

Mardi,
28 avril 2009

8. 5710 - **Projet de loi sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics et modifiant**

a) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer,

b) la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers et

c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Rapport de la Commission des Transports

» **M. Roland Schreiner** (LSAP), *rapporteur*. - Villmools Merci, Här President. Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet de loi 5710, dee mer haut - ech hunn et d'éinescht scho gesot - um Weltdag vun der Sécherheet an der Gesundheet op der Aarbecht an um internationalen Aktiounsdag fir d'Sécherheet op der Eisebunn hei diskutieren, an deen ech lech am Numm vun der Transportkommissioun hei wëll rapportieren, soll dozou bäidroen, fir e ganz gravé Problem, deen an eiser Gesellschaft schonn zënter Jore besteet an zusehends schlimmer gétt an deen och a besonnesch am öffentlichen Transport zum Ausdrock kënnt, an de Grëff ze kréien.

Ëmmer erëm musse mer Noriichten zur Kenntnis huele vun Aggressiounen op Reesender am öffentlichen Transport, oder dass e Buschauffer oder e Member vum Zuchbegleetpersonal an der Ausübung vu sengem Beruff iwwerfall a verletzt gétt.

Ufank Abrëll gouf e Buschauffer zu Saulnes bei Lonkech regelrecht an en Hannerhalt gelacket an ouni ersichtliche Grond brutal iwwerfall. Physesche Attacken, bei deenen d'Personal vun öffentlichen Transportmëttelen verletzt gétt, sinn awer nëmmen d'Spëtzt vum Äisberg. Heefeg gi se beleidegt oder bedroht, ouni dergéint eppes kënne konkret ze ënnerhuelen.

De Risiko erhéicht sech, wa se hir Aarbecht maachen, andeem se probéieren, eenzel Usagere vum öffentlichen Transport dovun ze iwwerzeegen, sech u grondleeënd Regeln ze halen. Dozou gehéiert, dass an öffentlichen Transportmëttelen net därëf gefëmmt ginn oder dass een d'Sëtzer net opschlitzten därëf oder dass een net iwwert der Fahrt zur Belüftungsklappe därëf erausklammen, fir um Daach vum Bus ze surfen. Fäll, déi et alleguer scho gi sinn an déi méi heefeg sinn, wéi een et an der Zeitung ka liesen a wéi ee géif mengen.

Schonn zënter dem 1. Januar 2005 gi Statistiken iwwer physesche verbal Attacken a Vandalismus an öffentlichen Transportmëttelen gefouert. Et gétt Formulären, déi d'Personal soll ausfüllen, wann et esou e Virfall wëllt mellen.

An enger Äntwert op eng Question parlementaire Enn 2006 hat den Transportminister erkläert, dass dës Formulären an der Praxis haaptsächlech vum CFL-Personal ausgefüllt ginn, seele vun TICE-, AVL- oder RGTR-Personal.

Deene Statistiken no respektiv den Donnéeën vun der Police no géif de Problem och net méi schlëmm ginn. Beim Personal selwer schéngt d'Perceptioun awer an der Realitéit eng ganz aner ze sinn. Dat beweist also, dass d'Donkelziffer vill méi héich ass, wéi d'Statistiken dat ausweisen, wann een deem ka Glawe schenken, wat d'Personal engem erzielt. Zumindest gong dat aus enger Ëmfro ervir, déi deemools vun enger Gewerkschaft bei hire Memberen zu deem Thema gemaach ginn ass, woubäi een alldéngs muss soen, dass dobäi och Taxichauffere befrot goufen.

Do hate 65% vun deene Gefrote geäntwert, si wiere schonn eng kéier vun engem Client aggresséiert ginn. Een Drëttel vun hinne gouf Affere vu kierperlecher Gewalt; 90% hu sech schonn emol Beleidigungen oder Drohungen misse gefale loossen; 40% goufe schonn emol beklaut; 69% hu Probleemer mat Vandalismus erlieft. Et gesäit een also, dass dat Prozentzuele sinn, déi immens héich sinn an déi ganz alarmant sinn a fir Besuergnis musse suergen.

Interessanterweis haten awer dräi Véierel vun de Betraffenen net d'Gefill, dass hire Patron hinne géif de Réck stäipen. 64% hunn déi Virfäll net gemellt, an ongeféier déiselwecht Zuel vu Betraffenen hunn deemools de Formulär vum Ministère iwwerhaapt net kann. Et kann een natierlech hoffen, dass zumindest dës lescht Situatioun sech entre-temps verbessert huet. Mä et

bleift, dass et sécher eng Donkelziffer bei Fäll vun Aggressiounen a Vandalismus gétt an dass de Problem méi grouss ass, wéi d'Statistiken dat ausweisen.

Dat ass och d'Zeeche vun enger gewëssener Resignatioun an dëser Fro beim Personal, dat d'Gefill wierklech net lassgëtt, net wierklech eppes kënne géint esou Probleemer ze maachen, an net genuch geschützt géint esou Akten ass. An der Ëmfro deemools haten déi Betraffenen och virun allem méi repressiv Moyaenë gefuerdert, fir kënne wierksam géint dee Fléau du virzegoen. Méi streng Strofe fir Vandalen a Gewalttäter, méi Kontrollen a méi Polizeipräsenz waren d'Aussoen, déi deemools an der Ëmfro am Vierdergrond stoungen.

Eent ass op alle Fall kloer: Wa mer wëllen en attraktiven öffentlichen Transport organisieren, da musse mer e virun allem och am Intérêt vun den Usageren an och am Intérêt vum Personal sécuriséieren.

De Projet de loi, dee mer elo haut hei virleien hunn, probéiert wéinstens zum Deel, an an engem ganz groussen Mooss, mengen ech, eng Verbesserung vun der Situatioun erbäizeféieren. Och wann een natierlech weess, dass et an der Praxis ganz schwéier ass, Gewalttätegkeeten oder aner Formen vun onsozialem Verhalen ze verhënneren. Dat ass net nëmme wichteg, fir d'Sécherheet an d'Aarbechtskonditiounen vum Personal am öffentlichen Transport ze garantéieren, mä och fir de Confort fir all d'Utilisateuren ze erhalen an esou d'Attraktivitéit vum öffentlichen Transport héichzehalen.

D'Sécherheet an den öffentlichen Transportmëttel gétt am Moment nach iwwer eng Rei vu Gesetzter geregelt, déi der Situatioun an der Praxis net méi gerecht ginn. Dozou gehéieren d'Gesetz vun 1859 iwwert d'Police des chemins de fer, d'Gesetz vun 1965 iwwert den Transport routier oder och méi rezent d'Gesetz vun 2004 iwwert den öffentlichen Transport.

Zum Deel widderstrieche sech och verschidden Dispositiounen vun deene verschiddenen Texter. Zum Deel enthalen si och Lacunen, déi et net méiglech maachen, de Problem effikass unzegoen. Sou falen zum Beispill den TICE an den AVL net an de Champ d'application vum Gesetz vun 2004. Et sinn an deem Gesetz awer och keng Sanktiounen virgesinn, wann ee sech zum Beispill weigert, sech auszuweisen. Sou dass déi Mesuren, déi am Gesetz vun 2004 stinn, an der Praxis eigentlech net wierklech gräifen.

