



rüünten Här gesot, wéi d'Mauer gefall ass? -: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Merci och. Mir wärem um Enn vun eiser Diskussioun ukomm a mer géifen direkt ofstëmmen iwwert de Projet de loi 6588.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6588 et dispense du second vote constitutionnel

An d'Ofstëmmung fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. Dann d'Procuratiounen.

An d'Ofstëmmung ass elo eriwwer.

(Interruption)

D'Motioun kënn eréischt.

► **Mme Viviane Loschetter (déi gréng).**- War dat d'Motioun?

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Neen, et ass de Projet de loi.

(Brouhaha général)

Also gleeft mir, net der Maschinn!

► **M. Alex Bodry (LSAP).**- De President zielt!

► **Une voix.**- Den Här President ass méi staark wéi d'Maschinn.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Mä Dir hutt nach kee selbstfuerende President.

(Hilarité)

► **Une voix.**- Obwuel...

(Hilarité, brouhaha et concertation interne)

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Meng Maschinn huet schonn ofgeschalt. Gutt, dass de Generalsekretär d'Resultat op Pabeier huet. Mir hunn 58 Participatiounen um Vott an de Projet de loi 6588 ass ugeholl mat 51 Jo-Stëmmen, 2 Abstentionen a 5 Nee-Stëmmen.

Résultat définitif après redressement: le projet de loi 6588 est adopté par 53 voix pour, 3 voix contre et 2 abstentions.

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

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

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

MM. Claude Adam, Gérard Anzia, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter et M. Roberto Traversini.

Ont voté non: MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding.

Se sont abstenus: MM. Marc Baum et David Wagner.

Ass d'Chamber bereet, d'Dispens vum zweete Vott ze ginn?

(Assentiment)

Merci. Dann ass dat esou décidéiert.

Motion

Ech ginn dervun aus, dass mer d'Motioun, déi den Här Wilmes abruecht huet a fir déi ech eng allgemeng Zoustëmmung hei an der Chamber a bei der Regierung festgestallt hunn, duerch Handophiewe kënnen unhuelen.

(Assentiment)

Vote sur la motion 1

Da géif ech alleguer déi, déi derfir sinn, bieden, d'Hand ze hiewen.

Géigeprouf: Wien ass dergéint? Wann ech gelift dohannen an der zweeter Rei, den Aarm erof,...

(Hilarité générale)

...wann Der net dergéint sidd!

(Interruptions)

Also Géigeprouf: Wien ass dergéint? Si follegen.

A wien enthält sech?

Bei zwou Enthalungen ass d'Motioun ugeholl. Ech soen lech Merci.

(La motion 1 de M. Serge Wilmes est adoptée à main levée avec les abstentions de la sensibilité politique déi Lénk.)

Här Generalsekretär, ech hu jo d'Dispens gefrot?

(Assentiment)

Da géife mer zum nächste Punkt, wat och dee leschte fir haut ass, iwwergoen.

(Brouhaha général)

Wann ech gelift! Dat ass de Projet de loi 6645 iwwert d'Promotioun vum kombinéierten Transport. An d'Wuert huet elo direkt de Rapporteur, den honorabelen Här Roger Negri.

5. 6645 - Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.**- Här President, Dir Dammen an Dir Härën, de Wuerentransport a genomte Containeren huet den Advantage, dass dës souwuel mam Camion, mam Zuch oder mam Schëff transportéiert kënnen ginn an domat vun engem vun deenen dräi genannten Transportträger op ee vun deenen zwee anere kënnen ëmgeluede ginn.

(Brouhaha)

Dat Ganzt geschitt als Transport combiné, wou d'Containeren op enger agreéierter Plate-forme intermodale oder multimodale ëmgeluede ginn. Hei am Land hu mer zu Beetebuerg eng Eisebunnplate-forme intermodale niewent dem Beetebuerger Eisebunnstriage vu Waggonen, wou virun allem de Moment jo e gigantische Projet op 33 Hektar realiséiert gëtt...

(Brouhaha)

...tëschtent Beetebuerg an Diddeleng als nei modern Plate-forme intermodale...

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Et héiert een de Rapporteur relativ schlecht.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- E schwätzt e bësse lues.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Här Rapporteur, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.**- Villmools Merci.

...als nei modern Plate-forme intermodale tëschtent Camion an Zuch, déi mer hei an der Chamber a verschiddenen Etappe gestëmmt hunn, mat engem Gesamtkäschtepunkt vun 220 Milliounen Euro. Eng aner Plate-forme multimodale besteet hei am Land am Hafen zu Mäertert, wou souwuel vum Schëff op de Camion oder den Zuch transbordéiert ka ginn an ëmgedrëit.

D'Zil vum Projet de loi vun haut ass et, eng legal Basis fir eng nei staatlech Subventioun ze schafen, déi d'Transporteurs encouragéiere soll, vum Transport combiné ze profitéieren an hir Wueren iwwer méiglechst laang Strecke mam Zuch oder mam Schëff amplaz mam Camion iwwert déi gesamt Distanzen ze transportéieren.

