

Beispill d'Europäesch Unioun ee Partenaire, deem hei kéint ënnerschreiven, deem dat bis dato nach net gemaach huet, mä deem et vläicht eng Kéier an der Zukunft mécht.

Wéini kann ee sech op dës Konventioun beruffen? Et muss internationale Flugverkéier sinn. Et ass nëmmen dann, wa se kann antrieden. Besonnesch Regeln an där Konventioun halen awer och fest, wann et sech ëm Transport intermodal handelt, wéini datt se agraift. Zum Beispill, wann et Flugverkéier kombinéiert mat Schëffverkéier oder mat Bunnverkéier ass, dann trëtt dës Konventioun am Prinzip nëmmen a Kraaft fir den Deel Flugverkéier, wann deem awer selwer international ass. Expressis verbis ausgeschloss ass den Transport vum Brëif, also vun allem wat d'Post betrëfft.

De System vun de Responsabilitéiten, deem hei an dëser Konventioun festgehalen ass, ass relativ avantagéis fir déi Leit, respektiv fir déi Materialien, déi zu Schued kommen. An zwar mécht dës Konventioun eng Differenz tëscht Persounen a Bagagen op där enger Säit, an dem Material op där anerer Säit.

Sinn et Persounen, respektiv Bagagen, déi zu Schued kommen, dann ass et esou, datt wann de Schued ënner 100.000 DTS ass - dat ass d'Referenz par rapport zum Fonds monétaire international -, dass d'Responsabilitéit vum Transporteur objektiv ass. Hie ka sech och do net méi exonéréieren. Ass de Schued méi grouss, dann ass et esou, dass et eng Présomption de responsabilité am Chef vum Transporteur ass, wouvunner hie sech awer kann exonéréieren, andeems datt hie beweist, datt et net seng Schold ass, respektiv datt et engem Drëtte seng Schold ass, datt e Problem opgetrueden ass.

Bei de Marchandisen ass de Système de responsabilité am Fong geholl och deem nämlechten, an zwar datt wa Marchandise verluere geet, respektiv endommagéiert gëtt, respektiv ganz verluer geet, dee Moment et och esou ass, dass eng Présomption de responsabilité dans le chef du transporteur besteet an et un him ass ze beweisen, dass hien net schëlleg ass, respektiv dass en Drëtte Schold ass, oder datt d'Marchandise schlecht agepaakt war oder wéi och ëmmer.

Dann ass et wichteg festzehalen, dass wann een esou eng Konventioun schreift, dass d'Leit och wëssen op wat fir e Geriicht se gi wa se wëlle kloen. Do ass eng Ouverture gemaach ginn, an zwar sinn et elo am Fong geholl fënnef Juridictionsméiglechkeeten, déi et gëtt. Déi éischt ass beim Domicile vum Transporteur oder zweetens beim Siège d'exploitation vum Transporteur oder bei deem Siège, wou den Transporthandel ofgeschloss gouf oder do, wou d'Marchandise, respektiv de Passagéier hält missen ukommen, dem Lieu de la destination. A wann et sech ëm Schued u Persounen handelt, do ass et och nach esou, dass den Domicile de la résidence principale vum Passager ka revendiquéiert ginn.

Mir hunn an der Kommissioun dësen Text analyséiert. De Statsrot huet säin Avis och ginn an et wäert dann och esou sinn, dass, esoubal wéi dës Konventioun a Kraaft trëtt, déi bestehend Législatiounen hei am Land natierlech ausser Kraaft sinn, an dass dann déi nei Législatioun vun der Convention de Montréal antrëtt. Mir waren an der Kommissioun der Meinung, dass dëst e Projet wär, dee mer als Land géife brauchen, wa mer op internationalem Plang wëlle matmaachen, och wa mer wëlle verhandele mat anere Länner. Mir hunn dës Konventioun eestëmmeg an der Kommissioun gutt gehalen an ech géif och d'Plénière invitéieren, dësem positive Vote nozekommen. Ech soen lech merci fir d'Nolauschten.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Als éischte Riedner ass d'Madame Mady Delvaux agedroen. D'Madame Delvaux huet d'Wuert.

Discussion générale

Mme Mady Delvaux-Stehres (LSAP).- Merci, Här President, fir d'Wuert, just fir der Madame Durdu merci ze soen, dass se sech deem Arrêt de rapport ugehall huet. Ech bréngen den Accord vun der sozialistescher Fraktioun dozou.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Den Här Schummer ass deem nächste Riedner.

M. John Schummer (DP).- Jo, Här President, och ech géif am Numm vun der DP-Fraktioun der Madame Durdu merci soe fir dee Rapport, deem en technesche Projet war, deem si in extenso gemaach huet. Mir hunn deem näischt bäizefügen a mir wäerten dee Projet stëmmen.

Une voix.- Très bien.

M. le Président.- Den nächste Riedner ass den Här Norbert Hauptert.

M. Norbert Hauptert (CSV).- Här President, ech wëll dann och der Madame Durdu merci soe fir hire Rapport a den Accord vun eiser Fraktioun ginn.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Als nächste Riedner ass den Här Fernand Greisen agedroen. Den Här Greisen huet d'Wuert.

M. Fernand Greisen (ADR).- Merci, Här President. Ech wëll och merci all deene Leit soen, déi un deem Projet matgeschafft hunn. D'Madamé Rapporteur huet dat Noutwendegst alles erkläert. Ech bréngen och d'Zoustëmmung vum ADR.

Wann ech just eng Fro nach kënnst stellen? Ech hunn d'Kriticke vum Conseil d'Etat gelies, do sinn nach fënnef Akten net ratifizéiert. Vun 1971 een, an déi aner véier vun 1975. Wann den Här Minister eis kënnst soen, ob dat fir eis och deemnächst an Zukunft noutwendeg gëtt an ob et eppes Wichteges ass. Ech soen lech merci.

M. le Président.- Als leschte Riedner kënnst den Här François Bausch un d'Rei.

M. François Bausch (DÉI GRENG).- Här President, ech bréngen den Accord vun eiser Fraktioun.

M. le Président.- Den Här Minister Grethen huet d'Wuert.

M. Henri Grethen, *Ministre des Transports*.- Här President, ech wollt der Madame Durdu merci soe fir deem ausféierleche Rapport. Dem Här Greisen muss ech soen, dass ech déi Antwort op seng Fro net weess. Ech wäert nofroen an him d'Antwort zoukomme loossen. Ech soen der Chamber merci fir déi breet Zoustëmmung.

M. le Président.- D'Diskussioun ass domadden ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vun den Artikelen a stëmmen driwwer of.

Lecture du texte du projet de loi (par M. Jean Spautz)

D'Artikelen 1 an 2 si gelies an ugehall.

Dir Dammen an Dir Hären, mir stëmmen also of iwwert dee virleiende Gesetzesprojet 4836.

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

Déi dofir si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si enthale sech.

De Projet de loi ass eestëmmeg ugehall mat 54 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Marcel Glesener (par Mme Nelly Stein), Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar (par M. Jean-Marie Halsdorf), Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marcel Sauber (par M. Marco Schank), Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz (par M. Nico Loes), Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler (par M. Patrick Santer);

Mme Simone Beissel (par M. Jeannot Belling), MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger (par M. Niki Bettendorf), Alexandre Krieps (par M. Xavier Bettel), Claude Meisch (par M. John Schummer), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger (par M. Marco Schroell), Marco Schroell, John Schummer et Théo Stendebach;

MM. Jean Asselborn (par Mme Mady Delvaux-Stehres), Alex Bodry (par M. Georges Wohlfart), Mmes Mady Delvaux-Stehres, Lydie Err (par M. Marc Zanussi), MM. Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Jos Scheuer (par M. Jean-Pierre Klein), Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. Jean Colombero (par M. Robert Mehlen), Gast Gibéryen (par M. Fernand Greisen), Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes (par M. Aly Jaerling), Aly Jaerling et Robert Mehlen;

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss (par M. Robert Garcia) et Mme Renée Wagener (par M. François Bausch).

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

An da komme mer zur Diskussioun vum Projet de loi 4874, enger Konventioun iwwert d'Sécherheet an der ziviler Aviatioun. Et si schonn agedroen: d'Madame Delvaux, den Här Schummer, den Här Greisen an den Här Hauptert. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, d'Madame Agny Durdu.

2. 4874 - Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Montréal, le 24 février 1988, pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal, le 23 septembre 1971

Rapport de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports

Mme Agny Durdu (DP), *rapporteuse*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, bei dësem Projet de loi handelt et sech ëm d'Unhuele vun engem Protokoll vu Montreal, wou et drëms geet, fir kriminell an terroristesch Akten, déi am internationale Flugverkéier jo leider Gottes net auszuschléisse sinn, ze réprimandéieren.

Ech daerf drop hiweisen, datt an eise Land bis ewell dës Problematik vun dräi Konventiounen ëm-

rass gëtt: vun der Konventioun vun Tokyo, der Konventioun vu La Haye an der Konventioun vu Montreal. Déi leschtgenannten ass duerch dëse Protokoll adaptéiert ginn, andeems datt se ausgeweit gëtt op Situatiounen, wou terroristesch oder kriminell Akte gemaach gi géint d'zivil Flughäfen, respektiv géint Fligeren, déi an dëse Flughäfen um Buedem stinn.

Dëst ass och noutwendeg ginn am Kader vun den Incidenté vum 11. September an et ass noutwendeg gi fir eist Land, fir dëse Protokoll guttzehalen, well mer an internationalen Négociatiounen drop higewise ginn: Hutt Der och dëse Protokoll ënnerschriwwen, well e wichteg ass eben an deenen internationalen Négociatiounen? An et erlaabt eis an eise Dispositif législatif e kompletten Dispositif ze hunn, fir kënnen ze agéieren, falls och eng Kéier esou en Incident sollt bei eis sinn, wat mer eis natierlech net wënschen.

Voilà, mir hunn dëse Protokoll analyséiert an der Kommissioun. De Statsrot huet e positiven Avis dozou ginn. Mir hunn en an der Kommissioun unanime guttgeheesch, an ech hoffen, dass och d'Plénière dësem Wonsch wäert nokommen. Ech soen lech merci fir d'Nolauschten.

M. le Président.- D'Wuert huet d'Madame Mady Delvaux.

Discussion générale

Mme Mady Delvaux-Stehres (LSAP).- Här President, och zu dësem Gesetz kann ech den Accord vun der sozialistescher Fraktioun bréngen.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Hauptert.

M. Norbert Hauptert (CSV).- Här President, ech géif der Madame Durdu nach eng Kéier merci soen an den Accord vun eiser Fraktioun ginn.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Schummer.

M. John Schummer (DP).- Jo, Här President. Ech wëll och am Numm vun der DP-Fraktioun der Madame Durdu nach eng Kéier merci soen an eisen Accord zu deem Projet ginn.

M. le Président.- Den Här Bausch huet d'Wuert.

M. François Bausch (DÉI GRENG).- An ech maachen dat nämlecht, Här President.

M. le Président.- Da wier d'Diskussioun ofgeschloss. Här Minister, ech menge mir kënnen direkt zur Ofstëmmung iwwergoen.

(Hilarité)

M. Henri Grethen, *Ministre des Transports*.- Genau.

M. le Président.- Mir kommen dann zur Lecture vum Article unique vum Gesetzesprojet 4874.

Lecture du texte du projet de loi (par M. Jean Spautz)

Den Article unique ass gelies an ugehall.

Mir stëmmen elo of iwwert de virleiende Projet de loi 4874.

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

Déi dofir si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si enthale sech.