Dat neit Gesetz, wat mer haut hei elo solle stëmmen, soll déi bestehend Dispositiounen aus deene verschiddene Gesetzter harmoniséieren, Ongereimtheeten ofschafen a Mängel behiewen, déi an der Praxis derfir suergen, dass een ongestrooft dervukënnt, wann een d'Personal vun öffentlichen Verkéiersmëttelen aggresséiert oder mutwëllig Schued mécht, deen d'Öffentlechkeet zesummegerechent all Joers ganz vill Sue kascht.

Dat neit Gesetz soll fir e korrekt Behuelen a Sécherheet an allen öffentlichen Transportmëttelen hei am Land suergen. Dat Gesetz géllt awer net nëmmen am Zuch oder am Bus, mä et géllt och an de Garen an op deene verschiddene Busarrëten, déi mer am Land aménagéiert hunn.

Um Niveau vum Personal selwer mécht de Projet de loi en Ënnerscheed tëschent zwou Kategorien, an zwar de sougenannten, wéi et am Gesetz steet, Agents de service an den Agents agréés.

Als Agent de service sinn all déi Leit bezeechent, déi am wäitste Sënn vum Wuert am öffentlichen Transport beschäftegt sinn, wéi zum Beispill d'Buschaufferen, d'Kontrolleren, d'Zuchbegleeder, d'Personal an de Guicheten oder déi, déi fir d'Uerdnung an d'Sécherheet an deem Beräich ze suergen hunn, an déi och susceptibel si fir souwuel Affere wéi och Zeie vun engem Incident am öffentlichen Transport ze ginn.

Dat ass also e ganz weide Begrëff, deen e groussen Deel vum Personal, dat beschäftegt ass an engem vun deenen Entreprises, aschléisst. Déi Agenten hu jidderzäit d'Recht, d'Leit opzufuerderen, sech un d'Gesetz respektiv u spezifesch Regeln ze halen. An och wann et net ausdrécklech am Gesetz steet, hu si och natierlech d'Recht, d'Billjeeën vun de Leit, déi jo e Kontrakt tëschent dem Usager an dem Opérateur, der Entreprise duerstellen, ze kontrolléieren.

De Statsrot hat an deem Kontext kloer gestallt, dass dat net misst eigentlech am Gesetz stoen, well dat zu den normale Bedéngungen gehéiert an der Relatioun tëschent dem Client vum öffentlichen Transport an der respektiver Transportgesellschaft. D'Agents de service hunn d'Recht, d'Leit, déi sech net un d'Regeln halen, opzufuerderen, de Bus oder den Zuch ze verloossen,

sen, d'Gare oder den Arrêt ze verloossen oder sech fernzehalen. Dat fir eng Dauer vu bis zu zwou Stonnen.

Niewent den Agents de service, déi also éischter limitéiert Attributiounen hunn, ginn et dann awer och nach déi sougenannten Agents agréés. Dat ass Personal, dat ënnert dem öffentliche Statut schafft, eng Spezialformatioun muss maachen an en Eed muss ofleeën, fir kënne den Agrément vum Ministère, fir déi Roll kënne ze spillen, ze kréien. Si hu genau sou wéi d'Beamte vun der Police an och der Douane d'Recht, am Kader vun deem Gesetz de Leit hir Identitéit ze iwwerpräieren. D'Attributiounen ginn also e Stéck méi wäit, wéi dat bei deenen aneren Agenten de Fall ass.

Et bleift awer, dass och an Zukunft just d'Beamte vun der Police an der Douane d'Leit kënne forcéieren, e Bus, en Zuch, eng Gare oder en Arrêt ze verloossen. Alldéngs sinn och géint déi Leit Sanktiounen virgesinn, déi engem Rappel à l'ordre vum Beamten net wëlle Rechnung droen a sech weigere, aus dem Bus oder dem Zuch ze klammen. An onofhängeg dovunner, wat fir een Agent den Usager opfuerdert, de Bus oder den Zuch ze verloossen, kann et bis zu 250 Euro kaschten, wann ee sech net drun hält an der Opfuerderung net nokënnt.

Déiselwecht Strof géllt fir een, deen engem agrééierten Agent, deen dozou habilitéiert ass, net d'Carte d'identité wëllt weisen oder sech net wëllt ausweisen.

An eenzelne Fäll kann och de Minister e Verbuet ausschwätze fir déi Utilisateuren, déi besonnesch negativ opgefall sinn. Dee Verbuet, den öffentlichen Transport ze benotzen, ka bis zu engem Joer daueren a gétt vum Minister vu Fall zu Fall festgeluecht. Den Utilisateur huet natierlech do och d'Recht, fir seng Deklaratiounen dozou ofzeginn. Wie sech net un dëst Verbuet hält, riskéiert eng Geldstrof da vu bis zu 500 Euro.

Bei méi klenger Virfäll kann d'Stof direkt iwwert den Avertissement taxé geregelt ginn, wann de Schëllegen asiichteg ass. D'Police mécht dogéint e Procès-verbal, wann et ëm méi seriö Virfäll wéi zum Beispill Kierperverletzung geet, oder de Schëllege sech weigert, den Avertissement taxé ze bezuelen oder net an den Délaie bezilt, oder och wann de Beschëllegte mannrjähreg ass.

Op Wonsch vum Statsrot hu missen eng Rei Adaptatiounen an deem initialen Text gemaach ginn, fir juristesche kohärent ze sinn. Dozou zielt och en ausdréckleche Verweis op d'Gesetz vun 1912 iwwert de Jugendschutz.

Et ass e Fait, dass de Vandalismus an den öffentlichen Transportmëttel, och eng Rei vu méi klengen Uerdnungswiddregkeeten zum Deel vu Jugendlechen ausgeet, déi nach mannrjähreg sinn. Dat gétt nach verstärkt doduerch, dass Mannrjähreger kee Führerschäin hunn an zum Deel méi staark den öffentlichen Transport benotze wéi aner Leit, wéi Erwuessener zum Beispill.

Et ass also wichteg sécherzestellen, dass och am Fall vun enger Infraktioun am Kader vun deem Gesetz Mannrjähreger net op déiselwecht Manéier responsabel kënne gemaach gi wéi Erwuessener, an dat am Accord mam Jugendschutzgesetz.

Nieft deem Punkt war de Statsrot dann och nach virun allem besuergt, dass d'Roll an d'Aufgaben tëschent der Police, der Douane an deenen zwou verschiddenen Zorte vun Agente misste kloer getrennt an definéiert sinn. D'Transportkommissioun huet hei d'Proposen an d'Recommandatiounen vum Statsrot dann och wäitgehend ugehall an am Gesetz festgehalen.

Voilà, Här President, ech mengen domadder hätt ech alles beschriwwen, wat am Gesetz steet a wat zu deem Gesetz ze soen ass. Am Résumé wëll ech soen, dass mer mat deem Projet de loi d'Virausssetzunge schafen, fir eisen öffentlichen Transport souwuel fir d'Benotzer wéi fir d'Personal méi sécher ze maachen.

Ech sinn iwwerzeegt, dass déi Instrumenter, déi mer hei schafen, wesentlech zu enger Verbesserung vun där momentan onhaltbarer Situatioun wäerte féieren. An deem Sënn solle mer dann och vläicht higoen an so engem Joer Ulaßzäit e Bilan zéien a kucken, ob a wéi déi verschidde Moossnamen, déi hei elo iwwert d'Gesetz virgeschriwwen ginn, an der Praxis gräifen.