Dës Subventiounen sollen net nëmmen dozou bäidroen, dass déi Infrastrukturen, déi mer hei am Land zu Beetebuerg an zu Mäertert ausgebaut hunn, besser genotzt ginn, mä déi Hëllef sinn och am Kontext vun der europäescher Transportpolitik ze gesinn.

De fräie Wuerentransport ass ee vun deene ganz grouse Sujeten um Niveau vun der Europäescher Unioun. An deene leschte Jorzéngte goufe grouss Ustrengungen ënnerholl, fir d'Mobilitéit ze verbessern. An et goufe vill Suen a Verkéiersinfrastrukture gestach. Eng gutt Verkéiersinfrastruktur ass och eng wichteg Viraussetzung fir d'Économie. Dës Mobilitéit huet awer net nëmme positiv Säiten. Den Transportsektor verbraucht vill Energie a verursaacht déi meeschten Ëmweltschied vun CO₂-Emissiounen.

Tatsächlech mécht an der EU de Wuerentransport ronn 40% vun den CO₂-Emissiounen am Transportsektor aus. Wa mer elo also eise Klimaziler wëlle gerecht ginn, muss et eis onbedéngt geléngen, beim Wuerentransport eng däitlech Verbesserung erbäizeféieren. Déi Erkenntnis ass net nei an et gi scho laang Efforte gemaach, fir een Deel vun Wuerentransport vun der Strooss op d'Schinn oder op d'Schëff ze verleeën, mä d'Resultater si bis elo net zefriddestellend.

Laut enger ëmfaangräicher Etüd vun 2015 mécht de Fret, de Gütertransport, deen iwwert d'Schinn transportéiert gëtt, an der EU nëmmen 22% vun der gesamten Wuerentransport aus. Potenzial ass laut der Etüd awer duerchaus do, virun allem wann ee sech d'Situatioun an Nordamerika ukuckt, wou d'Situatioun an den 80er Joren äänlech schlecht war wéi an der EU a wou den Trend awer komplett ëmgedrëit

konnt ginn. Den Undeel vum Schinnentransport ass do entre-temps bal duebel esou grouss wéi an der EU.

Déi Etüd gëtt och eng ganz Rei vun Erklärungen, wéi esou den Transport combiné an der EU esou wéineg Succès huet. A vill vun deenen Ursaache sinn och scho laang bekannt. Dat betrëfft souwuel technesch Aspekter wéi eng mangelnd Interoperabilitéit duerch schlecht ofgestëmmt international Politicken, déi trotz ëmmer méi detailléierten EU-Regelen ëmmer nach net derfir suergen, dass den Zuchverkéier uerdentlech iwwert déi verschidde Landesgrenzen zirkuléiere kann.

En Hauptargument ass a bleift awer de Präis vum Transport. Well mer hei eis an engem Bërich vun enger kommerzieller Dëngschtleeschung befannen, kënnen d'Memberstaaten och nëmmen indirekt drop awierken, fir wat fir en Transportmëttel déi betreffen Transporteurs sech entscheiden. An do schneit den Transport combiné mat Containeren noutgedronge méi schlecht of, well en eng Rupture de charge huet, also ënnerwee ëmgeluede muss ginn. Wann d'Containeren vum Camion op den Zuch oder d'Schëff ëmgeluede muss ginn, geet Zäit verluer. Et brauch ee méi Personal an déi néideg Plattformen, mat Kranen an esou weider, wou d'Containeren och da kënnen ëmgeluede ginn. Besonnesch bei relativ kuerze Strecken ënner 300 km ass de Surcôt iwwerproportional héich.

De Projet de loi huet deemno als Zil, déi Méikäschten an domat de Wettbewerbsnodeel duerch eng staatlech Bähilëf ze kompenséieren. Lëtzebuerg huet e ganz besonneschen Interessi dorunner, well mir an der EU eng zentral Lag hunn an équipéiert si mat deenen néidegen Infrastrukturen, mam Container-Terminal zu Beetebuerg a mam Mäerterter Hafen, fir dës Zort vun Transport an Dëngschtleeschungen unzebidden. Dat ass och kohärent mat eiser nationaler Strategie, fir zu Lëtzebuerg de Logistiksektor auszebauen.

D'Hëllef ginn direkt un den Operateur a sollen esou säi Choix zum Transportmëttel mat Containeren hi veränneren. Fir dass dës Subside konform si mat den EU-Regelen iwwert d'Aides d'État, mussen eng Rei vu ganz prezise Konditiounen agehale ginn. Deen Text, iwwert dee mer de Mëtten ofstëmmen, leet genau fest, wat fir eng Donnéeën en Demandeur muss virléien, fir kënnen e Subsid ze kréien, wat fir prezis Kritäre gëllen, fir éligibel ze sinn, a wéi déi Prozedur ofleeft.