De Projet de loi ass eestëmmeg ugehall mat 50 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Marcel Glesener (par Mme Nancy Arendt), Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar (par Mme Ferny

Nicklaus-Faber), Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler (par M. Lucien Clement);

Mme Simone Beissel (par M. Jeannot Belling), MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger (par M. John Schummer), Alexandre Krieps, Claude Meisch (par M. Gusty Graas), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger (par M. Niki Bettendorf), Marco Schroell, John Schummer et Théo Stendebach;

M. Jean Asselborn (par Mme Mady Delvaux-Stehres), Mme Mady Delvaux-Stehres, MM. Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch (par M. Jean-Pierre Klein), MM. Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. Jean Colombero (par M. Robert Mehlen), Gast Gibéryen (par M. Fernand Greisen), Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes (par M. Aly Jaerling), Aly Jaerling et Robert Mehlen;

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss (par M. Robert Garcia) et Mme Renée Wagener (par M. François Bausch).

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Da komme mer elo zur Diskussioun vum Projet de loi 4941 iwwert den TGV. Et hu sech schonn ageschriwwen: déi Hären Hauptert an Zanussi, d'Madame Durdu, den Här Greisen an den Här Bausch. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här John Schummer.

3. 4941 - Projet de loi sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen

Rapport de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports

M. John Schummer (DP), *rapporteur*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mat deem Projet de loi, deem ech haut d'Éier hunn lech ze presentéieren, maache mer ouni Zweifel e wichtege Schrëtt, fir eist Land un d'Réseaux transeuropéens à grande vitesse unzebannen.

Déi Ubannung ass aus zwee Grënn fir eist Land vu grousser Bedeitung.

Éischstens kann e Land wéi Lëtzebuerg, wat am Häerz vun Europa läit, net vun esou enger wichtiger Zuchverbindung ausgeschloss bleiven, déi ouni Zweifel eng vun deenen iwwerzeegendsten Antwerten op d'Erausfuerverderung vun enger effikasser Organisatioun vum Transport am Intérêt vun der Mobilitéit an Europa duerstellt, an dat mat grousser Rücksicht och op d'Ëmwelt.

Zweetens steet et ausser Fro, dass d'Stad Lëtzebuerg als eng vun den dräi europäeschen Hauptstied optimal un d'grands réseaux transeuropéens ugeschloss muss ginn. Mä et ass eng Tatsaach, dass dee Projet de loi, dee mer haut hei stëmmen an deem de Protocole d'accord, deem den 28. Januar vum Joer 2002 tëscht dem lëtzebuergeschen an dem franséischen Transportminister ënnerschriwwen ginn ass, ëmsetze soll, eng Geschicht huet, déi mëttlerweil méi wéi zéng Joer al ass.

Et war nämlech Enn der 80er Jore guer net esou kloer, op jidde Fall huet et am Ufank um europäeschen Niveau net esou ausgesinn, dass Lëtzebuerg mat an déi Iwwerleeungen agebonne géif ginn, fir e Réseau transeuropéen à grande

vitesse op d'Been ze stellen. Dat kann een op den éischten Abléck och novollzéien, wann een d'Taille vun eisem Land gesäit an och dee Marché, dee mer als Land duerstellen. D'Topographie vun eisem Land a vun de Regione ronderëm eis ass och net där einfachster eng fir elo ouni Weideres déi Eisebunnsachsen driwwer fueren ze loossen.

Nach ass et awer esou, an dat hu mer als Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports och am Rapport, deen ech elo virstellen, ënnerstrach, datt mer mat den Auteure vum Projet de loi d'accord sinn, wa se soen, dass et jo net kënnt sinn, dass eng Region wéi de Saar-Lor-Lux, Rheinland-Pfalz an d'Province de Luxembourg (Belsch) vun deem Réseau à grande vitesse géng ausgeschluss bleiwen.

Mir als Chamber hunn och an enger Motioun den 30. November 1989 zum Ausdrock bruecht, wéi wichteg et eis schéngt, dass eist Land un dee Réseau à grande vitesse ugeschloss géng ginn. 1989 sinn dunn och déi éischt Verhandlung mat deene franséischen Autoritéiten opgehoill ginn, fir dass d'Stad Lëtzebuerg direkt iwwer Metz un den TGV Est géng mat agebonne ginn. D'Verbindungen, déi deemools ugestrië gi waren, waren déi fir op Paräis an op Stroossbuerg ze kommen.

En éischte Protocole d'accord konnt dunn 1992 tëschent deene jeeweilegen Transportministeren ënnerschriwwen ginn. Dee Protokoll huet véier Aller-Retoure fir d'Verbindungen Lëtzebuerg-Paräis a Lëtzebuerg-Stroossbuerg virgesinn. D'finanziell Contributioun vu Lëtzebuerg huet sech deemools op 450 Milliounen franséisch Frangen zu de Konditiounen vun 1989 chiffriert. Den 1. Abrëll 1992 ass dunn och den Décret vun der franséischer Regierung publizéiert ginn, deen den TGV Est op de Schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse gesat huet. Doropshi gouf am September 1993 d'Décision de principe geholl fir d'Realisatioun vum TGV Est. Et war awer leider esou, dass d'franséisch Regierung dunn aus finanzielle Grënn decidéiert hat de Projet vum TGV Est an zwee ze splécken.

Ech erspueren lech elo d'Detailer, déi Der am Rapport in extenso noliese kënnt, wéi d'Tracéé vun deemools festgeluecht gi waren. Tatsaach ass, an dat ass och de Stand vun haut, dass an enger éischter Phas eng nei Linn vun der Région parisienne bis Baudrecourt, am Süde vu Metz, realiséiert gëtt. Déi zweet Phas gesäit vir, an domadder géng dann och den TGV Est finaliséiert ginn, dass d'Linn vu Baudrecourt weidergefouert gëtt bis op Vendenheim, dat sech nëmmen e puer Kilometer am Norde vu Stroossbuerg befënn. Dat huet natierlech als Konsequenz, dass Lëtzebuerg bis zur Realisatioun vun där zweeter Phas op eng TGV-Verbindung op Stroossbuerg leider verzichte muss.

De 14. Mee 1996 ass de Projet vun der franséischer Regierung d'utilité publique erkläert ginn. De 7. November 2000 ass d'Convention de financement vun der éischter Etapp vum Projet zwëschen dem franséische Stat, dem RFF (réseau ferré de France), der SNCF an deene verschiddene betraffene Collectivités territoriales an och dem Grand-Duché vu Lëtzebuerg ënnerschriwwen ginn.

Bei där Geleeeënheet ass och déi finanziell Contributioun vu Lëtzebuerg an d'Luucht gesat ginn. Wa se sech - also ech schwätze vun der Contribution financière - wéi schonns am Ufank gesot op 450 Milliounen franséisch Frang belaf huet, da waren et du 770 Milliounen franséisch Frangen, zu de Konditiounen ëmmer nach vun 1997. Am September 1999 sinn dunn d'Verhandlungen zwëschen de franséischen an de lëtzebuerge-

schen Autoritéiten ënnert deenen neie Prémissen opgehoill ginn a konnten dunn erfollegräich ofgeschloss ginn, esou dass et den 28. Januar 2002 zu der Signature vun deem Protocole d'accord komm ass, dee mer och elo mat deemem Projet de loi ëmsetze wäerten.

Dir erlaabt mer, net bis an dee leschten Detail op déi verschidden technesch Detailer vun der Streckeféierung anzegoen, genau sou wéi op déi verschidden Aménagementen op der Lëtzebuerger Säit. Déi Interesséiert kënnen dat am schrëftleche Rapport an allen Detailer noliesen. Nëmmen esou vill: D'Verdueblung vun der Streck Beetebuerg-Lëtzebuerg, déi jo och Bestanddeel vun der Strategie mobilitéit.lu ass an där hiren Avant-projet sommaire amgaangen ass ausgeschafft ze ginn, wäert et erlaben d'Streck Zoufftgen-Lëtzebuerg ze entlaaschten, wat jo eng vun deene meescht benotzte Strecke vun eisem nationalen a vun eisem internationalen Trafic op de Schinnen ass.

Op der Gare hei an der Stad ginn och déi néideg Aménagementen virgeholl, fir den TGV an d'Gare eraufueren ze loossen. Och ginn Infrastrukture geschaf fir mëi kleng Routinentretienen un deene kommanden TGVe maachen ze kënnen. All déi Aarbechten, déi op Lëtzebuerger Säit realiséiert ginn, si bien entendu net an där finanzieller Contributioun dran, mat där sech Lëtzebuerg um TGV bedeelege wäert. Déi mussen extra bezuelt ginn.

(Coups de cloche de la Présidence)

Wat elo déi finanziell Contributioun ubelaangt, esou ass Folgendes am Protocole d'accord festgehale ginn. Si beleeft sech op eppes méi oder manner wéi 141 Milliounen Euro, dat heescht 117,3 an eppes Milliounen zu de Konditiounen vun 1997, wouvu all Joers en Deel soll bezuelt ginn en fonction vum Avancement vun den Aarbechten, déi op der Streck geleescht ginn.

Et handelt sech hei ëm eng eemoleg Contributioun, wat den TGV Est-Européen ubelaangt, an déi franséisch Partie huet sech och engagéiert op eng weider Contributioun fir déi zweet Phas ze verzichten. Déi franséisch Partie dréit och de Risque commercial am Fall vun enger defizitärer Exploitation vun deem TGV. De weideren Detail heizou bieten ech lech och am schrëftleche Rapport nozeliesen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, déi éischt Phas vum TGV Est soll am Joer 2007 a Betrib geholl ginn. Wat elo d'Zuchverbindungen vu Lëtzebuerg op Paräis ubelaangt, esou gëtt jo den Temps de parcours vun haut, deen ëm dräi Stonne läit, an zwou Stonnen a fofzéng Minute verkierzt. De Protocole d'accord gesäit och indikativ Plage-horaires vir. Um Départ vu Lëtzebuerg wär en TGV um 6 Auer moies, een ëm 9 Auer, ëm 12 Auer mëttes an een ëm 17 Auer nomëttes. Um Départ zu Paräis wär dat 6 Auer moies, 8 Auer moies, 16 Auer an 19 Auer.

Wat elo d'Zuchverbindungen Lëtzebuerg-Stroossbuerg ubelaangt, esou gëtt do den Temps de parcours, wann dann déi zweet Phas realiséiert ass, vun elo eppes méi wéi zwou Stonnen op eng Stonn a 25 Minute verkierzt. Bis dat de Fall ass, hält de Protocole d'accord fest, dass op d'mannst véier Aller-Retouré pro Dag de Voyageuren zur Verfügung stinn. Ausserdeem ass jo och festgehale ginn, dass d'SNCF an d'CFL sech engagéieren, fir zesummenzeschaffen an an deem Sënn och d'Qualitéit vun deene Servicer, déi an den Zich ugebuede ginn, ze verbesseren.

D'Verbindung Lëtzebuerg-Stroossbuerg gëtt mer awer d'Stéchwuert, fir nach eng Keier op déi europäesche Dimensionen vun deemem Projet ze schwätzen ze kommen.

Un éischter Stell muss ee wëssen, dass dräi Projeten, déi an eisen

Nopeschlänner realiséiert solle ginn, en direkten Afloss op eist Land hunn. Dat ass engersäits d'Verbindung Paräis-Bréissel-Köln vum TGV Nord, de Bau vun enger neier Héichgeschwindegkeetsstreck tëschent Köln a Frankfurt, an den TGV Est-Européen mat senger Verlängerung a Richtung Süddäitschland. An deenen lwwerleeungen spillt d'Erweiterung vun der Europäescher Unioun natierlech eng wichteg Roll.