Dir Dammen an Dir Hären, ech wier frou, Här President, wann dës Projet de loi d'Zoustëmmung vun alle Fraktiounen fanne kéint. Ech ginn op alle Fall am Numm vu menger Fraktioun den Accord zu deem Projet de loi an ech soen lech Merci.

» **Plusieurs voix**. - Très bien!

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

Discussion générale

» **M. Marc Spautz** (CSV). - Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, dee Projet, wou mer eis beschäftegen, geet ëm d'Sécherheet vun de Passagéier a vum Personal an den Zich an an de Bussen. Net méi spéit wéi haut de Moien hunn d'Transportgewerkschaften manifestéiert op der Gare a si hunn nach eng kéier drun erënnert, dass muss Stopp si mat der Gewalt géint d'Personal an den Zich an och an de Bussen.

Ech mengen, et ass wichteg, dass dofir dee Projet komm ass, an de Roland Schreiner, deem ech wëll Merci soe fir säi mëndlechen a schrëftlechen Rapport, ass och op déi eenzel Positiounen agang.

Mä et geet net elo eleng duer, dass mer e Strofeekatalog verabschieden an dass mer de Leit d'Méiglechkeet ginn, sech ze wieren. Et ass awer och wichteg, dass mer et fäerdeg bréngen - an do weess ech, dass et schwéier ass fir deen eenzelne Busfuere oder Zuchfuere fir ze soen -, dass mer et fäerdeg bréngen, dass d'Leit emol erëm méi ziviliséiert sinn an dass de Vandalismus, souwuel géint d'Material wéi och géint d'Personal a géint de Passagéier, Einhalt gebuede kritt.

An do mengen ech, dat ass eng Aufgab, déi net onbedéngt eleng op den Transportunternehmer bleift, an och net, wa mer elo de verschiddenen Agenten d'Méiglechkeet ginn, do anzeschreiten.

Mä do ass och nach ëmmer de Besoin an d'Hëllef vun der Police, vun de Sécherheetskäfte gefuerdert, an do spillt och d'Éducatioun am Allgemengen eng ganz grouss Roll, well wa verschidde Leit déi elementar Regeln net méi kennen, wéi ee sech behëlt, an dass ee Material, wat engem net gehéiert, net därëf futtimaachen, sou wäerte mer dat och net eleng mat deem Projet de loi kënne réckgäנגeg maachen.

Och wann ze begrëissen ass, dass no engem Joer soll eng Analys gemaach ginn. Mä domadder ass et nach net onbedéngt ëmmer an de Käpp ukomm, well et wäerten och nach ëmmer där Hallefstaarker do sinn, déi mengen, dass et herno och nach e Ranking gétt, wien dann am meeschten erwëscht ginn ass a wien am meeschte gestrooft ginn ass.

Et ass och wichteg, an de Roland Schreiner huet et ënnerstrach gehat, mir wëssen, wat alles vu Vandalismus geschitt an deene Betriber vum öffentlech-rechtlechen Déngscht, ob dat elo TICE ass, ob dat Busser vun der Stad Lëtzebuerg sinn, ob dat den Zuch ass oder ob dat bei den CFL-Bussen ass. Mä bei deem, wat am private Beräich lass ass, iwwert déi Betriber, déi iwwer RGTR mat dem Ministère konventionéiert sinn, wat fir eng Akten do alles geschéien, dass do d'Chaufferen oft méi zrëckhalend sinn, fir déi Meldungen an déi Plainten ze maachen, well do och nach aner Ängschten verbonne sinn.

Dofir wär et och wichteg, dass de Minister och géif do mat de Bedreier aus dem Privatsektor Récksprooch huelen, dass et och wichteg ass, dass och an deene Bussen déi Saachen all zur Uwendung kommen, wa se fir den RGTR ënnerwee sinn, well och déi Chaufferen hunn heiansdo Ängschtgefiller an déi hunn heiansdo och oft Ängscht dat ze mellen oder sech ze wieren, well se da fäerten, dass och Répercussioune vun hirer Säit aus, vun hirem Patron kënne gemaach ginn.

Mä mir mussen allegueren zesammen dergéint virgoen, fir deene kriminelle Leit, déi do an deenen Zich an an deene Bussen dee Vandalismus bedreiven, och Einhalt ze bidden. An domadder ginn ech den Accord vun der CSV-Fraktioun.

Ech soen lech Merci.

» **Une voix**. - Très bien!

» **M. le Président**. - Merci, Här Spautz. Elo kënnt den Här Berger. Här Berger, Dir hutt d'Wuert.

» **M. Eugène Berger** (DP).- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, fir den öffentlichen Transport méi attraktiv ze maachen, musse mer méi Offere schafen, musse mer besser Horairen hunn, a gewéinlech gëtt och drop higewisen, datt mer musse och méi e grouss Confort an eisem öffentlichen Transport hunn. Deem kann een nëmmen zoustëmmen. Zum Confort an de Bussen an an den Zich gehéiert sécher och, datt de Passagéier an och d'Personal sech a Sécherheet fillen, a Sécherheet kënnen reesen, net agresséiert ginn an datt och eben d'Personal mat där néideger Autoritéit ka seng Aarbecht maachen.

Och Lëtzebuerg ass keng Insel an och hei am Land héiert een déi eng oder aner Kéier vun Aggressiounen, Iwwerfäll oder soss verbal oder physisch Belästegungen am Zuch an am Bus. Bon, et liest een net ëmmer vun esou Zwëschefäll an der Press, mä et muss een awer wëssen, datt vläicht net vun all esou Incidenté bericht gëtt. An ouni elo wëllen den Däiwele un d'Mauer ze molen an dat elo vläicht ze vill héichzespillen, muss een awer einfach wëssen, datt mer och hei zu Lëtzebuerg déi eng oder aner där Fäll hunn.

Déi Phenomeener si sécherlech an anere Länner méi gravéierend. Besonnesch a Frankräich kenne mer dat jo, wou an de leschte Joren dat eng relativ grouss Envergure kritt huet, besonnesch am Metro, wou et och dann zum Deel zu ganz brutalen Aggressiounen kënnt. An dat huet jo och dann zum Deel zu Streike vum Personal gefouert, dat huet och zu ganz spezifesch Mesuren do gefouert, Reaktiounen, wéi datt dann natierlech eng verstärkter Präsenz vu regelrechte Patrouillé vum de Forces de l'ordre am Zuch ass, datt Kameraen installéiert gi sinn an esou weider.

Hei zu Lëtzebuerg kéint ee soen, datt vläicht ëm d'Joer 2005 e gewëssenen Héichpunkt erreecht war respektiv datt do méi där Fäll ze verzechnen waren, wouropshi jo dann och de Comité „Sécurité dans les transports“ eng Rei Propositione gemaach huet, déi dann och an dem Projet de loi hei schlussendlech hiren Nidderschlag fonnt hunn, vun deenen Aggressiounen, ob et elo verbalen sinn, wat, mengen ech, dee gréissten Deel vun deenen Aggressiounen ass, mä déi awer och kënnen physisch sinn.