Genau dat war eng Fuerderung vum Statsrot, déi esou am initiale Projet och net erfëllt war, wat erkläert, firwat mer insgesamt dräimol hu missen amendéieren, bis de Statsrot säin definitiven Accord konnt ginn. Am Ufank war virgesinn, eng ganz Rei vu Froen iwwer Règlement grand-ducal ze léisen. De Statsrot huet awer drop bestanen, dass dat net verfassungskonform wier, a verlaangt, dass all déi Prezisiounen an de Gesetzestext kéimen.

Deen ass doduerch däitlech méi laang a komplex ginn, soudass nach zwou Navettë mam Statsrot hu misse gemaach ginn. Dofir huet den Text, deen elo virläit, bal duebel esou vill Artikeléi wéi deen initialen Text an ass op alle Punkte prezis an transparent.

Här President, als Rapporteur wëll ech dann domat och elo op déi Hauptprezisiounen vum Gesetzestext agoen, déi ganz technesch sinn. Ech wäert probéieren, esou verständlech wéi méiglech ze bleiven. Eng Virbemierkung zum europäesche Kontext ass, dass d'juristescht Fundament vun deenen europäesche Memberstaaten, fir eng staatlech Hëllef un d'Transporteurs ze ginn zur Reduktioun vun hiren externe Käschten, wa se Containeren intermodal benotzen, um Artikel 93 vum Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne baséiert. Dës staatlech Hëllef gëtt a Form vu Subventions directes ausbezuelt.

D'Subventiounen gëllen, wéi gesot, nëmme fir den Transport vu Containeren, an do dierf och nëmmen eng bestëmmte Form benotzt ginn, fir d'Inter- respektiv d'Multimodalitéit tëschtent Strooss, Schinn a Waasser ze garantéieren, an dat sinn déi sougenannten „20-Fouss-Container“, „twenty-foot equivalent unit“, TEU ofgekierzt. D'Gréisst ass 2,591 m héich, d'Breet 2,438 m an eng Längt vu 6,058 m. Déi gëllen da bei Transportcontaineren international als Unité de transport intermodal, UTI ofgekierzt.

D'Containeren intermodal benotzen heescht, dass den Operateur säi Sëtz um Territoire vun der Europäescher Unioun muss hunn. Intermodal heescht och, den Transbordement, also en Ëmluede vu Strooss, Schinn oder Waasser, muss do stattfanne bei engem bestëmmten Transport vun A no B. Dat heescht net nëmmen en horizontalen Transport an der Distanz, mä och e vertikalen Transport, wat nëmme mat engem agreéierten Container-Terminal per Kran stattfanne kann, wou déi minimal Distanz tëschtent zwee Terminale mindestens 20 km bedroe

muss a wouvu mindestens een entweder op der Eisebunn oder an engem Hafe läit.

Zu Lëtzebuerg hu mir, wéi gesot, bis elo just zwee Container-Terminal, een zu Beetebuerg, de multimodalen Terminal beim Eisebunnstriage, an deen zweeten am Mäerterter Hafen. D'Distanz tëschtent Beetebuerg a Mäertert bedréit ronn 40 km, also iwwer 20 km. En Transporteur, deen also säi Container vu Beetebuerg op Mäertert an ëmgedrëit transportéiere léisst, kënn deemno och an de Genoss hei am Land, am nationalen Transport, vun enger Subventioun. Dat esou wäit zur nationaler Subventioun vun dësem Gesetz.

Fir den internationalen Transport sinn och Subventiounen méiglech. Éischters op der Eisebunn, wa mindestens 30% vun de Containeren vun engem Zuch zu Lëtzebuerg, spréch Beetebuerg, ëmgeluede ginn. An zweetens um Schëff, wann do och mindestens 30% vun de Containeren an engem Lëtzebuerger Hafen, spréch Mäertert, ëmgeluede ginn, an zousätzlech awer dann nëmmen, wann dat respektiiv Schëff seng Containeren mindestens 150 km wäit transportéiert.

D'Subventiounen mussen och op Ufro vum Transporteur vum Minister geneemegt ginn, an dat an engem Délai vun dräi Méint am deem Moment, wou den Dossier komplett a konform ass.

Dës Subventiounen gëlle souwuel national fir d'Schinne wéi international fir d'Schinnen an d'Waassertransporter fir d'Joren 2015 bis zum 31. Dezember 2018. D'Gesetz ass deemno och retroaktiv fir d'Joer 2015 gültig. Déi staatlech Aidë mussen all Joer vum Transporteur nei ugefrot ginn, bis zum 15. September fir dat Joer duerno. Dat gëllt natierlech eréischt ab 2017, wou d'Demande ee Mount no der Mise en vigueur vum heitege Gesetz ka gemaach ginn. D'Demandé fir d'afend Joer 2016 mussen och bis de 15. September 2016 dobanne sinn.