Wéi Der aus dem Rapport erausliese kënnt, mécht den internationalen Eisebunnstrafic laanscht d'Donau elo scho 60% vum gesamten Trafic aus. D'Europäesch Kommissioun ass dofir der Meinung, dass eng nei Eisebunnsachs mat enger grousser Capacitéit fir de Fret, dat heescht de Wuerentransport, mä awer och fir d'Voyageuren, dat heescht Stuttgart-München bis Salzburg-Linz-Wien soll gebaut ginn. D'Europäesch Kommissioun schléisst och eng Erweiterung vun der Streck a Richtung Budapest, Bukarest an Istanbul net aus.

Déi Propositionen bauen op der Perspektiv op, dass soubal wéi d'Streck Stuttgart-Mannheim a Betrib ass, d'Erweiterung vun der Stroossbuerger Streck bis Mannheim et erlaabt, den TGV Est un d'Streck Stuttgart-München a Salzburg-Linz-Wien unzebannen, esou dass een dann eng „grande magistrale transeuropéenne“ hätt vu Paräis bis op Wien. Wann een dat héiert, dann ass et kloer, dass Lëtzebuerg net à l'écart stoe ka vun deenen Entwécklungen, a mat der Verbindung un den TGV Est-Européen ass dat Zil och erreecht.

Mä nach ass et esou, dass déi Verbindung, och wann se vu gréisster Wichtigkeet ass, nëmmen en Deel vun deenen Héichgeschwindegkeetsstrecken ausmécht, déi a Richtung vun deenen europäesche Stied sinn an déi à moyenne distance zu Lëtzebuerg leien. D'Commission de l'Energie, de l'Economie, des Postes et des Transports ënnerstëtzt dofir den Transportminister a sengem Bestriewe fir mat senger franséischen a belschen Homologuen e Projet ze realiséieren, deen d'Verbindung tëschent Bréissel, Lëtzebuerg a Stroossbuerg, besser bekannt ënnert dem Numm Eurocap-Rail, verbessere soll.

Den Temps de parcours vu Bréissel op Stroossbuerg iwwer Lëtzebuerg kéint esou vun haut véier an eng hallef Stonne bei där beschter Verbindung op dräi Stonne verkierzt ginn. Fir dat ze erreeche misst natierlech engersäits déi zweet Phas vum TGV Est-Européen esou schnell wéi méiglech realiséiert ginn, an anerersäits misst de Projet, deen den Transportminister mat de belschen Autoritéite fir de Réaménagement vun der Streck Lëtzebuerg-Bréissel ausgeschafft huet an deen den Temps de parcours op där Streck op eng an eng hallef Stonn géng verkierzen, och ëmgemat ginn.

D'Commission de l'Energie, de l'Economie, des Postes et des Transports bedauert et dofir och, dass de President vum Groupe à haut niveau, den Här Van Miert, dee vun der Europäescher Kommissioun d'Missioun kritt huet fir déi prioritär Projeten am Kader vun de Réseaux transeuropéens ze definéieren, net gewëllt ass de Projet Eurocap-Rail op d'Lëscht ze setze vun deene prioritäre Projeten. Mir ënnerstëtzen dofir ausdrécklech dem Transportminister seng Efforten um Niveau vun der Europäescher Kommissioun, fir dass de Projet Eurocap-Rail awer op déi Lëscht kënnt. Mir brauchen dat!

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech mengen ech konnt zur Genüge duerstellen, wéi wichteg d'Realisatioun vum TGV Est-Européen fir Lëtzebuerg ass an doriw-

wer eraus och fir Europa. Lëtzebuerg muss och hei seng Plaz an Europa confirméieren a behapten, an déi Plaz steet Lëtzebuerg och zou als Grënnungsmitglied vun der Europäescher Unioun.

Eng héich qualitativ Eisebunnsverbindung tëschent deenen dräi europäeschen Hauptstied ass vu grousser Importenz an ass net vu Muttwëll, wann ee bedenkt wéi vill europäesch Beamten eleng all Woch tëschent deenen dräi Hauptstied zirkuléiere mussen. Lëtzebuerg ass bereet säin Deel dozou bäiedroen, a mir begrëssen dat. Ech géng ofschléissend d'Chamber bidden dese Projet de loi ze stëmmen, an ech soen lech merci.

M. le Président. - Als éischten Diskussionsriedner ass den Här Norbert Hauptert agedroen. Den Här Hauptert huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Norbert Hauptert (CSV). - Här President, de Rapporteur John Schummer ass am Detail op dese Projet agaangen. Ech wëll hien och dofir félicitéieren, an dofir géng ech mech mat e puer méi allgemengen lwwerleeungen hei zefridde ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Entwécklung vu grousser Wirtschaftszentren huet sech säit jeehier op dem Schnëttpunkt vu grousser Verkéiersachse gemaach. Schnell a kammoud Verbindungen zu anere groussen Entwécklungspolen sinn eng wichteg Tromp an eiser heiteger Gesellschaft vu Globaliséierung a schnellen Décisiounen. Lëtzebuerg als international unerkannte Finanzplaz, als Zenter vun de Satellittelekommunikatiounen an europäesch Hauptstadt mat wichtigen europäeschen Institutiounen als Sëtz kann do keng Ausnahme maachen.

Allze laang hu mer gemengt, datt den Auto an de Fliger déi wichtigst Déplacementsmëttel vum der Zukunft géingen duerstellen: Den Auto, deen de Monopol vum Noverkéier géng anhuelen, an de Fliger, deen ausschliesslech fir länger Strecken géng benotzt ginn. An déi zwee géingen sech de Mëttelverkéier ënnereneen deelen.

Mat engem gewëssen Erfolleg hu mer et och fäerdeg bruecht, Lëtzebuerg mat deene meeschten europäeschen Zentren duerch d'Luucht ze verbannen. Och um Plang vun dem Stroossennetz sinn d'Autobunnsnetzer vun eisen Nopeschlänner esou verlaft, datt mer et einfach haten eist Land un den europäeschen Autobunnsréseau unzebannen. Nëmmen am Beräich vun der Eisebunn ass de Fortschrëtt laanscht eist Land gelaf.

Net datt mer bei eis näischt ënnerholl hätten, schliesslech hu mer eist Gesamtnetz elektrifizéiert a mir hunn och finanziell zu der Elektrifikatioun vun der Nordstreck op där anerer Säit vun der Grenz, dat heescht op dem belschen Deel bäigedroen, an awer ass d'Entwécklung vun eisem Eisebunnsnetz am Kontext vun enger gesamt europäescher Strategie wäitgehend vun de Prioritéite vun eisen Nopeschlänner ofhängeg gemaach ginn.

Well d'Prioritéite vun eisen Nopeschlänner no internen, ekonomesche Kritären erstallt goufen, war et kloer, datt net nëmmen déi nei Linnen am Ausland laanscht Lëtzebuerg géinge lafen, mä datt den Trafic op deene klassesche Linnen, wéi zum Beispill d'Verbindung Bréissel-Lëtzebuerg-Stroossbuerg-Basel-Italien, a Fro gestallt géif ginn.

Här President, de Fliger an den Auto, déi also laang als wichteg Transportmëttel vun der Zukunft ugekuckt goufen, sinn d'Affer vun hirem eegene Succès ginn. D'Stauen op eisen Autobunnen an d'Retarden am Loftverkéier hu mat sech bruecht, datt den Zuch ëmmer méi attraktiv fir de Mëttel- an

esouguer fir de Laangstreckeverkéier ginn ass. D'Entwécklung vun dem TGV, also dem Train à grande vitesse, huet wäitgehendst zu deem Revirement bäigedroen.

Fir Déplacementen tëschent Paräis a Bréissel, Paräis a Lyon oder souguer Paräis a London zéie vill Leit den TGV vir, well se sech bequem an den Zuch kënnen setzen an hir Dossiere studéiere kënnen an net andauernd aus dem Taxi op de Flughafen, vum Flughafen an de Fliger, vum Fliger erëm op de Flughafen an an den Taxi sech beweegen, wat eng dauernd Hetz ausübt, esou datt se net emol d'Méiglechkeet hu sech richteg an en Dossier kënnen anzeknéien.

Leider huet dat europäescht TGV-Netz sech net zu Gonschte vu Lëtzebuerg dévelloppéiert. D'Verbindungen tëschent Paräis an dem däitsche Réseau ginn iwwert d'Linn Paräis-Bréissel-Léck-Köln-Frankfurt, respektiv iwwert den TGV Est, deen de Kolleg John Schummer elo beschriwwen huet, also iwwer Stroossbuerg via Mannheim hiergestallt. Doduerch risquéiert, wéi scho gesot, d'Streck Bréissel-Lëtzebuerg-Stroossbuerg-Basel-Italien e groussen Deel vu sengem Trafic ze verléieren. Dobäi stoung déi Verbindung awer op der éischter Prioritéitslëscht vun dem Groupe à haut niveau, dee vun der europäescher Kommissioun agesat gi war an deen e Schéma directeur fir en europäeschen TGV-Réseau sollt herstellen. Leider gouf en do erofgehoill, well vu belscher Säit keen allze groussen Intérêt un där Streck gewise gouf, obschonns Lëtzebuerg d'Ugebuet gemaach hat, sech finanziell un dem Deel vun der Streck tëschent Lëtzebuerg an Namur ze bedeelegen.

Sécher géng et keen TGV tëschent Bréissel a Lëtzebuerg ginn, awer ëmmerhin en Zuch, dee mat enger Vitesse bis zu 200 km d'Stonn fuere kann. De Groupe à haut niveau ënnerscheet jo och a sengem Pabeier am europäeschen TGV-Réseau dräi Typen vu Linnen.

1. D'Linnen, déi esou équipéiert si mat Material, datt se mat enger Vitesse vun iwwer 250 km/h kënnen befuer ginn, also déi regelrecht TGV-Linnen.

2. Linnen, déi mat Material bis zu Vitesse vun 200 km/h aménagéiert sinn. Déi Linn Lëtzebuerg-Bréissel géng dorënner falen an

3. aner Linnen, déi dem Réseau ugeschloss sinn.

Déi verschidden Typen vu Linne sollen esou équipéiert sinn, datt den Niveau de compatibilité technique genügend ass, datt de Gesamtréseau ka befuer ginn, ouni dass eng Rupture de charge op de Grenze gemaach brauch ze ginn.

Déi Streck Bréissel-Lëtzebuerg hätt sech also ideal an dat gesamt europäescht Netz integréiert. Et gëtt een heiansdo de Gedanken net lass, wéi wann eis westlech Nopere Lëtzebuerg wëllten ignoréieren, fir nach méi Servicer a Ministeschreit vu Lëtzebuerg op Bréissel ze delokaliséieren mat dem Argument, datt d'Verbindungen tëschent deenen zwou Hauptstied onméiglech wieren. Dofir kënnen mer eis Regierung nëmmen encouragéieren weider Drock op deen Dossier ze maachen.

De Projet, dee mer haut hei stëmmen sollen, ass also en éischte Schratt an d'Ubannung vun eisem Eisebunnsnetz un dat europäescht TGV-Netz, e Projet, deen eis Fraktioun och bereet ass weinst all deenen lwwerleeungen ze stëmmen.

Ech wëllt awer ofschléissend hierverhewen, datt mer nach eng weider Méiglechkeet hätte fir d'Ubannung un dat europäescht TGV-Netz ze garantéieren, an zwar, wéi den Här Schummer scho gesot huet, iwwert den TGV Nord, also d'Streck Paräis-Bréissel-Léck-Köln-Frankfurt, iwwer eis Nordstreck zu Léck. Ech géif eiser Regierung un d'Häerz leeën dee Projet net aus den Aen ze verléieren,

well mam Projet TGV Est mer elo eng Verbindung kréien, déi zu Lëtzebuerg an enger Sakgaass lant. Mat der Verbindung un den TGV Nord an der Verbesserung vun der Streck Lëtzebuerg-Bréissel hätte mer eng méi vernetzte Verbindung zu dem europäeschen TGV-Netz, wat fir eis Haaptstad, awer och fir eist ganz Land vun enger Wichtigkeet wier, déi mer net ënnerschätze sollen.

