectoiren, déi fixéiert sinn, och net hält.

Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Här Minister. Domadder ass d'Diskussioun ofgeschlossen.

Mir kommen dann zum nächste Projet. Et ass de Projet de loi 5905 iwwert d'Chauffeurs professionnels. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. Et hu sech ageschriwwen: den Här Spautz, den Här Berger an den Här Braz - ginn ech dovun awer -, an dann den Här Henckes. D'Wuert huet de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här Roger Negri. Här Negri, Dir hutt d'Wuert.

9. 5905 - Projet de loi relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

1. le développement et la diversification économiques, et

2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Rapport de la Commission des Transports

» **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.** - Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, zu Suessem niewent der Kronospan an der Zone d'activités Gadderscheier entsteht mat dësem Gesetz e Centre de formation fir Berufsschauffeuren. D'Aféierung vun enger Formation obligatoire et continue fir Berufsschauffeure wäert den Transportsecteur nohalte an entscheedend veränneren. Bei ville Chauffeuren an och a ville Betriber ännert d'Gesetz vun haut viles fir hir Ausbildung, an domat och fir hire Beruff a fir hir Zukunft.

Als Introduktioun sief och gesot - an dat ass mer dat Allerwichtigst -, dass et sech bei dësem Projet de loi ëm d'Verbesserung vun der Verkéierssécherheet op onse Stroossen handelt. Do derniewent gët et och nach vill aner Considératiounen, déi d'Europäesch Kommissioun dozou bruecht huet, am Joer 2001 dës Direktiv ze proposéieren.

Mir hunn déi lescht Joren eng Rei vu Gesetzger gestëmmt, déi alleguer dozou bäigedroen hunn, Lëtzebuerg zum Spëttereider an der Reduktioun vun de Verkéiersdoudecher ze maachen. Als eenzeg EU-Land hu mer 50% manner Verkéiersaffer wéi nach am Joer 2001.

Et ass keen Zoufall, dass mer zënter dem Bestoe vun den offizielle Statistiken nach ni esou wéineg Verkéiersdoudecher ze bekloen haten. Ech erënnere dobäi nëmmen un d'Aféierung vum Retrait immédiat vum Führerschäin oder un d'Ofsenkung vum Alkoholtax op 0,5 Promille. Mat anere Wieder: Dëse Projet de loi reit sech nahtlos an de Package vu Mesuren an, déi nach méi Sécherheet op eise Stroosse brénge sollen, an domat och d'Unzuel vun den Doudechen a Schwéierverletzte reduzéiere sollen.

D'Formatioun, op déi ech gläich en détail wäert ze schwätze kommen, ass awer méi wéi e Gesetz fir d'Sécherheet op eise Stroossen. Dëst Gesetz wäert virun allem och eng Opwäertung fir den Transportsecteur bewierken, an domat eng direkt Auswirkung op d'Aarbechtskonditiounen vun de Berufsschauffeuren hunn.

Wann et bis elo duerchgaangen ass, fir dierfe mat engem Bus vun oft méi wéi 20 Meter mat iwwer 50 Passagéier oder op engem Camion vun oft iwwer 26 Tonnen a mat Vitesse bis zu 90 Stonnekilometer ze fueren, fir en Titulaire vun engem Führerschäin vun der Kategorie D oder C, esou wäert dat an Zukunft net méi eleng duergoen. Et ass scho verwonnerlech, wéi wéineg Qualifikatioun een huet misse matbréngen, fir esou e verantwortungsvollen an aarbechtsintensive Métier vum Berufsschauffeur auszeféieren.

Endlech soll duerch dëst Gesetz eng Professionaliséierung vum Transportsecteur erreecht ginn, déi fir eis Ekonomie a fir eis Politik esou wichteg ass. Zum enge sinn eis Transportfirmen, déi wäit iwwer eis Grenzen eraus aktiv sinn, op gutt ausgebildeten responsabel Chauffeuren ugewisen; zum anere wäerten och Berufsschauffeuren, ob se beim TICE, beim städtesche Bus, dem AVL, bei der CFL oder de private Busentreprisë fueren, iwwer eng praktesch an theoretesch Formatioun verfügen.

Här President, wéi eng Elementer sollen duerch dës Formatioun awer vermittelt ginn? Am Vierdergronn steet natierlech d'Législation routière, ob dat d'Rechter a Flichten op der Strooss betrëfft, de Fonctionnement vum Tachygraphe oder eben de Prinzip vun der Fuer- a Rouzäiten. Do derniewent sollen awer och d'Technique vum Arrimage vermittelt ginn.

Ee weidere Fluchtdeel vun der Formatioun ass en Éischt-Hëllef-Cours an Notiounen iwwer eng Vermeidung vu Konflikter, e sougenannte Cours vu Konfliktmanagement. Hei gétt zum Beispill e klengen Tunnel gebaut, deen op deenen zwou Säite ganz zougemaach ka ginn an dann ënner Dampf gesat ka ginn. Dobäi sollen dann d'Chauffeure léieren, wéi een an esou enger Situatioun kann domadder ëmgoen an och wéi een dee Stress, deen engem do perséinlech entsteht, ka mat sech selwer behandelen.

De Projet de loi knäppt awer och u weider Aktiounen an Aktualitéitsthemen un, fir déi mer eis an deene leschte Jore staarkgemaach hunn. Esou ass ee vun deenen Haaptpillere vun der zukünftiger Formatioun d'Bäibrénge vun enger effizienter a spuersamer Fuertechnik. Dës Kenntniser sollen et dem Chauffeur erlaben, fir vill méi ekonomesch ze fuere wéi an der Vergaangenheet.

Ech brauch wuel kaum ze betounen, dass dësen Text och domat zwar e bescheide-