Zu där Demandé gehéiert, niewent deenen üübleche Koordinaten an Donnéeën, och e prévisionnelle Businessplang vun de geplangte Containertransporter fir déi Joren duerno. D'Netanhale dovun gëtt op Basis vu Kontrollen natierlech och sanktionéiert.

D'Subventiounen belafe sech op der Schinn am nationalen Transport op eng Part fixe an eng Part variable. D'Part fixe ass 1.600 Euro pro Transportorgan, also Zuch oder Schëff, an d'Part variable ass 30 Euro pro UTI, déi virdu genannte genormten 20-Fouss-Containeren.

International bedréit d'Part fixe op der Schinn 1.600 Euro fir eng Distanz ënner 400 km, 1.200 Euro tëschtent 400 an 800 km a 600 Euro fir eng Distanz iwwer 800 km.

D'Part variable besteet aus 30 Euro pro Container fir de vertikalen Transport, also beim Ëmlueden, an 10 Euro fir den horizontalen Transport, fir déi gefueren Distanz. Um Waasserwee beleeft sech d'Part fixe op 3.600 Euro pro Schëff an op 30 Euro pro Container.

D'Subventiounen sinn awer och plafonéiert bis zu engem Maximum vun: éischters 100% - bon, dat ass kee Plaffong - fir d'Zousazkäschten duerch de Gebrauch vun der Infrastruktur vu Schinn oder Strooss, den Trassekäschte souzeoen; zweetens 50%, fir d'Differenz vun den externe Käschten tëschtent Strooss a Schinn respektiv tëschtent Strooss a Waasser auszegläichen, an drëttens 30% vun de Gesamtkäschte vum Transport.

Här President, de Statsrot huet awer och nach e puer méi generell Bemierkunge gemaach. Ënner anerem huet en op d'Bedeitung vum Flughäfen fir den internationale Wuerentransport higewisen. Hei hätt e sech awer och méi detailléiert Informatiounen zum finanziellen Impakt vun dëser neier staatlecher Bähilëf gewünscht. Dozou muss ee soen, dass dem Projet, deen déposéiert gouf, eng Fiche financière bäilouch an och en Tableau mat enger Simulation virlouch, wéi deen Impakt kéint ausséinn.

Et ass awer verständlech, dass een net virus ka gesinn, wéi gutt dës nei Mesurë wäerten ugeholl ginn a wéi héich d'Ausgaben dovunner wäerte sinn, wa se herno an d'Realitéit ëmgesat ginn. Bon, dat sinn eben Erfahrungswärter, déi sech am Laf vun der Zäit erginn. An et schéngt mer deemno selbstverständlech, dass d'Effikassitéit vun dëser neier Mesure no enger gewëssener Zäit evaluéiert muss ginn.

Här President, ech géif mäi Rapport ofschléisse mat der Iwwerzeegung, dass de Wuerentransport esou vill wéi méiglech vun der Strooss op den Zuch an/oder op d'Schëff verluecht muss ginn.



► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Roger Negri** (*LSAP*), *rapporteur*. - Well et och mat der beschter Infrastruktur net méiglech ass, vu Punkt zu Punkt Transporter auschliisslech mat dësen ëmweltfrëndleche Moyenen auszuféieren, spilt den Transport combiné mat Containeren eng ganz wichteg Roll, fir dëst Zil ze erreechen.

De Projet de loi, deen hei virläit, kann ee kleng Bättrag dozou leeschten a méi enger ëmfaassender europäescher Transportpolitik an domat d'Wettbewerbsverzerrung zuongonschte vun der Schinn oder vum Schëff ausgläichen. Emmer méi Länner probéieren, déi extern Käschte vum Stroosentransport iwwer eng Maut erëm anzendriewen. Mä mir gesi jo am Moment an der Belsch, wéi schwéier et ass, fir dat um nationalen Niveau duerchzesetzen.

Et kann awer net sinn, dass mir eis an der EU vun engem Secteur esou ënner Drock setze loosse, dass mir an deenen nächsten 20 Joer nach ëmmer kee Schratt virukommen. Well den Transport iwwert d'Strooss ass justement méi bëlleg, well d'Konditiounen, déi d'Memberstaten hei setzen, vill manner streng sinn, wéi zum Beispill beim Zuch. Et besteet oft net de politesche Courage, deem Secteur Oploen ze maachen, déi an anere Beräicher als ganz normal gëllen. A grad dee Secteur ass och net grad bekannt fir seng gutt Aarbechtskonditiounen.

Jiddweree kennt d'Situatioun op der Aire de Berchem oder Aire de Capellen, ënner wat fir Konditiounen d'Camionschauffeuren do musse liewen, fir hir Waardezäit ofzestotteren. Duerno ass de Camion zwar ausgerout, an de Chauffeur?!