Ech soen lech merci fir d'Nolautschteren.

M. le Président. - Als nächste Riedner ass den Här Marc Zanussi agedroen. Den Här Zanussi huet d'Wuert.

M. Marc Zanussi (LSAP). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dee Projet, dee mer haut diskutéieren, ass e Projet bei deem eng ganz Rei vu Milliounen Euro an d'Schinneninfrastruktur investéiert ginn. Ech wëllt awer hei bemerken, dass een och bei deenen Investisementer do net därer vergiessen, dass am Laf vun deene leschte Joréngen d'Eisebunnsinfrastruktur an d'Eisebunn insgesamt op europäeschem Plang ganz staark vernoléisseggt gi sinn an dass se vis-à-vis vun der Strooss a vis-à-vis vun der Luftfaart nach munches opzehuelen hunn. An ech denken, dass mer mat deem Schratt hei ee kleng Bäitrag dozou leeschten, fir déi Defiziter, déi mer do hunn, lues a lues kënnen opzeschaffen.

Wann een d'Dokument vun dem Projet liest, da klängt et och schonn e bësselchen nostalgesch wann een am Exposé des motifs liest, dass 1804 déi éischt Lokomotiv mat 5 km an der Stonn gefuer ass, bis hin zum Zuch Tokaido, deen op Osaka gefuer ass mat enger Geschwëndegkeet vun 210 km/h, bis hin zu alleguerten deenen aneren Héichgeschwindegkeetszich, déi an Däitschland an a Frankräich nach erfonnt gi sinn a funktionéieren, a wann een awer den technesche Fortschrétt, deen d'Eisebunn an deenen dote Jore gemaach huet, a Verglach setzt an a Relatioun setzt mat dem technesche Fortschrétt, deen an der Automobilindustrie an an der Fliegerindustrie gemaach ginn ass, da stellt ee fest, dass dee Fortschrétt zwar beuechtlech ass, mä dass awer nach eng Rei vun Defiziter do bestinn.

Dee Projet, dee mer elo haut stëmmen, huet effektiv eng ganz laang Virgeschicht. D'Verhandlung sinn 1989 ugaangen. Si hunn ënnert dem Transportminister Robert Goebbels zesumme mam franséischen Transportminister, dem Här Bosson, ugefaangen. Si si weider gefouert gi mat der Transportministerin Mady Delvaux, déi mam Här Gaysot verhandelt huet, bis se dann den 28.1.2002 duerch den Här Grethen ofgeschloss gi sinn.

D'Parlament huet och am Laf vun deene Jore sech méi wéi eng Kéier mat där doter Fro beschäftigt. Ech hunn nogekuckt an nogelies, dass mer effektiv 1989 en Débat d'actualité hei iwwert dat internationalt Schinnennetz haten. Et ass och deemools eng Motioun verabschied gi mat 54 Jo-Stëmmen a fënnf Enthaltungen, wou déi deemoleg Regierung opgefuerdert ginn ass, sech staark ze maache fir dee Réseau do mat hëllefen auszubauen a fir och ze garantéieren, dass Lëtzebuerg en Uschloss un deen dote Réseau huet.

Am Rapport vum Gesetz iwwert d'Eisebunnsinfrastruktur 1995 hu mer schonn op d'Noutwendegkeet vun deem internationale Raccordement vu Lëtzebuerg un den TGV Est opmierksam gemaach an an deem Rapport ass och kloer iwwert déi absolut Noutwendegkeet vun deenen internationale Schinnenréseauen an hir Bedeitung fir d'Eisebunnswesen niddergeschriwwen an opmierksam gemaach ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet huet awer niewent

där laanger Virgeschicht, déi en hat, och eng ganz turbulent Virgeschicht gehat, well bei deem éischte Projet, deen erauskomm ass, Lëtzebuerg eigentlech iwwerhaupt net tangéiert ginn ass. Deen éischte Projet sollt am Süde laanscht Nanzeg fueren, an dee sollt dann direkt op Stroossbuerg fueren. Domat wäeren déi 470.000 oder 480.000 Leit vu Lëtzebuerg en plus déi 7 Milliounen Leit aus der Groussregioun ausgeschloss gewiescht, an 1997 ass et esouguer esouwäit gaangen, dass de Projet vun der franséischer Eisebunn praktesch ofgeschoss ginn ass an eréischt konnt reaniméiert ginn duerch eng politesch Décisioun vun dem deemolege Chef vun der franséischer Regierung.

De Contournement vu Lëtzebuerg, deen deemools am Raum stoung, ier Lëtzebuerg ugebonne war, war d'Resultat vun enger reng kommerzieller Logik, déi dorobber gefouert huet, dass een eigentlech fir de Lëtzebuerg Territoire Recetté vu 7 bis 8% hält missen aféiere fir där kommerzieller Logik do gerecht ze ginn. Dat ass dee Moment net méiglech gewiescht an dofir ass den Uschloss vu Lëtzebuerg an där Logik deem dote Raisonement zum Affair gefall. Mir hunn dat schonn 1993 bei dem Projet iwwert d'Elektrifizierung vun der Stréck Gouvy op Rivage kritiséiert an opmierksam gemaach drop, dass déi kommerziell Logik do net eleng ausschlaggebend ka si fir esou Décisionen ze huelen.

De Bewäis, mengen ech, dass bei Eisebunnsfroen an Infrastrukturfroen, déi d'Eisebunn betreffen, eng reng kommerziell Logik, wann et ëm d'Intérète vun de Leit an de Regiounen an an engem Land geet, net eleng ka spillen, ass dee beschte Beweis am Zesummenhang mat deem heite Projet an ech géing mer wënschen, dass déi Astellung, déi hei geherrscht huet, och bei deser Regierung, bei deem Transportminister herrscht elo an an Zukunft, wann et ëm Infrastrukturprojeten am Persounberäich vun der Lëtzebuerg Eisebunn an och a Froe vum Giddertransport bei der Lëtzebuerg Eisebunn geet, wa mer dee Moment hei an der Chamber driwwer diskutéieren an och gefuerdert sinn eng Rei vun Décisionen ze huelen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, op d'Virdeeler, déi dee Projet hei huet mat sengen Umschlëss, mat senger Reduktiounen an der Fahrzäit ass de Rapporteur virdrun agaangen. Ech wëllt dat hei am Detail net nach eng Kéier widderhuelen. Ech wëllt ëm awer nach eng Kéier merci soe fir säi schrëftlechen a mündlechen Rapport, déi e virgeluecht huet an ech wëllt awer och hei nach eng Kéier déi successiv Transportministere, de Robert Goebbels, d'Mady Delvaux an den Henri Grethen félicitéiere fir déi Aarbechten, déi se geleescht hunn, mat dem Resultat, dass mer deen Uschloss un d'Netz vum TGV Est garantéiert kréien an domadder als Lëtzebuerg Land an deem wichtige Réseau vun deenen internationalen Héichgeschwëndegkeetsréseauen agebonne bleiwen.

D'Konsequenzen heivunner, déi wäere katastrophen gewiescht wann dat net geschitt wier. Net nëmmen d'Tatsaach, dass mer dann deen Uschloss net gehat hätten, mä dat hätt och dozou gefouert, dass eng Rei vu besteende Verbindunge lues a lues ausgedénnt gi wieren a sech op déi nei Strecke verluecht hätten, wat fir eis katastrophen gewiescht wär.

Et muss ee ganz kloer soen, dass deen heite Projet jo och als Konsequenz huet, dass an Zukunft nei Méiglechkeete sech opdinn, dass nei Verbindungen, ënnert anerem zum Beispill a Richtung Schwäiz, Süddäitschland, Norddäitschland, Regiounen vu Frankräich méiglech ginn. An dofir ass et bei der Diskussioun iwwert dat internationalt an europäescht Héichgeschwën-

degkeetsnetz wichteg, dass d'Regierung, den Transportminister besonnesch, déi Entwécklung ganz no suivéiert, oppasst dass do näischt geschitt an näischt décidéiert gëtt wat am Contraire zu den Intérète vum Lëtzebuerg Land ass. Ee falsche Strich op der Landkaart oder eng falsch Prioritéit ka fatal Konsequenze fir eis hunn.

Esou muss een zum Beispill d'Entwécklung ëm de Knotenpunkt Koblenz ganz kloer am A behalen, deen duerch déi Devaloriséierung, déi en an deene leschte Jore erfuer huet, eng ganz Rei vu Problemer mat sech bréngt, an et ass och dohier, denken ech, wichteg, dass d'Regierung dee Projet vun der Streck Saarbrécken Richtung Mannheim ganz staark ënnerstëtzt, als Kompensatioun fir déi Defiziter déi duerch den Ofbau vum Knotenpunkt Koblenz entstanne sinn. Dobäi kënnt och d'Tatsaach, dass nei Material absolut noutwendeg wär op der Streck tëschent Tréier a Köln, an och déi Streck misst ausgebaut gi fir deen Defizit do ofzedecken, woubäi een allerdéngs muss wëssen, dass déi dote Projekte finanziell nach iwwerhaupt net ofgeséichert sinn.

Ee weidert Element an deem internationalen Héichgeschwëndegkeetsnetz ass d'Fro vun der Elektrifizierung gewiescht vun der Streck Lëtzebuerg-Léck, déi 1993 op der Lëtzebuerg Säit ofgeschloss ginn ass a wou et glécklecherweis am Joer 2000 och zu der Elektrifizierung vun deem Deel op der belscher Säit komm ass. Dat war eng wichteg Viraussetzung fir a Richtung TGV Norden iwwer Léck Richtung Norddäitschland fueren ze kënnen. Dat ass also hei absolut Noutwendegkeet gewiescht fir dat dote ze realiséieren.

Dann awer och nach e puer Wuert zu där fir eis dach wichtiger Verbindung Richtung Bréissel respektiv Richtung Stroossbuerg. Et ass e puermol schonn hei ugeschwat ginn, an effektiv konnt een ënner anerem am Tageblatt den 19. Juni liesen, dass de Karel Vinck, de Generaldirekter vun der SNCB, gesot huet, dass eigentlech d'Moderniséierung fir déi dote Streck fir si keng absolut Prioritéit huet an op spéider sollt verluecht ginn, obwuel, wéi virdrun och gesot ginn ass vum Här Haupt, Lëtzebuerg sech bereet erkläert huet un der Moderniséierung vun där Streck um belschen Territoire deelzehuelen.

D'Reeszäit, déi sollt mat der Moderniséierung vun där doter Streck vun zwou Stonnen an 42 Minuten op eng Stonn an 30 Minutte reduzéiert ginn, wat fir déi Leit, déi se mussen benotzen, eng ganz grouss Zäiterspuernis gewiescht wier, an d'Moderniséierung vun deem dote Deel Streck, dat muss ee wëssen, ass eng absolut Viraussetzung fir d'Reesstreck tëschent deenen dräi Stied Bréissel-Lëtzebuerg-Stroossbuerg iwwerhaupt kënnen ze reduzéieren.

D'Moderniséierung vun deem dote Deel Streck ass ee Bestandteil gewiescht, an ass et och elo nach, vun deem Projet Eurocap-Rail, vun deem jo virdrun nach geschwat ginn ass. Bedauerlech ass d'Tatsaach, dass de President vun dem europäeschen Aarbechtsgrupp, de Karel Van Miert, deen déi dote Diskussioun leet an eigentlech och responsabel ass fir d'Festleeë vun de Prioritéiten, an deem Projet eigentlech keng Prioritéit gesäit, wat bedauerlech ass. An et muss ee jo bemerken an deem Zesummenhang, dass net nëmme bis elo dat keng Prioritéit ass, mä och d'Tatsaach, dass déi Verbindung tëschent Bréissel, Lëtzebuerg a Stroossbuerg am Laf vun deenen nächste Jore nach soll ausgedénnt ginn: Déi lescht

Direktverbindung tëschent deenen dräi Stied soll am Joer 2006 total ofgeschafft an agestellt ginn, an déi lescht Nuetsverbindung tëschent deenen dräi Stied soll vum Dezember dëst Joer un net méi funktionéieren.