Do sinn zum engen d'Leit, also d'Reesender oder d'Passagéier, concernéiert, mä ganz oft, oder besonnesch oft d'Personal, haaptsächlech d'Kontrolleren an d'Chaufferen, well déi jo musse oder sollen intervenéieren, wann en anere Passagéier belästegt gëtt oder wann eben ee sech net esou behält, wéi e soll, wann e säin Ticket net huet an esou weider.

Et ass kloer, datt dat och eng Aufgab ass vum Stat, fir sech déi néideg Moyenen ze ginn, fir all d'Leit ze schützen viru Gewalt, ob dat am öffentlichen Transport ass oder op anere Plazen.

Wéi wëlle mer dann elo hei zu Lëtzebuerg dee spezifesch Problem ugoen? Bon, mir gi sécherlech net esou wäit, an dat ass och richtig, wéi eis franséisch Noperen, wou jo eben, wéi ech gesot hunn, dee Problem eng ganz aner Envergure huet.

Bei deem virleiende Projet hei zu Lëtzebuerg ginn emol op där enger Säit d'Regelen harmoniséiert, déi scho kënnen ugewannt ginn. Mir hunn also an der Vergaangenheet schonn déi eng oder aner Dispositione gehat. Elo soll dat da bei all den Opérateuren ugewannt ginn; CFL, RGTR, TICE an d'Autobussen aus der Stad Lëtzebuerg. Mir betrieden also hei net komplett Neiland.

Och wann den Akzent hei bei deem Gesetzesprojet éischter op Repressioun geluecht ass, soll een awer net vergiessen, trotzdeem, datt een och weiderhi soll all Moyer vum der Preventioun ausschöpfen, dat heescht Sensibilisationcampagné lancéieren, op där anerer Säit och bei der Ausbildung vum Personal, besonnesch a Richtung Konfliktmanagement kucken, do déi eng oder aner Coursen ze ginn.

D'Agents de service, dat heescht d'Chaufferen an d'Kontrolleren, déi de Gros vum Personal jo ausmaachen, sollen also hei - wéi soll ech soen? - méi Pouvoir kréien, oder et gëtt preziséiert, datt se d'Recht hunn, en Delinquent, e Störenfried, egal wéi mer se wëllen nennen, opzefuerderen, sech uer-

dentlech ze behuelen, oder se och kënnen ze expulséieren aus dem öffentlichen Transport.

Ech muss och hei soen: Ech ka mer virstellen, datt an der Vergaangenheet dat net aneschtens war, wéinstens an der Praxis, datt do och déi Leit intervenéiert sinn an datt eben dann och do schonn dat konnt ugewannt ginn. Andeems mer also elo awer dat expressis verbis an e Gesetz aschreiwene, dem Personal dat Recht ginn, solle se méi Autoritéit kréien, sech och formal kënnen op déi Autoritéit beruffen, fir datt se da kënnen méi respektéiert ginn, wat natierlech awer herno muss um Terrain dann nach sech beweisen. Zumools well jo awer och am Endeffekt am Gesetz keng prezis, kloer Opléschung ass vun all deenen Injonctionen, déi se kënnen maachen.

Sécherlech wäert et och am Eeschtfall, souwuel an der Vergaangenheet wéi och an Zukunft, nach ëmmer dat Beschit sinn, wa wirklech e schlëmme Virfall ass, datt een do awer direkt d'Police ríft, fir datt déi kënnen intervenéieren.

Bon, de Projet gesäit och vir, datt dann Agents agréés d'Recht kënnen kréien, fir d'Leit opzefuerderen, sech auszuweisen, oder se eben och dann aus dem Zuch oder Bus ze setzen. Hei bleiwen e puer Froenzechen opstoen: Wéi sollen déi Agenten da genau agesat ginn? Wéi vill sollen der zum Asaz kommen?

Well ech wëll hei nämlech eng Klamer opmaachen: Mir hunn an anere Kontexter vun enger Reform vun den Agents municipaux scho geschwat, datt déi solle méi Kompetenze kréien, an en Argument, wat jo ëmmer do invoquéiert ginn ass, fir datt déi Reform net virukënnt, ass dat, datt eben hei net soll eng zweet Police, eng gewësse Police soll opgebaut oder kreéiert ginn. Da muss een also kucken, wann dat also do en Argument ass, firwat dat net hei en Argument war, well mer jo hei awer dann éischter an déi Richtung ginn, Agenten ze kreéieren, déi e gewëssenen, géif ech emol soen, Pouvoir de police hunn.

Och de Statsrot huet dorobber higewisen, datt et hei zu verschiddene juristeschen Inkohärenze ka kommen. Bon, dat gesot, ech mengen d'Ziler hei si sécherlech löblich, an d'Praxis muss eben dann nach weisen, ob mer déi Ziler och kënnen erreechen.

De Rapporteur, deem ech nach net Merci gesot hat fir seng gutt Aarbecht, da wëll ech dat och nach maachen, huet och virgeschloen, fir eben dann no engem Joer de Bilan ze maachen. An ech mengen, mir kënnen dat natierlech och ënnerstëtzen, an ech wëilt hei och den Accord vu menger Fraktion zu deemem Projet erabréngen.

Merci.

» **Plusieurs voix**.- Très bien!

» **M. le Président**.- Merci, Här Berger. Da kënnt den Här Gibéryen. Här Gibéryen, Dir hutt d'Wuert.

» **M. Gast Gibéryen** (ADR).- Merci, Här President. Ech wëll och vun eiser Säit aus dem Kolleeg Roland Schreiner, wéi scho bei deemem Projet virdrun, Merci soen. Ech mengen, hien huet als Fachmann vum Secteur, kann ee roueg soen, hei de Rapporteur ervirbruecht. An deem, wat e souwuel am schrëttleche wéi mëndleche Rapport gemaach huet, ass am Prinzip och näischt bäizéfigen, wat direkt de Projet ubelaangt.

Dee Projet, dee mer hei maachen, geet ëm d'Sécherheet am öffentlichen Transport. An et ass scho richtig, datt mer deen och grad verbanne mat deemem Dag, dem Welttag vun der Sécherheet op den Aarbechtsplazen.

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

Et ass elo leider traureg, datt mer e gesellschaftleche Problem hunn, deen ëmmer méi ëm sech gräift, wou mer Attacke feststellen. Net nëmmen an öffentliche Gebaier, net nëmmen am öffentlichen Transport, mä am Alldeeglechen, mengen ech, héiere mer aus den Noriichten, datt mer Attacken tëschent Jugendlechen oder anere Leit kréien, déi leider zouhuelen, och an eiser Gesellschaft.

Et ass also e Gesellschaftsproblem, dee mer hunn, wou mer eis alleguer musse de Kapp zerbréchen, wat een net eleng, mengen ech, däruf op déi Problemer limitéieren, déi mer hei am öffentlichen Transport hunn.

Et sinn Attacken an deemem Zesummenhang, déi éischters a Richtung Vandalismus ginn, datt vill Saachen onnëtz futti gemaach ginn. Et sinn awer net nëmme verbal Attacken, mä et sinn och kierperlech Attacken. Ech mengen, dat hält leider zou, an do si mer alleguer gefuerdert.