Do muss ee sech da Froe stellen, wann een ëmmer erëm gesäit, wéi et zu schwéieren Acciden-ter duerch d'Iwwermiddung vum Chauffeur kënnt. Soulaang dat duerchgeet, brauch ee sech net ze wonneren, wann de Stroosentransport méi bëlleg ass wéi den Zuch.

An domadder ginn ech den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet de loi a soenlech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*. - Merci och dem Här Negri. An nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Marco Schank fir d'CSV.

Discussion générale

► **M. Marco Schank** (*CSV*). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, als Éischt mäi Merci un de Rapporteur fir deen ausféierleche schréftlechen an och mündleche Bericht. D'Ausféierlechkeet vun deemselwechte gëtt mir dann d'Méiglechkeet, fir mech just op e puer wesentlech Saachen ze konzentrieren.

Laang Joren huet sech d'Transportpolitik generell un zwou Konstanten orientéiert: éischters d'Predominanz vun der Strooss an eben och dann d'Predominanz vun den nationale Grenzen.

Zum Punkt 2: Den europäeschen Transportsystem huet sech virrangeg op nationalem Niveau vun den eenzelne Länner eben entwéckelt. Dës Politik erkläert, firwat et net genuch oder keng Interkonnexionen tëschent de Länner an op den Hauptkorridore gëtt.

Et gouf Zäit, fir den Transport an enger méi europäescher Dimensioun ze analyséieren. Dat ass mat verschiddenen Etüde geschitt. Och am Rapport, am schréftleche Rapport gouf schonn op de Livre blanc aus dem Joer 2011 higewisen.

Transnational Projekte sollen ënnerstëtzt ginn, Projeten, déi fir eis eng reell Plus-value fir den nationalen an europäesche Wuesstum kënnen hunn. An nëmmen esou kann een en zolitten europäesche Réseau op d'Bee setzen, deen eis gläichzäiteg erlaabt, eis Ressourcen op eng effizient Manéier anzusetzen an eben och nohalteg ze wirtschaften.

2013 hat d'Europäesch Kommissioun néng Korridoren definéiert fir den Transport op der Schinn. Lëtzebuerg läit hei am Korridor Nordmier-Mëttelmier. An d'Zil vun dësem multimodale Korridor, deen och d'Waasserweeër an der Benelux an a Frankräich beinhalt, ass et, fir de multimodale Verkéiersdëngscht tëschent den Häfe vun der Nordséi an den Häfen um Mëttelmier ze verbesseren, mam Einzuggebitt natierlech vum Rhäin an och vum enger Rei vu franséische Flëss. D'Zil ass et och, fir d'brittesch Insele besser mam Festland ze verbannen.

Een Haaptneju vum der europäescher Transportpolitik muss et sinn, Transportmëttelen ze entwéckelen, déi eng Alternativ zum Stroossen-

transport duerstellen. Dat hëlleft, déi Haaptstroossenachsen ze entlaaschten, awer och den CO₂-Ausstouss ze limitéieren - wëllt soen, nach eemol: méi nohalteg ze wirtschaften.

Déi lescht 20 Jor hu kloergemaach, dass mer am Fong net esou kéinte weiderfueren, wéi mer amgaange ware mam Transport iwwert de Stroossewee. An ech brauch lech kee Bild ze maache vun der aldeeglecher Stroossesituatioun, virun allem och mat dacks kilometerlaange Stauen, wat dann d'Resultat vun där Entwécklung ass.

2005 goufen an Europa méi wéi dräi Véirel vum inlännesche Gidderverkéier op der Strooss befördert, 17,6% mam Zuch an de Rescht, ronn 6%, iwwert d'Waasser. An de Rapporteur huet virdrun ee Bléck op Amerika geworf gehat, deem Land, wou jo eigentlech quasi alles iwwert den Auto fonctionnéiert, allerdéngs fällt eis op, dass de Wuerentransport zu ronn, zu bal 70% vum interne Güterverkéier iwwert den Zuch ofgewéckelt gëtt. Elo kann ee soen: Et ass e Land mat risegen Distanzen, wou dat normal ass. Nach, mengen ech, kéint dat och fir Europa normal sinn, wa mer déi néideg Efforte maachen.

An et gouf och eng Zäit an den USA, wou de Schinneverkéier um Buedem louch bis 1980. An duerno ass dann awer ugefaange ginn, e performante Wuerentransport iwwert d'Schinn op d'Schinn ze setzen. D'Entwécklung vum Fracking huet do nach een dropgeluecht. Allerdéngs kenne mer jo..., also meng Meinung zum Fracking an och, mengen ech, eis Meinung zum Fracking ass dann éischer eng problematesch. Mä dat huet jo an deem hei Fall näischt mam Schinneverkéier dann ze dinn.