Ech hunn dann och um Internetsite vun der Lëtzebuerg Regierung gelies, dass den Transportminister de 4. an de 5. Juli zu Neapel op engem informellen Treff vum den europäeschen Transportministere war, dass e sech do géint dee Rapport ausgeschwat huet, aus der Tatsaach eben eraus, dass deen Eurocap-Rail-Projekt do net zu de Prioritéite gehéiert. Den Transportminister huet, esouwäit ech dat do konnt novollzéien, déi Diskussioun nach eng Kéier ugefaacht an dee Projet nach eng Kéier zur Diskussioun bruecht. Et konnt een och liesen an der Deklaratioun vun dem 7. Sommet vun der Groussregioun, dass do och an der Déclaration commune, déi do drasteet, ganz kloer bemierkt gëtt, dass dee Projet do eng absolut Prioritéit muss hunn. An op der Televisioun konnt ee jo och d'Ausso vum Här Juncker héieren, deen do ganz kess behaupt huet, dass, esou wéi déi Hären dat do géinge plangen, dat net kéint geschéien, a mir géingen eis do massiv wieren. Et wär vläicht interessant wann den Transportminister eis herno nach e puer Informatiounen iwwert den aktuelle Stand vun där doter Diskussioun kéint liwweren.

Interessant bei deem ganze Projet vum TGV ass awer och ee kuerzt Wuert ze verléieren iwwert déi ökonomesch Konsequenzen, déi deen dote Projet huet. An et ass scho ganz beuechtlech, wann ee weess dass eleng duerch de Phänomeen vum TGV an der Zäit vun 1990 bis 2010 Aarbechtsplazen, temporaire Aarbechtsplazen zwar geschafft ginn an der Zuel vun 280.000, an dass fest Aarbechtsplazen an där doter Period geschafft gi vu 711.000 Aarbechtsplazen. Wat dach awer fir esou ee Projet ganz enorm ass, ofgesinn emol vun der Tatsaach, dass e sech op 320 Milliarden Euro beleeft an där doter Period an am Joer 2010, wann déi Previsiounen da sollte stëmmen, 3,8% vum europäesche PIB soll ausmaachen.

Dann, mengen ech, wann deen dote Projet realiséiert ass, besonnesch och a Frankräich, huet den Zuch eng eeschthaf Chance e seriöse Konkurrent vis-à-vis vun der Fligerei ze sinn, dat spéitstens am Joer 2006. A wann een da gesäit, dass, wat d'Previsiounen vun de Voyageure jo och ubelaangt, dovunner ausgaange gëtt, dass déi vu 6,7 op 11,5% solle klammen, an dass sech erwaart gëtt, dass 52% vun deene Leit, déi haut nach de Fliger huelen, an Zukunft den Zuch huelen, an 48%, déi elo mam Auto fueren, och an Zukunft nach sollen den Zuch huelen, da sinn dat optimistesche Schätzungen. Ech géing eis wënschen, dass se an Erfüllungen trieden, am Intérêt vun alleguerten deenen déi sech mat der Mobilitéit beschäftigen.

Dann awer vläicht e puer kritisches Bemerkungen zu deem Lëtzebuerg Deel an zu där Lëtzebuerg Streck. Mir hunn als Fraktioun jo schonn e puermol hei drop higewisen, dass mer fäerten dass där bestoender Streck, och wa se elo verbessert gëtt an d'Capacitéit mat deene Modifikatiounen ëm 20% soll an d'Luucht gesat ginn, hir Capacitéit awer nach an Zukunft Schwieregkeete wäert kréien. Et muss ee jo wëssen, dass wann de Güterverkéier an Zukunft iwwert d'Süd Streck gefouert gëtt, deen och iwwer Beetebuerg muss fueren, dass wa mer e Modal-split erreeche wëllen, dee vun der Regierung ëmmer avancéiert gëtt, dass mer zousätzlech Zich brauchen, an et dierft jo eigentlech awer herno net de Fall sinn, dass den TGV zu Beetebuerg an der Gare muss hale fir aner Gidderzich laanscht ze loossen an da mat 60 km/h an d'Stad ze tuckeren. Dat, mengen

ech, kéinte mer eis als Land net erlaben an dofir menge mir weiderhin, dass et eigentlech besser gewiescht wär der Neibaustreck eng absolut Prioritéit ze ginn an derfir ze suergen, dass déi parallel mam Projet TGV fäerdeg gestallt wier. Am Rapport vun der Kommissioun gëtt dovunner geschwat, dass no deenen Aménagementen och eng nei Streck soll gebaut ginn. Eiser Meinung no ass dat awer ze spéit a kann zu Problemer féieren.

Dann e puer Wieder nach zu de Gare, déi et am Zesummenhang mat deem dote Projet international gëtt. Do gëtt am Exposé des motifs och vun den Uspréchen geschwat, déi un d'Garé gestallt ginn. Do gëtt gesot, et solle Pôles d'accueil sinn, d'Intermodalitéit soll favoriséiert ginn, si solle komfortabel sinn, d'Accessibilitéit soll schnell a sécher kënnen geschéien, den Accès zu de Gare soll performant bescheldert sinn an esou weider an esou fort. Or, ech stelle fest, dass déi Lëtzebuerg Gare deenen Uspréch do net gerecht ginn, besonnesch och net d'Garé Lëtzebuerg. Am Projet steet dann och libelléiert, wat dann d'Uspréch un d'Lëtzebuerg Gare, un d'Garé an der Stad solle sinn. Si sollen de Remisage garantéieren, et solle kleng Reparaturen kënnen gemaach ginn, de Ravitaillement soll gemaach ginn an den Accueil vun der Clientèle soll optimal garantéiert ginn.

Ech fäerten, dass den aktuelle Stand vun der Infrastruktur dat dote net erlaabt an dass och d'Gleisinfrastruktur et net erlaabt den TGV esou ze emfänken, wéi dat fir eng modern Gare de Fall ass, an dofir menge mir och, dass déi Aménagementen an d'Investisementer an d'Garé vun der Stad Lëtzebuerg, eiser Aschtzung no, eng absolut Prioritéit sollte sinn. Et gëtt ëmmer dovunner geschwat, dass deen Atelier, deen do steet, ofgerappt gëtt an en neie Centre de maintenance gebaut gëtt. Domadder wär jo Plaz fir déi Gare do anstänneg ze aménagéieren.

An deene Projeten, déi mer déi lescht Zäit gestëmmt hunn, wou ganz vill Suen an d'Eisebunnsinfrastruktur investéiert ginn, si keng Suen dra fir déi Aménagementen an der Lëtzebuerg Gare ze maachen, an ech denken, dass et awer noutwendeg wier fir eng Rei vun Aarbechten ze maachen, ier den TGV an der Gare do kann empfaange ginn.

Eng lescht Bemierkung ass déi vum Entretien. Am Exposé des motifs steet dann och dran, wou d'Maintenance vun deenen TGV-Ramé gemaach gëtt. Et ginn zwee Siten do an d'Fenster gestallt. Dat eent ass Bobigny Pantin a Frankräich, wou de Contrôle technique an den Nettoyage gemaach gëtt. Dat aner ass Neudorf an der Gégend vu Stroossbuerg, wou kleng technesch Kontrolle gemaach ginn a wou d'Garagé si vun den TGV-Ramén.

Ech wollt och hei d'Fro stellen, vu dass mir jo en neie Centre de maintenance bauen, deen e ganze Koup Geld kascht, ob et net méiglech gewiescht wär iwwert de Wee vun enger Konventioun derfir ze suergen, dass mir och hei zu Lëtzebuerg een Deel vun deenen Entretienaarbechten do hätte kënnen maachen. Dat misst jo denkbar sinn. Wann een en Atelier nei konzipéiert an nei plangt, da wär et jo och vläicht denkbar gewiescht, dass déi Aarbechten, déi a Frankräich gemaach ginn, och zu engem Deel kéinten hei zu Lëtzebuerg gemaach ginn. Dat wär fir d'Personalstruktur, fir d'Aarbechtsplazsituatioun hei zu Lëtzebuerg sécherlech näischt Abwegiges gewiescht. Ech weess net, ob et denkbar gewiescht wier, ech ka mer et awer virstellen, dass et méiglech gewiescht wär, an ech wollt vläicht hei de Minister froen, ob sech doriwuer Gedanken gemaach ginn ass, an ob dat ënner Emstänn nach eng Kéier kéint an d'A gefaasst ginn.

Ofschléissend an als Konklusioun wëllt ech hei bemierken, dass et tëschent der Regierung an eis als Partei eng ënnerschiddlech Aschätzung gëtt iwwert dat, wat prioritär op der Eisebunn sollt gemaach ginn. Mir hunn dat an enger Rei vun Discoursë schonn hei zum Virschäi bruecht.

Dee Projet, deem elo hei gestëmmt gëtt, ass awer e wichtege Maillon an eng richtig Décisioun fir d'Eisebunnswiesen hei zu Lëtzebuerg an d'Garantie dofir, dass mer als Lëtzebuerger Land un deem dote Projet an un deem Héichgeschwindigkeitkeetsnetz do ugeschloss sinn. Dofir wäerte mer och selbstverständlech dee Projet hei stëmmen an ech soen lech merci fir Är Opmierksamkeet.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Als nächst Riednerin ass d'Madame Agny Durdu agedroen. D'Madame Durdu huet d'Wuert.

Mme Agny Durdu (DP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de John Schummer, deem ech expressis verbis wëll félicitéieren fir säi schrëftlechen a mëndleche Rapport, huet an allen Detailen den technesche Volet vum TGV Est an der Ausschaffung vun der Konventioun beliicht an ech ka mech virun allem nëmmen enger Saach uschlëssen, dat ass de Félicitatioun vum eiser Fraktioun un de Minister, deem d'Négociatiounen ronderëm den TGV endlech zu Enn féiere konnt. Am Rapport konnt ee jo liese wéi laang dass dës Négociatiounen gedauert hunn, wéi schwierig datt se munchmol waren an et ass duerfir gutt, dass se ënnert dëser Regierung endlech emol zu engem Schluss koumen.

Ech mengen och, dass dee Wee vun den Négociatiounen, dee gewielt gouf, e gudder war. Mir konnten nämlech feststellen, dass dës Regierung sech wäert finanziell bedeelegen um Bau vun dësem TGV, mä alles wat Exploitatioun a Frais d'entretien sinn, déi wäerten zu Laaschte vu Frankräich sinn an ech mengen, ouni datt ech den Detail vun den Négociatiounen kennen, dass dëst eng gutt an eng richtig Optioun war, déi eist Land geholl huet. Dofir wëll ech och direkt soen, dass ech perséinlech dem Här Zanussi seng Demande oder seng Ureegung fir ze soen, „kommt mir maachen och den Entretien TGV hei am Land, oder hätte mer dat net kënne maachen oder solle maachen“, ouni datt ech wéi gesot den Detail vun den Négociatiounen kennen, keng esou eng gutt fanen.

Ech sinn der Meinung, dass den TGV eng ganz Panoplie Avantage fir eist Land huet. Den TGV ass attraktiv. En ass e moderner Kommunikationsmittel. En ass séier, bequem, gesäit gutt aus, en ass sécher, en ass ëmweltschonend an ech mengen, esouguer de gréissten Autofreak, dee spëtzt awer d'Ouere wann hie vum TGV héiert, wann hie weess mat wat fir enge Vitessë gefuer gëtt, a wéi séier a wéi gutt datt d'Verbindungen kënnen dee Moment sinn tëschent zwee respektiv tëschent méi Punkten, wann hien net nëmme vun A op B, mä och nach eventuell op C wëllt reesen.