Et ass sécherlech schwéier fir déi Leit, déi an deem Secteur schaffen, fir d'Zuchperso-

nal. Ech denken och a virun allem un d'Chauffeuren, déi mat de Bussen ënnerwee sinn, déi dacks eleng sinn am Bus mat Leit, wou se sech da schwéier musse doen, fir sech do kënnen ze wieren, an nach vill méi engem grouss Risiko an enger Gefor ausgesat sinn, wéi wa méi Leit derbäi sinn a méi Personal derbäi ass.

Virun allem déi, déi oft nuets ënnerwee sinn, an déi, wéi gesot, eleng ënnerwee sinn. Do muss ee wahrscheinlech och eng Kéier dozou kommen, datt ee muss bei de Buschauffeur eng zweet Persoun, wa mer et net an de Grëff kréien, bäiginn, fir hir Sécherheet och nuets ze garantéieren. Wat traureg wier, mä ech mengen, mir hunn awer och eng Verpflichtung, fir eben de Leit, déi an deem Secteur schaffen, eng Garantie op hir perséinlech Sécherheet ze ginn.

D'Gefor ass awer net nëmme wat d'Personal ubelaangt, et gëtt se och vis-à-vis vun deenen anere Passagéier. Ech mengen, mir alleguer si bestreift, fir den öffentlichen Transport méi attraktiv ze maachen, fir e méi interessant ze maachen, an an deene leschte Joren ass jo och d'Zuel vun de Leit, déi den öffentlichen Transport benotzen, relativ rapid an d'Luucht gaangen. Ech mengen, mir sinn all bestreift, fir och an deenen nächste Joren déi Zuel nach weider auszubauen.

Esou ee Faktor wéi deen heiten, en Onsécherheetsfaktor fir déi Leit, déi matfueren, d'Passagéier, ass natierlech e Réckschlag an där Richtung. Ech mengen, fir all Mënsch, dee mam öffentlichen Transport fíert, hu mer eng verdammte Pflicht, ze versichen him e Maximum u Sécherheet ze ginn, dem Personal an dem Passagéier, dee mat dem öffentlichen Transport matfíert. Well wa mer dat net realiséieren, an dat héiert een och heiansdo vu verschiddene Leit, déi soen: „Ech fueren net méi mam Zuch, well ech fäerten, well ech do ebe verbal oder physisch attackéiert ginn.“ Duerfir ass et eis verdammte Pflicht, fir de Leit eben déi Garantie ze ginn.

Et ass net einfach, ebe well dat sech net op eng kuerz Plaz limitéiert. En Zuch ka grouss sinn, et sinn d'Garen, et si Bussen, et ass also eng riseg Fläche, wou déi Attacken do kënnen méiglech sinn, a fir dat wirklech flächendeckend kënnen ze kontrolléieren, ass keng einfach Saach. An och, wann esou Situatiounen antrieden, wësse mer, datt dat net einfach ass, well déi Leit, déi jo an där doter Phas sinn, si jo net bequem, a wa se verbal Attacke maachen, wa se physisch Attacke maachen, wa se Vandalismus maachen, da si se selbstverständlech och an där Atmosphär fir géint déi Leit virzegoen, déi dann e Recht hunn, fir ze kontrolléieren a fir Uerdnung an dem öffentlichen Transport ze suergen.

Duerfir ass dat heite Gesetz eiser Meinung no e gutt Gesetz, well et an déi richtig Richtung geet, fir eben deene Leit, deenen Agents de service méi eng gesetzlech Basis ze ginn, fir datt do ka reagiert ginn, agéiert ginn, och wa mer wëssen, datt mat deemem Gesetz sécherlech net alles wäert zu 100% wichtig sinn. Wichtig ass awer och, datt d'Personal, wat do ass, richtig geschoult gëtt.

Et ass net einfach, fir mat Leit, déi an enger Situatioun sinn, wou se ebe Vandalismus maachen, wou se d'Leit attackéieren, fir mat deene Gesellen ëmzegoen. Dat ass net esou einfach. Duerfir mengen ech ass et och wichtig, datt dat Personal, wat mer do asetzen, richtig geschoult gëtt, wéi een an esou Situatioun mat deenen ëmgeet. An et ass och wichtig, datt mer genuch Leit an deem Beräich hunn, fir ebe fir Uerdnung an dem öffentlichen Transport ze suergen.

Dat gesot, Här President, géif ech selbstverständlech d'Zoustëmmung vun eisem Grupp zu deemem Gesetz bréngen.

» **Une voix**.- Très bien!

» **M. le Président**.- Merci, Här Gibéryen. Den Här Jaerling huet als leschte Riedner d'Wuert.

» **M. Aly Jaerling** (*Indépendant*).- Merci, Här President. Virdru wollt ech emol eng Kéier schnell sinn, elo ass dat och nach schifgaangen, mä ech wëll awer d'Wichtigkeet vun deemem Projet obgréissen.

Ech wëll awer, wéi ech scho virdru gesot hunn, och e puer rechtlech Bedenken abréngen, ob et effektiv den Agent agréé - et gëtt nämlech en Ennerscheid zwëschent Pabeiere kontrolléieren an een aus dem Zuch eraussetzen -, wou ech einfach der Meinung sinn, dass dat awer éischter misst der Police hir Aufgab bleiwen.

Éischters emol, well déi Leit net dofir geschoult sinn, esou dass ech awer éischter géif mengen, dass misst drop zrëckgegraff ginn, wann et Konfliktsituatiounen gëtt, dass

awer d'Police soll direkt ageschalt ginn, fir dass déi déi Beamte schützen, well se net geschoult si fir esou Situatiounen entgéintzewierken.

Et bleift awer nach eng Fro op, an dat ass déi vun den Iwwerwaachungskameraen. Déi Fro bleift op, ob een déi net awer soll geziilt asetzen an den Zich, an de Bussen, besonnesch wat de Vandalismus ubelaangt. Well wa Vandalismus geschitt, da geschitt dat heemlech, da geschitt dat jo net öffentliche. Wann do Iwwerwaachungskamerae sinn, fir déi Situatiounen ze iwwerwaachen, a selbstverständlech därferen déi dann nëmmen agesat ginn am Fall wou eng Infraktioun geschitt, därfer se nëmme gekuckt ginn. Si därferen awer net fir aner Zwecker benotzt ginn.

Ech mengen, et ass ëmmer eng Problemdiskussioun, wann ee vun Iwwerwaachungskamerae schwätzt. Mä hei, wann een all Dag mam Zuch fíert, da gesäit een, wat fir en deiert Material een do zur Verfügung gestallt kritt, an dass dat Material awer soll respektéiert ginn. Ech mengen, et gëtt wirklech komfortabel Zich, déi mer elo am Moment hunn, besonnesch déi nei, déi mer elo bäikritt hunn, och wann d'Dieren heiansdo net op an zou ginn, mä dat ass en technesche Problem.

An deen anere Problem, vun deem mer schwätzen, vun der Sécherheet vun den Aarbechtsplaze bei der Bunn an och beim öffentlichen Transport, esou wëll ech awer och vun der Sécherheet vun den Aarbechtsplaze vun deene Leit schwätzen, déi mam Zuch fueren. Well do ass nämlech e Problem, dass et ëmmer méi oft virkënnt, dass d'Zich ze spéit fortfueren, ze spéit ukommen, dass da Leit ze spéit op hir Aarbecht kommen, an dass dat ka Konsequenze kréien och op hir Aarbechtsplazen.