Näischtdestotrotz si mer hei an Europa nach wäit vum esou engem Pourcentage ewech, wéi ech en elo fir d'USA genannt hunn. D'Promotioun vun engem multimodalen Transport iwwert de Wee vu finanziellen Ennerstëtzeunge gehéiert dann definitiv fir eis zu enger gesamt-europäescher Transportpolitik. An de Rapporteur huet dat och dätlich gemaach.

D'Haaptzil vun der europäescher multimodaler Transportpolitik ass, de Switch vun der Strooss op aner wirtschaftlech an eben ekologesch och méi performant Transportmoyenen anzeleeden, wëssend, dass de Wuereflux iwwer 40% vun den CO₂-Emissionen am Verkéierssektor an iwwer 10% vun de Gesamtemissionen ausmécht.

Et geet also virun allem drëm, comodal Offere fir den Zuch ze schafen, déi à même sinn, ekonomesch an awer och sozial Plus-valuen ze bewierke par rapport zu deem Besteeënden, also méi Aarbechtsplazen, awer och méi Energieeffizienz, manner Pollutioun a manner Stau op der Strooss.

Elo ass dësen Usaz net immens nei. Dir wësst, dass och an der Vergaangenheet eng Partie europäesch Länner schonn, viru Joren, Hëllef fir den intermodalen Transport Schinn a Waasser agefouert hunn. Leider ass awer och dann ëmmer prioritär, primär national geduecht ginn an net grenziwwerschreidend respektiv an enger reng europäescher Dimensioun.

Problemer zu Lëtzebuerg maache virun allem an deem Kontext déi kleng Distanzen aus. Fir Distanzen, déi ënner 300 km leien, ass de multimodalen Transport ebe méi problematesch, well d'Käschte méi héich leie wéi déi vum Marché, virun allem am Kontext vun der Émluedung. Dat ass och scho gesot ginn. Hei sinn d'Infrastrukturen einfach enorm käschtenintensiv.

Elo ass et awer esou: Wéinst senger zentraler Plaz am Nordmier-Mëttelmier-Korridor ass et fir Lëtzebuerg awer immens wichtig, eng adaptéiert an eng viabel Strategie op d'Been ze setzen. An dës Gesetzesprojet dréit deemno genau dës ekonomescher Viabilitéit Rechnung a wäert och dës Strategie da stäipen.

Fir den héijen Émluedungskäschten - Personal, Maschinen, Facteur Zäit, Aarbecht, Stockage - entgéintzewierken, ass et deemno wichteg, Subventiounen anzeféieren - do si mer eis, mengen ech, eens - an domat d'Attraktivitéit vun dësem Service an d'Luucht ze setzen. An dës Hëllef soll och zu der Rekonversioun vun den Operateuren zum multimodalen Transport incitéieren.

Lëtzebuerg huet ee groussen Avantage, nämlech déi zentral Lag an Europa. Eng Nisch, eng Chance fir eist Land an dësem Kontext kann doranner bestoen, d'Interkonnexionen an Europa ze vereinfachen. Well d'Distanzen op eisem Territoire kleng sinn, ass et wichteg, d'Subventiounen eben net exklusiv op déi national Distanzen ze limitéieren, mä dee gesamte Parcours ze berücksichtegen. An dëst ass jo och an den europäeschen Texter esou virgesinn.

Erwäne kann een nach vläicht eng Remarque vum Statsrot, dass een an der Approche vun enger eenzeger virtueller Plattform an enger in-

termodaler Verbindung vun deenen zwou Plattformen, also Mäertert a Beetebuerg, am Kontext Groussregioun natierlech de Findel och net soll vergiessen.

Fazit: Dës Projet ass gutt fir Lëtzebuerg. Et ass sënnavoll, fir eist Land, nach méi wéi bis elo, als zentrale Standuert vun der Logistik ze pushen, an awer och gutt fir eis national Eisebunn, well dës Projet sécherlech dozou wäert bäidroen, Aarbechtsplazen ofzeséchere respektiv neier ze schafen.

Zum Schluss wollt ech nach zwou respektiv dräi Froen un den Nohaltegkeetsminister stellen. Déi éischt Fro: Sinn d'Infrastrukturen zu Mäertert, elo speziell, sinn déi adequat respektiv prett, fir eben deen Challenge opzehuelen, nämlech eist Land am Logistiksektor als interkontinentalen a multimodalen Hub logistique an Europa ze positionéieren? Déi éischt.

Déi zweet Fro: Wéi wäit ass den Ausbau vun der Plate-forme multimodale zu Beetebuerg elo scho geschitt? Am Dezember 2014 war jo bekanntlech deen éischte Spuestéich. An deemools, mengen ech, gouf gemengt, dass een Enn 2016 kéint déi Aarbechten ofschléissen.

A vläicht nach eng lescht Fro, well déi jo och awer heimadder zesammenhängt: Wou ass de Projet vun enger Zuchverbindung tëschent China, Zhengzhou, an der multimodaler Plattform Beetebuerg drun? Dee Mémoire d'entente ass am Januar dëst Joer, wann ech mech richtig erënneren, ënnerschriwwen ginn, fir ee Partenariat an der Logistik tëschent China a Lëtzebuerg op d'Been ze setzen. Respektiv och d'Fro, ob do d'Subventioun an iergendenger Form wäert spillen.