Fir eisen nationalen Transport ass et vu gréisster Wichtigkeet, datt mer international eng richtig Ubannung hunn. National ass eisen Transport per Bunn natierlech ganz wichtig fir eist Land, mä et feelt em awer un Attraktivitéit, wa mer net déi international Ubannung hunn. An ech mengen, dass bei all Transport, dee mer organisieren hei am Land, ëmmer den internationalen Aspekt extrem wichtig ass, net ze ënnerschätzen ass, an dofir sinn ech och der Meinung, dass den TGV fir eis eng Noutwendegkeet ass.

Den TGV ass ganz bestëmmt eng Konkurrenz fir de Flieger, wann et

sech ëm bestëmmten Distanzen dréint. Sinn et ze vill kleng Distanzen, ass et natierlech net interessant an ab bestëmmten Distanzen ass de Flieger erëm méi attraktiv. An ech wëll hei dorunner erënneren, dass den TGV och fir eis als Demokratesch Partei eng bestëmmte Sequenz vum Transport en commun beleet, mä ech mengen, et ass an eiser Transportpolitik ëmmer esou gewiescht, dass mer soen, den Individualverkéier an den Transport en commun mussen esou ausgebaut ginn, dass se attraktiv si fir jiddereneen an ech mengen, mobilitéit.lu, déi Objektiver, déi dës Regierung sech ginn huet, fir den Transport en commun attraktiv ze maachen, si wichtig. Si sollen awer an der Harmonie tëschent alle Verkéiersméiglechkeeten an Transportméiglechkeete bleiwen.

Den TGV ass eng Noutwendegkeet. Ech mengen, fir d'Stad Lëtzebuerg, an dat ass vu méi wéi engem Riedner heibannen ënnerstrach ginn, ass et absolut noutwendeg, datt mer déi Ubannung hunn. D'Stad Lëtzebuerg ass eis Hauptstadt an et ass eng vun deene wichtigsten Hauptstied, déi mer hei an Europa hunn. Also muss d'Ubannung vun der Stad garantéiert sinn.

(Coups de cloche de la Présidence)

Ech dierf och drun erënneren, dass Lëtzebuerg eng vun deenen dräi Hauptstied ass niewent Bréissel a Stroossbuerg. A wa mir och gären hätten, dass mer nach eventuell nei Administratiounen, ech denken un europäesch Administratiounen, hei unzéien, dass eis Stad do attraktiv bleift, muss se kënnen ugebonne ginn, an an den Négociatiounen muss ee kënnen uféieren, dass mer als Stad eng gutt Ubannung un dat internationaalt Schinnennetz hunn.

Dann ass d'Stad Lëtzebuerg natierlech och eng Finanzplaz an et ass wichtig, dass Geschäftsleit, Banquieren an aner Geschäftsleit gutt Verbindungen hunn tëschent deenen internationalen wichtige Polen. Och fir d'Land Lëtzebuerg ass den TGV wichtig. Natierlech, dat Land Lëtzebuerg wäert manner den Ausléiser, wann net esouguer iwwerhaapt net den Ausléiser gewiescht sinn, fir dass iwwerhaapt déi TGV-Est-Verbindung gesicht ginn ass vun eisem Land, mä nach sinn ech der Iwwerzeugung, dass och fir den Individuellen den TGV eng interessant Transportméiglechkeet ass.

Ech mengen, et ass ugefouert gi wéi vill Verbindungen dass mer wäerte kréie mam TGV-Netz op Stroossbuerg an op Paräis. Deen eenzege Wunsch, deem ech dann nach wäert hinzufügen, dat ass fir ze soen, ech hoffen och, dass déi national Verbindungen agebonne ginn an déi international Verbindungen vum TGV Est, fir dass et och an Zukunft interessant ass, fir am Land an den Zuch ze klamme bei enger noer Gare, fir bis an d'Stad ze kommen an do den TGV ze huelen. Well ass den Transport net méi bequem a séier, da sinn d'Leit erëm séier an der Versuchung fir ze soen: Allez hopp, amplatz den Emwee an dat Emgesteigs ze maachen, huelen ech awer léiwer den Auto an ech fuere bis dohinner wou ech wëll.

Den TGV, däre muss mer eis bewosst sinn, ass deier. 117 Milliounen Euro kascht de Projet esou wéi en eis haut virläit fir deen Deel, deem da soll an deem Beräich gebaut ginn, also méi un franséische Réseau. Mä nach muss mer eis bewosst sinn, datt mer och mussen national Investissementer maachen. Ech denken un den Ausbau vun der Linn Beetebuerg, mä ech denken natierlech och un den Ausbau an déi néideg Adaptatiounen hei an der Gare an der Stad. Dat sinn Investissementer, déi mer muss maachen, a wann ech gesinn, wéi breet datt d'Zoustëmmung hei am Parlament fir de Projet ass, da muss mer eis och be-

wosst sinn, datt mer och duerno déi néideg Prioritéite mussen setzen.

Den TGV Est geet an d'Richtung Stroossbuerg-Paräis, mä et feelt eis een Aarm an der ganzer internationaler Transportpolitik, oder besser gesot, d'Attraktivitéit vun engem Réseau, vun enger Ubannung, déi feelt eis nach, dat ass nämlech déi fir op Bréissel. Dat ass den Eurocap-Rail, deem den Nomëtteg ewell vum...

(Interruption)

Jo, deem och, mä ech hat elo méi un déi dräi europäesch Hauptstied geduecht, an déi Ubannung dohinner, déi feelt eis op alle Fall, do feelt d'Attraktivitéit nach ëmmer. Ech mengen, et ass méiglech déi Attraktivitéit auszubauen, an och do muss mer dann den néidege Wëlle fannen.

Ech stelle fest, datt an enger Lëtzebuerger Dageszeitung elo gesot gëtt, datt Bréissel Doppeldeckerwagoné wäert asetzen um belsche Schinneréseau. Dat wäert natierlech zur Attraktivitéit vun deem Réseau bäidroen, an ech begrëssen och dës Initiativ, mä nach duerf dat op kee Fall en Argument si fir ze soen: Mä elo ass den Eurocap-Rail jo net méi grad esou wichtig.

Au contraire, déi Argumenter, déi een uféiert en faveur vum TGV Est, déi kann een am Fong geholl och gebrauche fir den Eurocap-Rail, an ech mengen, dass och do muss d'Prioritéit gesat ginn. De Minister huet aus den Aussoen heibannen eraus héieren, dass hie vum Lëtzebuerger Parlament déi néideg Réckestëtz kritt, fir dass dës Zuchverbindung déi néideg prioritär Behandlung kritt.

An dann erlaabt mer nach zum gudden Schluss eng Remarque ze maachen. Wann ee gären hätt, dass d'Transportverbindungen tëschent de Stied interessant sinn a gutt gebraucht ginn, da muss et och esou sinn, dass déi verschidde Stied selwer och hiren interne Verkéier esou regelen, dass et interessant ass, fir op den Transport en commun zrëckzegraifen. Ech erkläre mech vläicht méi prezis. Wa mer haut bereet sinn den Zuch ze huele fir op Bréissel, respektiv op Stroossbuerg, fir elo just déi zwou europäesch Hauptstied ze nennen, dann ass dat och nëmmen interessant wann een dann zu Bréissel op där Plaz ukënnt, wou ee gären ukënnt a wann een do an der Stad selwer uerdentlech Verbindungen huet, respektiv en uerdentlechen Transport en commun, an dat nämlech gëllt fir Stroossbuerg, well soss ass et net interessant.

Demzufolge ass et och extrem wichtig, dass mir hei an der Stad a besonnesch an eisem klengen Ländchen dann och eisen Transport en commun, sief et elo mam Bus, sief et mam Zuch, deementsprechend ausbauen.

(Interruption)

Här Gira, ech kennen den Tram zu Stroossbuerg. En ass gebaut ginn, wéi ech do op der Uni war. Et muss een awer analyséiere vu Stad zu Stad wat fir en Transport en commun interessant ass. Ech mengen, do loosse mer déi Instanzen dorunner schaffen, déi dat besser kënne bewäerte wéi ech.

Dat waren déi Iwwerleeungen, déi ech am Numm vu menger Fraktioun wollt zu dësem Projet de loi maachen. Ech brauch lech net ze verheemlechen, dass eis Fraktioun dësse Projet wäert stëmmen. Ech soen lech merci fir d'Nolaushteren.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Als nächste Riedner ass den Här Fernand Greisen agedroen. Den Här Greisen huet d'Wuert.

M. Fernand Greisen (ADR).- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, vun eiser Säit och e grouse Merci un all déi, déi un dësem Projet matgeschafft hunn. Mat dësem Gesetz gëtt en Ofkommes ugehall, wat eis Regierung scho mat de franséischen Autoritéiten den 28. Januar 2002 ënnerschriwwen hat. Lëtzebuerg bedeelegt sech finanziell um Bau vum Schinnennetz op der franséischer Säit fir de Betrib vum TGV ze erméiglechen.

Geplangt ass dat hei. Vun 2006 u soll op enger Streck fir op Paräis bis an d'Louhréngesch den Zuch mat enger Vitesse vu bis zu 350 km/h fieren. Mat der Verbesserung vum Streckennetz Lëtzebuerg-Metz, haaptsächlech am Bezuch op d'Sécherheet an d'Vitesse, dierf dann d'Rees tëschent Paräis a Lëtzebuerg net méi wéi zwou Stonnen an eng Véirels daueren; esou krute mer gesot. Op Stroossbuerg geet et dann nach wéi ëmmer weider mat eppes iwwer zwou Stonnen. Eréischt nom Bau vun der zweeter Phas kënn dës Zäit op eng Stonn a 25 Minute reduzéiert ginn. Dass den Uschloss vum nationalen Eisebunnnetz un den internationale Schinneverkéier eng Noutwendegkeet ass fir eist Land, brauch kengem méi extra erkläert ze ginn.

Den ADR huet bei der Virstellung vu sengen Iddie fir e Gesamtverkéierskonzept dësen Uschloss als eng vun de wichtigsten Strecken agesat. An den Texter vum Transportministère si Sënn an Zweck, d'Virdeeler vun esou enger rapider Zuchverbindung fir Lëtzebuerg ausféierlech opgezielt ginn. Den ADR kann dës Aussoen nëmmen ënnerstëtzen. Ech muss awer drop hiweisen, dass et net duer geet theoretesch Reeszäiten ze verkierzen, fir dass aus deem heitege vereelte Bunnbetrib en effikassen, verlässlechen a bezuelbare Service gëtt, deem och gären a vill vun de Clientë benotzt gëtt.

Aner wichtig Viraussetzung ass och ze erfüllen. Wat d'Bedreiwen, d'Exploitatioun ubelaangt huet den ADR sech schonn duerfir ausgeschat, dass dëst no wirtschaftleche Kritäre misst geschéien. Haut ass dat net esou an ech erënnere drun, dass d'EU-Kommissioun Lëtzebuerg nach virgeworf huet, verschidde Richtlinnen an deem Sënn net ëmgasat ze hunn. Dëst ass sécher och ee vun de Grënn, firwat dass d'Bunn et net fäerdeg bréngt méi Clienten unzézien a rentabel ze fieren.

Wann een d'Streikfreedegkeet vun de franséischen Eisebunner gesäit, da kann een Zweifel kréien, ob déi virgenannten Ziler um effikasse Service ënnert den heitegen Emstänn erfüllt kënne ginn. Besonnesch wann een da gesäit, dass eis national Eisebunnnergewerkschaften trotz wäit aus besserer Lounbedingunge wéi hir franséisch Kollege grad deenen hir schlecht Streikmethoden elo och nach bei eis agefouert hunn.