Ech mengen, do missten awer och méi Efforté gemaach ginn, wat d'Pünktlechkeet vun den Zich ubelaangt. Et misst sech och iwwerluecht ginn, vu Säite vun der Regierung, dass, wann d'Leit ze spéit op hir Aarbecht kommen, se da missten entschiedegt ginn, grad wéi an anere Länner, wéi zum Beispill an Däitschland oder an der Belsch, wou et Méiglechkeete gëtt, fir déi Leit ze entschiedegen, wa se ze spéit op hir Aarbecht kommen. Oder zumindest eng Méiglechkeet schafen, dass se kënnen an de Garen en Zertifikat kréien, wann d'Zich ze spéit kommen, wann et net hir Schold ass. Ech mengen, dat wier och schonn e Schrëtt an d'Richtung vun der Sécherheet vun den Aarbechtsplaze vun de Leit, déi mat den Zich fueren.

Ech soen lech Merci.

» **M. le Président**.- Merci, Här Jaerling. Den Här Minister Lucien Lux huet d'Wuert.

» **M. Lucien Lux**, *Ministre des Transports*.- Léif Kolleeginnen a Kolleegen, e puer Remarque zu deem, wat nach virdrun an deem Débat iwwert dat Gesetz zur Grënnung vun der Administration des Chemins de Fer gesot ginn ass. De Kolleeg Eugène Berger hat mech gefrot gehat am Zesummenhang mam Systemmanagement. An der Tëschenzäit hunn ech mech schlaugemaach, dass dee Management sech aus zwee Deeler zesummesetzt.

Do ass dann een Deel, dee méi berühmten ETCS-Sécherheetssystem, mat derbäi, an och een Deel, deen iwwer Mobiltéléfone geet. Bei deenen zwee Beräicher ass d'Lëtzebuerger Eisebunn natierlech mat derbäi. Am ETCS, wou eise Budget bei 23 Milliounen Euro läit, kréie mer aus deem Kuch, deen do zu Bréissel läit, 50% vu Bréissel bäigeluecht. Ech mengen, dat ass eng Äntwert nach op eng Fro vu virdrun.

Zu deemem Projet hei wëll ech zwee Mercië soen, engersäits u de Kolleeg Roland Schreiner fir seng Aarbecht hei, awer virun allem och un d'Sozialpartner, déi am Rumm vun engem Groupe de travail am Ministère laang un dëser Aarbecht matgeholfen hunn an och hir Meinung do abruucht hunn. Souwuel d'CFL selwer wéi och d'Gewerkschaften an hir Delegéierten, déi um Terrain am beschte wëssen a mat spieren, wéi grouss de Problem oft ass.

Et ass wichtig haut nach eng Kéier ze soen, dass engersäits den öffentlichen Transport natierlech iwwerall op der Welt e bëssen deen Nimbus huet vun enger ganz populärer Plaz, mat allem, wat dat u Positivem, u Convivialitéit an u sozialem Liewe mat sech bréngt. Mä natierlech generéiert en och vill vun de Problemer, déi an eiser Gesellschaft u sozialer Ausgrenzung an u ganz anere Problemer sinn.

Ech mengen, dass mer zwee Messagë musse gläichzäiteg soen. Deen een ass deen, dass den öffentlichen Transport keng „zone de non-droit“ därfer sinn an därfer ginn, an dass mer alles musse maache fir

déi Leit, déi do schaffen, ob et Zuchbeglee-der sinn, ob et Mécanicienen, Chauffeuren oder wat ëmmer sinn, dass mer mat alle Méiglechkeeten, déi mer hunn, hannert hinne musse stoen, fir dass se kënnen an uerdentleche Konditiounen, ouni brauchen Angscht ze hunn, hir Aarbecht verriichten.

Gläichzäiteg ass natierlech besonnesch a Krisenzäiten, déi mer kennen, Augmentatioun vu Chômage, och ze soen, dass mer gläichzäiteg och eng Politik am breede Sënn musse maachen, fir sozial Ausgrenzungen ze verhënneren. An do, mengen ech, dat muss een hei de Mëtteg soen, ass den öffentlichechen Transport weder schëlleg un all deene Problemer, déi mer dobausse kennen an der Gesellschaft, nach ass en outilléiert fir dorobber, op all déi Froen, am Horizontal gekuckt, eng Äntwert kënnen ze ginn.

Do ass d'Famill gefuerdert, do ass d'Schoul gefuerdert. Do sinn, mengen ech, ganz vill Acteure gefuerdert, a virun allem ass gefuerdert, och am soziale Beräich, eng Politik, déi verhënnert, dass et Isolatioun gëtt, an dass et Leit gëtt, déi wierklech ganz grouss Problemer mat ronderëmschleefen a sech dann op eng Aart a Weis austoben, déi net akzeptabel ass, a wou dëst Gesetz a sengem Mooss och Méiglechkeete gëtt, Moyené gëtt, fir dorobber kënnen ze äntwerten. Och wann ee weess - an ech mengen, dat ass bal vun all Riedner gesot ginn -, dass och esou e Gesetz, och Paragraphe mat Sécherheet net wäerte wéi e Coup de baguette magique all Problemer aus de Féiss bréngen. Dofir, mengen ech, ass vill méi néideg.

Ech wëll och nach ee Punkt soen, fir op déi lescht Joren zrëckzekucken. Wa mer an e puer Woche wäerten déi nei Kontrakter ënnerschreiwe mat der Eisebunn als Stat fir e Contrat de service public fir déi nächst Joren, da mengen ech, dass ee vun de wichtige Punkte wäert dee sinn, och feststellen, dass déi Politik, déi mer gemeint hunn déi richteg ze sinn, fir iwwerall d'Personal vun de Garen a vun de Quaien an aus den Zich éischter zrëckzezéien an eng Eisebunn oder iwwerhaapt en öffentlichechen Transport dohinnerzeustellen, dee kee Gesiicht huet, definitiv net déi richteg Politik war.

Ech mengen, dass et an deenen neie Kontrakter noutwendeg ass, dass mer net nëmme mussen déi grouss infrastrukturell Investitiounen kucken, mä dass mer och eng grouss Suerg an deenen nächste Jore musse ginn, ech géif bal soen, der Feinmotorik, andeem mer derfir suergen, dass an de Garen, op de Quaien et Leit gëtt, déi net nëmme dofir do si fir Billjeeën ze kontrolléieren oder fir Recht an Uerdnung ze suergen, mä déi einfach och Service-Provider, wéi dat haut op Lëtzebuergesch heescht, sinn, fir de Leit ze hëllefen, d'Leit ze informéieren, ze beroden, hinnen e Gefill vu Sécherheet ze ginn.

Ech mengen, dat sinn déi beschte Kameraen. Kamerae si vläicht noutwendeg, an dat maache mer jo och op der Eisebunn, souwuel an den Zich wéi op de Quaien. Mä déi beschte Kamerae sinn déi Leit, déi dorëmmer präsent sinn an déi kënnen hëllefen d'Attraktivitéit och nach ze verbessern. Et ass jiddefalls, mengen ech, dee Wee, dee mer musse maachen.