Domat wollt ech den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet bréngen. An ech soenlech Merci.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*. - Merci och dem Här Schank. An nächst Riednerin ass d'Madamm Josée Lorsché.

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*). - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, an dësem Projet de loi geet et ausnamsweis emol eng Kéier net ëm Infrastrukturen am Beräich vun der Eisebunn, mä ëm staatlech Zouschëss, déi dem Transport combiné sollen op d'Spréng hëllefen.

Déi gréng Fraktioun, dat ass evident, ënnerstëtzt dës Projet de loi, well en dozou bäidréit, den europäesche Frachtverkéier méi ekologesch auszeriichten an d'Stroossen ze entlaaschten. Dat soll, wéi gesot, doduerch geschéien, dass de Stat een Deel vun de Méikäschten ausgläicht, déi duerch d'Verlagerung vun de Wueren op d'Schinn oder op d'Schëff entstinn.

An ech ginn elo net op all déi Kritären an, déi den Här Negri a sengem Rapport scho beschriwwen huet; duerfir him awer e grouss Merci fir seng gutt Aarbecht an dësem Dossier. Dozou bleift net méi vill ze soen.

Dir Dammen an Dir Hären, der Definition un besteeft de kombinierte Verkéier, wéi d'Wuert et scho seet, aus der Kombinatioun vu verschiddene Verkéiersträger, woubäi dee gréissten Deel vun de Wueren iwwert d'Schinn oder iwwert d'Schëff soll lafen an dee klengste Wee op der Strooss zrëckgeluecht soll ginn.

Datt virun allem den Zuchtransport vum ekologesche Standpunkt hier dee sënnavollste fir eis ass, läit op der Hand. Bei de Frachtschëffer si mir trotz dem groussen Volumen, déi se kënnen transportéieren, méi reservéiert, well déi massiv Uelechoflagerungen an de Mierer nämlech net just duerch spektakulär Acciden-ter vun Tankeren entstinn. D'Pollutioun an d'Vermüllung vun de Mierer hunn aner Ursachen, un deenen d'Frachtschëffer net onschëlleg sinn. Net besser gesäit et bei de Bannegewässer aus.

Ganz bedenklech ass dowéinst, dass de maritimen Émweltschutzcomité vum der UNO virun dräi Joer décidéiert huet, eréischt am Joer 2021, an net wéi ursprénglech geplangt am Joer 2016, méi streng Grenzwärter bei den Emissionen vun de Frachtschëffer a vun all deenen anere Schëffer anzeféieren. Dat just als allgemeng Remarque, déi sech op den internationale Schëffsverkéier bezitt, wou de Mäerterter Hafen natierlech, proportionell gesinn, dach eng zimlech bescheide Roll spillt vis-à-vis vum schinnegebonnenen Infrastrukturegebitt an eisem Land.

Wat Lëtzebuerg dann ugeet, wéilt ech méi speziell op d'Roll vum Stat agoen, déi deen am Secteur vum Transport combiné ze spillen huet, mä och op d'Zukunft vun dësem Secteur am Hibleck op méi ekologesch Wirtschaftsmodeller.

Dir Dammen an Dir Hären, wann ee sech d'Entwécklung aus de leschte Joren uckut, kënnt een noutgedrongen zur Konklusioun, dass d'Émorientierung vum Wuerentransport

op d'Schinn e groussen Défi ass an e groussen Défi wäert bleiwen. Dësen Défi kann nëmme mat staatleche Subventiounen, héije staatlechen Investissementen, mä awer och mat engem gudde Management gemeeschtert ginn. Op dës Projet de loi bezunn heescht dat, dass de Stat dem kombinierte Verkéier finanziell Virdeeler verschafe muss géintwuer dem Giddertransport op der Strooss, fir dass dës Form vun Transport iwwerhaupt wettbewerbsfäeg ka ginn.

Och wann dës Zouschëss wichteg sinn, sou ass de Match domat awer nach laang net gewonnen. Vill méi wichteg fir eis si modern, effikass a sécher Infrastrukturen, fir dass déi Verlagerung op d'Schinn iwwerhaupt stattfanne kann a gudde Konditiounen. Amerika huet et virgemaach, net eréischt an der Lescht, mä schonn an den 80er Joren, wat den Här Negri jo och schonn erwänt huet.