Zum Käschtepunkt vun dësem Projet nach dat hei. De Käschtepunkt läit bei 141 Milliounen Euro, bal 5,7 Milliarden aler Frang. Bezueelt gëtt an Tranchen, déi am Detail am Rapport opgefouert sinn. Am Budget vun 2003 vum Extrafond fir internationalen Uschlëss vun der Eisebunn stinn eppes iwwer 37 Milliounen Euro. Et feelen also eng etlech där Milliounen Euro an der Statskeess an et wär wichtig, wann den Här Minister eis géif soe wéi de finanziellen Zäitplang dann op der Säit vum Opfelle vun der Keess géif ausgesinn a wou déi Suen agespuert solle ginn.

Ech muss drun erënneren, dass dës Regierung ouni realisierbaren zäitlech fest geluechte Finanzplang dësse Mee iwwer 50 Milliarde fir Eisebunninfrastruktur verplangt huet, déi och net am Fong fir Schinnebau ze fanne sinn. Dann huet d'Regierung nach weider deier Projete vir. Ech erënneren un den Tram op de Kierchbiereg oder un d'Streck op Bréissel.

Dofir nach eng kéier en Appel un d'Regierung, e kompletten a bezuelbaren, en zäitlech definéierte Finanzplang virzeleeën.

Dir Dammen an Dir Hären, mir wësen, dass déi franséisch Autoritéiten hiren ursprüngeleche Projet aus finanzielle Grënn zrëckgestallt hunn an duerno an zwou Phasen opgedeelt hunn. An der éischter Bauphas sollt am Ufank e wichteg Deelstéck vun der Verbindung vu Paräis op Stroossbuerg net gebaut ginn. Eréischt an enger zweeter, méi spéider Bauphas sollt dann dat feelend Zwëschestéck geplangt sinn. Elo gesäit et esou ass, dass d'Streck vu Paräis bis op Baudrecourt, südlech vu Metz, an der éischter Bauphas läit an de Rescht vum Projet bis bei Stroossbuerg an der zweeter.

Wat dës zweet Phas ubelaangt, esou hu mir keen Zäitplang a keng Informatioun, ob de Stat och hei eppes bäileeë wëllt. Elo stellt sech natierlech d'Fro, ob déi franséisch Säit net nach eng kéier aus finanziellen oder anere Grënn dee ganze Projet a Fro stellt. Do kënne mer just hoffen, dass eist Land mam Transportminister dat néidegt Gewiicht opbréngt, fir esou Problemer entgéint ze wirken.

Ee Wuert nach zur TGV-Streck Nord, vu Bréissel iwwer Léck a Richtung Köln. Mir fannen, fir Lëtzebuerg wier eng Verbindung nördlech un dëst Netz och wichtig a froen den Transportminister, ob et trotz finanziellen Enkpäss Iwwerleeunge gëtt, am Land an doriwwer eraus, déi Streck an deem Sënn auszubauen. Net ouni un all dës Revendicatiounen ze erënneren, gëtt den ADR säi Jo fir dësse Projet.

Ech soen lech merci fir d'Nolaushteren.

M. le Président.- Als nächste Riedner ass den Här François Bausch agedroen. Den Här Bausch huet d'Wuert.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Här President, et ass net fir d'éischt an dëser Chamber, dass mer iwwert den TGV Est schwätzen. Ech hoffen awer, dass et, zumindest wat d'Streck Paräis-Metz-Lëtzebuerg ubelaangt, fir d'lescht ass wou mer driwwer schwätzen. Fir de Rescht woen ech mech net auszeschwätzen.

Et ass esou, dass, wat d'international Ubannung ubelaangt vum Lëtzebuerger Schinnennetz respektiv och iwwerhaapt wat d'Prioritéiten ubelaangt am Schinneverkéier, ech virun zwee Méint hei eng ganz Stonn geschwat hunn. Ech kënn natierlech nach eng kéier alles widerhuelen. Well ech lech dat awer erspuere wëll, wëll ech lech just einfach soen, datt mer mat deem Deel, deem haut zur Diskussioun steet, kee Problem hunn, an datt mer deem och wäerte stëmmen.

M. le Président.- D'Wuert huet elo den Här Transportminister Henri Grethen.

M. Henri Grethen, *Ministre des Transports*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wollt fir d'éischt alle Riedner a ganz besonnesch dem Rapporteur merci soe fir säi Rapport respektiv fir hir Beiträg, an de verschiddenen Deputéierten, déi intervenéiert sinn, merci soe fir déi breet Zoustëmmung, déi se zu dësem Projet bréngen.

E Projet, dee jo schonn Ufank der 90er Jore vun der deemoleger Lëtzebuerger Regierung ugegraff gi war, an deem elo vun dëser Regierung finaliséiert ginn ass. Et war jo ursprüngelech esou, dass sollt eng TGV-Verbindung tëschent Paräis, Metz a Stroossbuerg gebaut ginn, an d'Lëtzebuerger Regierung hat och op deem Projet zougestëmmt fir eng finanziell Contributioun ze ginn.

Ursprüngelech louch se bei 450 Milliounen deemoleger franséische Frangen a si ass duerch d'Indexatioun op 550 Milliounen erop-

gaangen. Nodeem et awer feststung, dass déi franséisch Säit zesumme mat de Régiounen de Finanzement net konnte boucléieren a jiddferengem seng Part an d'Luucht gaangen ass, ass och eis Part an d'Luucht gaangen op 770 Milliounen franséisch Frang, 117 Milliounen Euro, an dat fir déi ganz Streck, wëssend awer, dass eise Bättrag ausbezuelt gëtt um éischten Deel vun der Streck.

Dat kléngt elo ganz komplizéiert, mä einfach duergestallt: Mir hunn en Accord mat der franséischer Regierung fir eise Bättrag iwwert d'ganz Streck, bezuelen en awer op der Realisatioun vum éischten Deel vun der Streck tëschent Paräis a Metz, fir op dem Här Greisen seng Fro ze äntweren. Ech hoffe fest, dass d'Streck Stroossbuerg-Metz gebaut gëtt, dass se esou séier wéi méiglech gebaut gëtt, an déi franséisch Säit huet jo och schonn eng ganz Rei vun Initiative geholl.

Esou ass zum Beispill duerch Dekret vum franséische Conseil d'Etat, de 14. Mee 1996, d'Streck tëschent Vaires-sur-Marne a Wendenheim am Bas-Rhin d'utilité publique erkläert ginn, an an der Réunion ministérielle vum 29. Januar 1999 ass d'Consistance vun der éischer Phas definéiert ginn. Weini elo d'Aarbechten op där Streck uginn, kann ech der Chamber net soen. Dat échappéiert och mengem Kompetenzberäich. D'franséisch Autoritéiten hunn eis versprach oder hunn an Aussicht gestallt, dass esou séier wéi deem éischten Deel vun der Streck realiséiert wier, dat heescht op der Halschent vun 2007, dass dann deem zweeten Deel géif an Ugrëff geholl ginn. Mä fir den zweeten Deel - wéi gesot - vu Metz bis op Stroossbuerg, fir et emol esou auszedrécken, ass keng Contributioun vun der Lëtzebuurger Säit an Aussicht gestallt, et ass och keng gefrot.

Deen Accord, dee mir hunn, geet iwwert d'ganz Streck. Deen Accord seet jo ënner anerem, dass mer Temps de parcours kréie vun 2007 un tëschent der Gare Lëtzebuerg a Paräis vun zwou Stonnen a 15 Minutten, wou dee beschtméiglechen Temps de parcours am Moment dräi Stonnen a 25 Minutte bedréit. An op där anerer Säit, dass mer, wann déi Streck bis ausgebaut ass tëschent Metz a Stroossbuerg, dann och do en Temps de parcours vun enger Stonn a 25 Minutten hätten, géint zwou Stonnen an zéng Minutten, mengen ech, elo op deem beschte Parcours, dee virgesinn ass.

Den Här Greisen, Här President, huet dann natierlech e Problem ugeschwat, deem delikat ass, fir net méi ze soen. Dat ass dee vum Plan de financement. Ech sinn net midd ginn hei an der Chamber ze ënnersträichen, dass bei enger Rei vun deene Projeten, mat deenen ech d'Chamber befaasst hunn, de Finanzement net assuréiert ass. Ech wëll ënnersträichen, dass fir dese Projet de Financement assuréiert ass. Am Fonds d'investissement pluriannuel fir déi international Zuchubannunge sinn am Moment, mengen ech, 115 Milliounen Euro elo schonn dran, a wa mer wëssen, dass mer bis 2007 Zäit hunn, da wäerte mer dat duerch déi normal Dotatioun bewerkstellige kënnen.

Wat aner Infrastrukturen ugeet, do ass et ganz sécher esou, dass mer net wäerten derlaanscht kommen, deem een oder deem aneren Emprunt opzehuelen. Ech gesi wierklech net wéi dat soss méiglech wier, well déi Investissementer sinn esou konsequent. Mir si jo elo amgaangen op der Polvermillen un der Bréck ze schaffen; déi Bréck steet iwwer honnert Joer. Wann een elo also eng nei Bréck op der Polvermille baut an der Eisebunnsinfrastruktur, dann ass dat eng Infrastruktur déi net fir e Joer gebaut gëtt, mä déi gëtt awer fir e puer Jorzéngte gebaut, an ech mengen, dass do de Recours op Emprunte

justifiéiert wier. Do gëtt jo dann d'Chamber och agebonnen, fir dat ze maachen.

Ech muss lech awer och soen, Här President, an ech wëll lech dat net verheemelechen, ech hunn der Chamber et schonn e puer Mol gesot, dass ech mer ganz vill Gedanken maachen iwwert d'Situatioun, d'Exploitatioun op der Eisebunn selwer. Et huet een d'Méiglechkeet de Kapp an de Sand ze stiechen, et huet een d'Méiglechkeet fir sech keng Gedanken ze maachen an ze soen: Alles geet weider, wéi et bis elo gaangen ass. Da muss een awer wëssen, dass een, wann een dee finanz-techneschen Term vun EBIT wëllt gebrauchen, dass een awer en negativen EBIT huet pro Joer, an do sinn da schonn all déi Surcouiten, déi iwwert d'Gesetz vun 1997 ofgedeckt ginn, mat gerechent, vun ongeféier 40 Milliounen Euro, an dass een en negative Cash-flow op der Lëtzebuurger Eisebunn vun 30 Milliounen pro Joer huet. Dat kann ee sech net Jorzéngte laang leeschten.

All déi Saachen, all déi Exploitationsdefiziter ginn natierlech op Käschte vun den Investissementer an et muss ee wëssen, dass den Assainissement financier vun der Eisebunn e Käschtepunkt huet. Menge Schätzungen no läit dee Käschtepunkt iwwert déi nächst zéng Joer wäit iwwer enger Milliard Euro. Dat muss ee wëssen. D'Chamber muss wëssen iwwer wat geschwat gëtt. A wann een deem Assainissement wëllt maachen, da muss ech lech soen, wann ech elo e Chiffer annoncéiert hunn, dee wäit iwwer enger Milliard Euro läit, da muss een awer wëssen, dass do enorm Efforte vun de Mataarbechter vun der Eisebunn verlaangt ginn. Do geet et net nëmme mat Schweess duer. Do fléisst méi, wann een dat wëllt maachen. Et kann een awer och de Kapp an de Sand strecken, an Här President, ech hunn d'Impressioun, dass eng ganz Rei Leit sech léiwer nach wëllen iwwer e puer Joer retten an näischt maachen, quitte dass dann duerno näischt méi méiglech ass.