Ech wëll zum Schluss just nach soen, dass mer an der Fro vun de Verbueten haut déi Méiglechkeet jo schonn hunn, fir een aus dem öffentlichechen Transport - wéi soll ech soen - erauszekomplimentéieren duerch en offizielle Verbuet. Ech wëll soen, dass ech an dëser Legislaturperiod Gott sei Dank nëmme eng Kéier vun där Méiglechkeet Gebrauch gemaach hunn. Mä déi Méiglechkeet brauch een. Wann hannendru keng Sanktioun besteet, da sinn déi Leit um Terrain och relativ schlecht drun. Wa se net mat enger gewëssener Autoritéit, och mat der Autoritéit vun der Sanktioun kënnen optrieden, dann hëlleft dat net ganz vill.

Zweetens wëll ech soen, ech hat et schonn ugedeit: Mir praktizéieren op der Eisebunn natierlech och d'Iwwerwachungskameraen an den Zich an och dobaussen. Dat huet iwwregens dozou gefouert, dass bei deem ganz schlëmmen an dramateschen Incident, dee mer op der Héicht vun Hollerech haten - bei deem Ugrëff vun enger Persoun am Zuch mat Feier -, zwar den Incident net verhënnert ginn ass, leider Gottes, mä dass awer d'Kamerae weinstens derfir gesuergt hunn, dass d'Enquête relativ einfach war, well déi Biller och ganz genau retracéiert hunn, wat am Zuch geschitt ass. Mir hunn natierlech derfir gesuergt, och op der Eisebunn, dass déi Kamerae mat allen Autorisatiounen, wéi se vu staatlecher Säit gefuerdert sinn, och ausgeriicht sinn.

Zu dem leschte Punkt, déi Bemierkung vum Här Jaerling, wëll ech soen, dass d'Eisebunn grouss Effortë mécht bei der Ponctua-

litéit. Ech wäert him déi lescht Zuele ginn, well mir loossen eis nämlech do vun enger onofhängeger Institutioun kontrolléieren a mir kréien och periodesch doriwwer eng Zensur ausgestallt. Déi Zensur gesäit am Verglach - dat ass net onbedéngt gesot, dass mer dann nach ganz gutt sinn -, mä am Verglach zu deenen aneren Opérateuren an den Nopeschlänner sti mer do mat engem héijen Undeel vun Zich, déi pünktlech fueren. Mä, wéi gesot, et muss den Usproch sinn, fir all Dag derfir ze suergen.

Et féiert natierlech dozou, dass - wann ee kuckt an deene leschte Joren, wéi vill Zich a wéi vill Takt derbäikomm sinn, wéi vill och um Niveau vu Fracht derbäikomm ass bei der CFL-Cargo - mer en Netz hunn, wat vu Joer zu Joer méi belaascht ass a wat deementsprechend natierlech och bei deem klegngsten Incident dozou féiert, dass hannendrun eng Kettereaktioun dozou féiert, dass mer Onpünktlechkeete kréien. Dat muss ee verhënneren.

Virun allem probéiere mer mat deem Gesetz hei e Stéck vu Sécherheet an den öffentlichechen Transport eranzekréien. De Roland Schreiner huet am Ufank zu Recht gesot - ech mengen, domat soll een och ophalen -, den Usagere solle mer soen, dass den öffentlichechen Transport sécher ass an dass se roueg an a Rou kënnen dov u Gebrauch maachen. D'Tatsaach - den Här Gybérien huet et ugedeit gehat -, dass mer an deene leschte véier Joer jo d'Zuel vun den Usagere ëm 20% an d'Luucht gesat hunn, weist, dass dat Vertrauen och do ass, an dorunner solle mer schaffen.

Merci.

» M. le Président. - Merci, Här Minister. Mir kommen elo zum Vote vun dësem Projet de loi.

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

De Vote fänkt un. Déi perséinlech Stëmme fir d'éischt. Et feelt nach ee Vote. D'Ofstëmmen ass ofgeschloss. De Projet de loi 5710 ass eestëmmeg mat 59 Jo-Stëmmen uge-

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Fabienne Gaul (par Mme Christine Doerner), MM. Marcel Glesener (par M. Marcel Oberweis), Norbert Hauptert (par M. Lucien Thiel), Mme Françoise Hetto-Gaasch, MM. Ali Kaes, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar (par Mme Martine Stein-Mergen), Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marcel Sauber, Jean-Paul Schaaf, Marco Schank, Marc Spautz, Mme Martine Stein-Mergen, MM. Fred Sonnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler, Raymond Weydert (par Mme Sylvie Andrich-Duval) et Michel Wolter;

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

MM. Eugène Berger, Xavier Bettel (par M. Fernand Etgen), Mme Anne Brasseur (par M. Claude Meisch), M. Fernand Etgen, Mme Colette Flesch, MM. Charles Goerens (par M. Carlo Wagner), Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. Eugène Berger), Claude Meisch et Carlo Wagner;

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

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

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 de loi iwwert de SIGRE. De Rapporteur ass hei den honorabelen Här Negri. Ageschriwwen sinn: den Här Clement, den Här Wagner, den Här Kox an den Här Meh-



9. 5933 - Projet de loi autorisant le Gouvernement à participer au financement des travaux d'agrandissement et d'assainissement de la décharge pour déchets ménagers et assimilés et des ouvrages techniques annexes du SIGRE

Rapport de la Commission de l'Environnement

» M. Roger Negri (LSAP), rapporteur. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, SIGRE steet fir Syndicat intercommunal pour la gestion des déchets ménagers, encombrants et assimilés en provenance des communes de la région de Grevenmacher, Remich et Echternach. De SIGRE verschafft also den Haushaltsmüll, de Sperrmüll an ähnleche Müll vu 25 Gemengen aus dem Oste vum Land op der Décharge am sougenannte Muertendall, direkt niewent der Autobunn vun der Stad Lëtzebuerg op Waaserbëleg, un der Sortie Fluessweller, a läit op dem gemeinsamen Terrain vun de Gemenge Betzder a Gréiwemaacher.

Den Objet vum Gesetz vun haut ass, dem Offallsyndikat SIGRE 9.207.607 Euro staatlech Subsiden aus dem Fonds pour la protection de l'environnement zoukommen ze loosse. De Moment brauche mer nach ab engem Montant vu méi wéi 7,5 Milliounen Euro e Gesetz, fir Statsgelder ze dépenséieren. Ab der nächster Woch wäert dëse Montant jo op 40 Milliounen an d'Luucht goen, wa mer dat entspreichend Gesetz behandel-

en. Här President, éier ech op den Detail vum Projet de loi vun haut iwwert de SIGRE ze schwätze kommen, wëll ech fir d'éischt op déi allgemeng Hausmüll/Offall-Situatioun hei zu Lëtzebuerg agoen. D'Gestioun vum Haushaltsmüll ass am Gesetz vum 17. Juni 1994 geregelt. D'Haaptobjektiver sinn: éischstens, d'Preventioun an d'Reduktioun vu Müll, zweetens, d'Valorisierung vu Müll duerch Recycling, an drëttens, d'Eliminatioun vun deem Müll, deen net méi ka valoriséiert ginn.

Dëse leschten drëtte Punkt vun der Eliminatioun vum Reschthausmüll geschitt hei zu Lëtzebuerg an dräi interkommunale Syndikater: éischstens d'SIDOR-Verbrennungsanlag zu Leideleng, zweetens de SIDEC, en interkommunale Syndikat vu 55 Gemengen aus der Regioun Dikrech, Ettelbréck a Colmar-Bierg mat der Décharge um Fridhaff bei Dikrech, an drëttens dann de SIGRE.