Well därerf ech d'Chamber drun erënneren, dass et jo esou ass, dass et eng Separatioun tëschent der Infrastruktur an der Exploitatioun gëtt. D'Lëtzebuurger Land kann à terme ouni CFL liewen, mä net ouni Eisebunn, fir mech kloer auszedrécken.

Wa mir eng Infrastruktur hätten, déi „state of the art“ wier, an do sinn Investissementer noutwendeg, déi wäit iwwer zwou Milliarden Euro leien, da kann een no deene Regeln, wéi se nun eemol opgestallt sinn an Europa - ech hu géint den zweete Paquet ferroviaire gestëmmt; ech sinn deem éischte Lëtzebuurger Transportminister deem zu Bréissel géint d'Liberaliséierung gestëmmt huet an ech weess firwat ech dogéint gestëmmt hunn -, wann een also eng Infrastruktur hätt, déi „state of the art“ wier, oder déi Infrastruktur déi mir elo hunn, déi „state of the art“ ass - wat d'Sécherheet ugeet, ass se ganz sécher excellent, an et gëtt kee Réseau an den Nopeschlänner deem esou sécher ass wéi de Lëtzebuurger Réseau, dat woen ech ze behaapten, mä do kënnen dann aner Leit driwwer fueren.

Wa muer Arcelor décidéiert - well déi Chifferen déi ech lech éinschtes genannt hunn, dat si Chifferen, déi vun optimisteschen Hypothesen ausginn, déi dovun ausginn, dass déi Cliente bleiwen -, fir net méi mat der Lëtzebuurger Eisebunn ze fueren, mä zum Beispill d'franséisch oder d'belsch Eisebunn ze chargéieren déi Trafiken duerchzeféieren, dann ass de Fret zu Lëtzebuerg fort. Da brauch d'Lëtzebuurger Eisebunn kee Fret méi ze féieren. Do kënnen mir hei Hochstänn drécken, een nom aneren - a fir mech ass dat jo net einfach -, mä dat bréngt näischt.

(**Interruption**)

Ech mengen, ech loossen et léiwer sinn, et wär e bëssen zevill drolech. Et ass scho schlëmm wann ech Golf spillen, Här President. Et komme schonn drolech Fotoen dobäi eraus, déi net mam Tiger Woods ze verwiessle sinn.

Mä, Här President, Spaass bei Säit, wann zum Beispill d'Lëtzebuurger Eisebunn nëmmen ee Client wéi Arcelor verléiert, dann ass de Fret a Gefor. Dat muss ee wëssen. Déi maachen 80% vum Chiffre d'affaires aus. An dat sinn déi Situatiounen, mat deene sech e Gestionnaire awer emol muss auserneeetzen. An dat ass jo den Zweck vun der Operatioun gewiescht, wou ech d'Lëtzebuurger Eisebunn gefrot hunn, fir sech mat deene Geforen oder mat deene Szenarioen auserneezenesetzen, fir ze kucke wat kënnt dobäi eraus kommen. Ech wollt dat bei dësem Projet gesot hunn, well wa Mët 2007 a scho vläicht éischer, d'TGV-Zich an der Gare Lëtzebuerg ukommen an do erëm fortfueren, dann ass dat fir deem eenzelne Bierger formidabel. Wat d'Lëtzebuurger Eisebunns-gesellschaft CFL dovunner huet steet op engem ganz anere Blat.

Ech kréie gesot vum honorablen Här Zanussi, Här President, mir missten och nach eppes an der Gare Lëtzebuerg maachen. Meng Virgänger hu scho ganz vill Efforte gemaach fir dass d'Gare Lëtzebuerg soll uerdentlech ausgesinn. Si ass moderniséiert ginn, si ass amelioréiert ginn, et si Konschtwierker drakomm, fir et esou convivial wéi méiglech ze maachen. Mat der Stad Lëtzebuerg zesumme si mer amgaangen ze kucke wéi mir d'Organisatioun virun der Gare Lëtzebuerg kënne maachen. Et ass natierlech e bësse méi komplizéiert wéi op der Gare Biekerech, Här President. D'Busgare zu Biekerech, Här President, ass e bësse méi einfach ze organiséiere wéi d'Gare Lëtzebuerg.

Mä ech warnen d'Chamber virun all deenen, déi op dës Tribün kommen a soen: Il n'y a qu'à.

(**Interruptions diverses**)

Ah jo, selbstverständlech! Här President, wann ech vun enger Verbesserung schwätzen, dann ass et haaptsächlech vun enger Verbesserung vun de Betribsfleef an der Gare selwer. Dir kënnt net en TGV, en Tram, e Fret, an nach e Passagéierzuch niewenteneen, iwwerteneen, matenee funktionéiere loos-sen. Mir brauchen do e Betribskonzept, an un deem si mir amgaangen ze schaffen, an ech kann dëser Chamber garantéieren, dass wann deem éischten TGV an d'Gare Lëtzebuerg eraleeft vu Paräis aus, dass dann dee Betribskonzept och steet.

(**Interruption**)

Här President, an der nächster Regierung kann dann den Oppositionsdeputéierten Zanussi den Transportminister Grethen beim Wuert huelen. Wann et 2007 net klappt, da muss ech natierlech meng Responsabilitéit iwwerhuelen, mä ech kann lech versécheren, den TGV wäert an der Stater Gare 2007 alafen; sollten d'franséisch Partner mat Zäit faerdeg sinn, wäert och op Lëtzebuurger Säit alles klappen.

Här President, den Här Zanussi huet mech och gefrot: Wéi ass et dann elo mat deenen eenzelne Verbindungen? Wéi klappt dat op der Streck? Muss net den TGV waarden an der Gare Beetebuerg, well e Fretzuch op der Linn ass?

Ech muss lech soen, Här President, och dat gehéiert zum Betribskonzept an och dofir wäerte mer suergen, dass den TGV Prioritéit huet par rapport zu aneren Zich.

Här President, ech gesinn, meng Riedezäit ass erschöpft. Et wär op

déi vill Froen, déi gestallt gi waren, nach ganz vill ze äntweren. Ech wëll lech just soen, dass ech alles gemaach hunn, Här President, zesumme mam Statsminister alles gemaach hunn, fir dofir ze suergen, dass och d'Linn Bréissel-Lëtzebuerg eng Prioritéit kritt. Wuel huet dee Groupe à haut niveau, deem ënnert der Presidentschaft vun dem Här Karel Van Miert, engem fréiere belsche Kommissär an och Minister, getagt huet, géint d'Stëmme vun de Verrieder vu Lëtzebuerg a Belgien d'Streck Lëtzebuerg-Bréissel net an d'Prioritéitelëscht gesat, obschonns se schonn am Rapport Kristoffersen dra war.

Ech kann lech soen, mir hate Kontakter souwuel mam franséischen Transportminister, dem Här Gilles de Robien, wou ech de leschte Mount war, wéi déi Réunion zu Neapel leschte Weekend, déi Der zitéiert hutt, wou ech och nach mat der Madame de Palacio, där zoustänneger Kommissärin geschwat hunn, déi mer verséichert huet, dass si alles wäert maachen, op alle Fall der Kommissioun wäert proposéieren, dass déi Streck Lëtzebuerg-Bréissel an d'Kommissiounspropositiounen era kënnt. An dann, wann dat ass a wann déi belsch Regierung d'accord ass fir Efforten do ze maachen, och finanziell Efforten, da muss ee sech iwwerleëen ob Lëtzebuerg och een Intérêt huet, dorunner ze participéieren. Un eis soll et op alle Fall net scheitern.

Merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - D'Diskussion ass domadder ofgeschloss. Mir kommen zur Lecture vun den Artikelen a stëmmen driwwer of.

Lecture du texte du projet de loi (par M. Jean Spautz)

D'Artikelen 1 an 2 si gelies an ugeholl.

Mir stëmmen also elo iwwert dat virleidend Gesetz of.

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

Déi dofir si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen, oder si enthalen sech.

De Projet de loi ass eestëmmeg ugeholl mat 57 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz (par M. Marco Schank), Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps, Claude Meisch, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell, John Schummer et Théo Stendebach;

M. Alex Bodry, Mmes Mady Delvaux-Stehres, Lydie Err (par M. Alex Bodry), MM. Ben Fayot (par M. Jeannot Krecké), Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer (par M. Marc Zanussi), Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

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

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. Robert Garcia).

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

(**Assentiment**)

Et ass also esou decidéiert.

Da kéime mer elo zur Diskussioun vum Projet de loi 5018 iwwert d'Verwaltung vum Enregistrement. Et si schonn ageschriwwen: déi Häre Krecké, Graas a Jaerling. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här Norbert Hauptert.

4. 5018 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 20 mars 1970 portant réorganisation de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines

Rapport de la Commission des Finances et du Budget

■ **M. Norbert Hauptert (CSV), rapporteur.** - Merci. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet iwwert d'Reorganisatioun vum Enregistrement verfolgegt véier Objektiv.

Den éischten ass dee vun der Kreatioun vun engem Service antifraude. Zënter der Ofschafung vun de Grenzen tëschent de Länner vun der Europäescher Unioun huet sech e System vun organisierter Steuerhannerzüung hei an Europa breet gemeet, deem de Memberstaaten héich Verloschter am Beräich vun den TVA-Recetten an d'Konkurrenzverzerrung um Niveau vun der Circulatioun vun de Capitaux mat sech bruecht huet. D'europäesch Kommissioun huet dorophon decidéiert, fir e gemeinsame System vun Austausch vun Informatiounen an der administrativer Kooperatioun tëschent de Verwaltungen vun deenen eenzelne Länner am Beräich vun der TVA ze organiséieren, an och virgeschloen, datt all Land e Service antifraude soll kreéieren an organiséieren.

Esou ee Service brauch Leit an deene verschiddene Spezialitéiten, an deene verschiddene Beräicher, wéi der internationaler Gesetzgebung, wéi der Gestion comptable a besonnesch am Beräich och vun der Informatik. An dofir gesäit de Projet och vir, an dat ass en zweeten Objektiv vum Projet, d'Aféierung vun der Carrière vum Informaticien diplômé an dem Expéditionnaire informaticien, an der Carrière moyenne an an der Carrière inférieure vun der Administratioun. D'lescht Joer hu mer hei e Gesetz gestëmmt, wou mer den Informatiker an der Carrière supérieure agefouert haten. Vu dass awer dee Service Informatiker op deenen dräi Niveaue brauch, gesäit dese Projet also vir, fir déi Fonctiounen och an der Carrière moyenne an an der Carrière inférieure anzeféieren.

En drëtten Objektiv ass dee vun der Emännerung vun der Compositioun vun der Direktioun a besonnesch d'Ofschafe vun der Limite vun der Zuel vun de Fonctionnaires an der Carrière supérieure vun der Administratioun. Bis elo war et esou, dass d'Universitäre nëmmen an der Direktioun konnte beschäftegt ginn an dass d'Zuel vun den Universitäre an zéng limitéiert war. Dat huet der Verwaltung e Manktum u Flexibilitéit ginn, a besonnesch mengen ech mat der Schafung vun neie Servicere wéi dem Service antifraude brauch d'Verwaltung och Universitäre net nëmmen an der Direktioun, mä och an den eenzelne Servicere, esou dass den drëtten Objektiv vun dem Projet also deem ass, der Verwaltung méi Flexibilitéit ze verschafen.

E véierten a leschten Objektiv, an e wichtegen, ass dee vun der Erhéijung vun der Zuel vun de Posten hors cadre an der Carrière moyenne vu sechs op 15, an d'Schafe vun esou Posten hors cadre an der Carrière inférieure. Dir wësst, dass grad esou wéi an der Steierverwaltung den Avancement an der Verwaltung vum Enregistrement meeschtens iwwer e Changement de service geschitt. Ech mengen, dat