Den neie SIDOR-Projet de loi hate mer jo den 30. Abrëll 2008 hei an der Chamber gestëmmt.

De SIDEC fonctionnéiert mat enger mechanescher Virbehandlung, a seng maximal Exploitatioun ka bis zum Joer 2020 goen. Hei gëtt, zesumme mam Ëmweltminister, no aneren Eliminatiounsméiglechkeete gesicht. Ervirsträiche wëll ech déi gutt Zesummenaarbecht ënnert deenen dräi Syndikater, déi sech géigesäiteg hëllefe bei Enkpäss.

Här President, den Offallsyndikat SIGRE am Muertendall ass den 28. Februar 1974 iwwer en Arrêté grand-ducal instituéiert ginn an ass den 1. Januar 1979 a Betrib gaan. De SIGRE sammelt hautdësdags de Müll vu 25 Gemengen am Oste vum Land. Dat sinn: Bech, Bäerdref, Betzder, Biwer, Bus, Biermereng, Konsdref, Duelem, Iechternach, Fluessweller, Gréiwemaacher, Jonglënster, Lellgen, Manternach, Mäertert, Mompech, Mondorf, Réimech, Rouspert, Schengen, Stadbriedemes, Waldbëlleg, Waldbriedemes, Wellesteen a Wuermeldeng.

D'Décharge vum Muertendall ass vun 1979 bis 1991 vum SIGRE-Syndikat géréiert an exploitéiert ginn. Den Offall ass um natierleche Buedem ofgelagert ginn, nodeems dass den Terrain ofgeholzt gi war an de gudde Buedem décapéiert gouf.

Et gëtt estiméiert, dass bis 1991 350.000 m³ Hausmüll, Sperrmüll an Déchet-inerten um SIGRE deponéiert goufen. Am Dezember 1991 ass et zu engem Brand op der Deponie Muertendall komm, an d'Gemeng Betzder hu et d'Deponie zoumaache gelooss. 1992 ass de Betrib erëm deemools deelweis opgehol ginn. Tëschent 1992 an 2003 sinn am Ganzen 289.808 Tonne Müll um SIGRE deponéiert ginn.

De SIGRE huet hautdësdags eng maximal Opnahmecapacitéit u Müll vu 40.000 Tonne pro Joer opgrond vu sengen technesche Méiglechkeeten. Opgrond vu Berechnunge vum respektiven Ingenieursbüro läit de Gesamtvolumen, deen nach um SIGRE an Zukunft deponéiert ka ginn, bei 1.201.000 m³.

Wann een dervun ausgeet, dass 25.000 Tonnen Offall an Zukunft an der Moyenne pro Joer ufalen, da kënnt een nom Bureau d'études, deen eng Moyenne vu 26.100 Tonne pro Joer estiméiert huet, op weider 46 Joer Exploitatiounsjoren.

Wann een des Weideren dervun ausgeet, dass an Zukunft nach méi recycléiert ka ginn an domat manner Offall ze traitéieren ass, da kann een de Moment vun enger prévisibler Exploitatiounszäit am Muertendall vun nach méi wéi 50 Joer, also bis zum Joer 2060 ausgoen. Dat ass nach ganz laang, an domat ass et vu grousser Importenz, dass elo déi richteg technesch an administrativ Mesurë geholl ginn, fir dass dës Perspektiv och esou kann agehale ginn.

De Site Muertendall huet eng Gesamtfäch vu 14,05 ha, wouvun 11,10 ha fir déi direkt Offalloflagerung zur Verfügung stinn. D'Décharge ass opgebaut op enger Basisofdichtungsmass, kombinéiert mat engem separate Kollektorfwaassersystem fir Schmotzwaasser a Reewaasser.

D'Décharge ass ausserdeem mat Gascap-teuren équipéiert, fir de Gas, dee sech duerch de Stockage iwwerenee vum Offall bilt, ze récupérieren. Hei ass säit Ufank 2009 e BHKW, e Blockheizkraaftwierk a Betrib, dat et erlaabt, de récupérierter Gas a Stroum an Hëtzt ëmzesetzen an domat d'Bürosgebaier vum SIGRE ze hëtzen.

Här President, déi technesch Basisplanifikatioun vun der Décharge um SIGRE huet am Joer 1993 dräi Bauphasë virgesinn, déi folgend waren:

Éischstens, fir d'éischt soll eng Buedem-digue gebaut ginn, fir d'Décharge ze begrenzen. Déi fréier Décharge gëtt relogéiert an d'Assise vun der neier Décharge reprofiliéiert an ofgedicht. Des Weidere soll d'Receptioun vun de Camionen an den Transbordement fir d'Ofuede vum Material op déi heiteg Plaz kommen. Entspreichend administrativ Gebailechkeete sollen och gebaut ginn.

Zweetens, de SIGRE gëtt duerno an zwou Etappen erweidert, wouzou dee ganze Rescht vum Müll vun der aler Anlag fachgerecht matverschafft gëtt. Hei ass als Sousbassement eng zwee Meter déck Couche aus prétraitéiertem a gemuelenem Offall als Ofdichtung virgesi ginn.

Drëttens, eng drëtt Erweiderungsphas begräift ënner anerem de Bau vun engem Drainageréseau, déi entspreichend Ofdichtungstechniken an de Bau vu Verbindungsweeër.

Den Transbordement vun de Camionen déngt derzou, d'Camionen alleguer ze entlueden a sämtlech Materialien ze triéieren. Domat kënnt och kee Camion méi direkt op d'Décharge, wou een net ëmmer weess, wat e gelueden huet. D'Transbordementsanlag ass am Joer 2001 a Betrib geholl ginn.

Dat knaschtegt Sammelwaasser vun der Décharge leeft an eng speziell Perkolatiounsklär-anlag, déi am Joer 2005 a Betrib geholl ginn ass. D'Reewaasser, wou een dervun ausgeet, dass et verschmotzt ass, leeft an d'Kanalisation vum Potaaschbiereg Richtung Gréiwemaacher. Dat net verschmotzte Reewaasser gëtt an d'Groussbëschbaach ofgeleet.

De SIGRE huet och eng Statioun, fir d'Kolekt vu recycléierbare Stoffen unzehuelen, wéi Bëtonsoffäll, Grünschnitt, verschidden Hëlzer, Schrott, Kartong a Pabeier, Glas, al Pneuen an esou weider. Säit 2007 ginn och d'Déchete vun der SuperDrecksKëscht agesammelt.

Um SIGRE fonctionnéiert och säit 2005 eng Kompostéierungsanlag, wou de Grünschnitt op enger Fläch vu 5.300 m² opbereet gëtt. Nachholbedarf besteet awer beim Asammele vum biodégradabelen Hausmüll, wou nach keng Strukture bestinn. Dëst muss kuerzfristeg nogeholl ginn. Well dat, wat bei anere Kompostéierungsanlagen hei am Land fonctionnéiert, muss och beim SIGRE kënnen organiséiert ginn.

A fir voll éligibel ze sinn, fir Subsiden ze kréien aus dem Fonds de la protection de l'environnement gehéiert d'Asammele vum Hausmüll dozou. Mir ginn dervun aus, dass dee Message och ëmgesat gëtt.