Änlech ass et awer och an der Schwäiz, wou de schinnegebonnenen Transit mëttlerweil iwwer 60% ausmécht, e Prozentsaz, vun deem mir eigentlech hei nëmme kënnen dremen. Well den Nohuelbedarf um Niveau vum Eisebunnsréseau an eiser Regioun extrem grouss war an och den Nohuelbedarf bei Infrastrukturen, wou d'Émlagerung stattfënn, hunn déi gréng de Projet multimodal zu Diddeleng/Beetebuerg vun Ufank un ënnerstëtzt, natierlech ënnert der Konditioun, dass de Suerge vun den Awunner an där Regioun Rechnung gedroe gëtt, de Suerge an puncto Kaméidi, de Suerge an puncto Kompensatiounsmoosnamen an awer och a puncto Verkéier, wou ech dem Här Minister Merci soen, dass en net méi spéit wéi gëschter nach enger Persoun versprach huet, sech mat der ganzer Bewegung, déi ronderëm Diddeleng haaptsächlech besteet, ze treffen, fir no Léisungen ze sichen.

Ech mengen, et ass net déi éischte Kéier, wou Der Concertatioun mat de Bierger op deem do Niveau hutt.

► **Une voix.** - Très bien!

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*). - Eng aner Erausforderung, léif Kolleeginnen a Kolleegen, déi sech net eleng op Lëtzebuerg, mä op ganz Europa bezitt, ass d'Standardiséierung vun den technesche Systemer am gesamten Eisebunnsnetz, eigentlech als A an O vum kombinierten Transport.

U sech gëtt et jo keen anere Beräich, an deem déi kriegeresch Vergaangenheet vun Europa sech méi dätlich bemierkbar mécht, wéi op den internationalen Eisebunnsstrecken. Datt et siwe verschidde Spurbreeten a ganz ënnerschiddlech Signal- a Sécherheetssystemer an der EU gëtt, huet allerdéngs näischt mat nationalisteschen Regulierungswahn ze dinn, mä mam historiesch verankerte Wonsch, dass de Feind am Krichsfall net esou séier iwwert dat eegent Eisebunnsnetz ka fueren.

Wann dës Vergaangenheet, léif Kolleeginnen a Kolleegen, net zugonschte vun eenheetleche Systemer a beschtefalls och niddregen Nutzungsgebühren iwwerwonnen gëtt, huet de kombinierte Giddertransport, am Verglach zum klassischen Transport op der Strooss, och an Zukunft keen einfache Stand. Émsou méi wichteg ass et duerfir, d'Systemer zügeg openeen ofzestëmme an innovativ ze ginn. Och dass ass eng wichteg Konditioun, fir dass am Joer 2030 effektiv 30% vum europäesche Giddertransport iwwert d'Schinn solle lafen, esou wéi d'Wäissbuch vun der Europäescher Kommissioun et fir all Distanz iwwer 300 km virgesäit.

Och wann de Lëtzebuerger Territoire net vum esou groussen Distanze beträff ass, sou heescht dat awer net, dass Lëtzebuerg am Transport combiné eng Nieweroll spillt. Déi grouss Stärkt oder éischer gesot déi grouss Chance vu Lëtzebuerg ass seng zentral Lag, déi eng ganz Rei Ubannungen u grouss Häfen an Émschloplazen erméiglecht. Éleng duerch den europäesche Korridor 2 ass de Site multimodal vu Beetebuerg/Diddeleng mat Rotterdam, Antwerpen, Basel a Lyon verbonnen. Aner direkt Verbindungen, hunn ech mer soe gelooss a weise gelooss, besti bis op Duisburg a Richtung Skandinavien, eng aner bis op Triest a Richtung Türkei a bis op Le Boulou un der spuenescher Grenz. An da vun der geplangter indirekter Verbindung a Richtung China wëll ech emol nach guer net schwätzen.

All dës Destinatiounen, mä och déi modern Technik, déi op der multimodaler Plattform zum Asaz wäerte kommen, bidden der Lëtzebuerger Economie e grouss Potenzial. Mä trotzdeem wëll ech haut, grad wéi 2013 beim Vott vum Gesetz iwwert de Projet multimodal, net an Euphorie verfallen. Déi gréng Fraktioun hat an huet éischer eng vursichteg Approche, wat d'Zukunft vum Transport combiné a vun der Logistik ugeet. Bestëmmt net, well mir net mam Prinzip a mam Zil vum Transport combiné a vun der Logistik averstane wäeren, ganz am Contraire. Dee Prinzip fënnit eis vollsten Ennerstëtzung. Mä de Wuesstum huet nun emol



seng eege Gesetzter. An en huet och seng Grenzen.

Dernieft dierf een och net esou naiv sinn, ze mengen, Europa hätt an deem Beräich keng Konkurrenz. Aus deem Grond hunn ech schonn am Joer 2013 op dëser Plaz gesot, datt eng Projektion an d'Zukunft grad am Secteur vum Frachtverkéier ganz schwierig ass. Derbäi kënnt, datt d'Roll vun Europa bei der Produktioun an domat och beim Transport vu Wueren ëmsou méi bescheide gëtt, wat d'Roll vun opstriedende Länner wéi China an Indien méi grouss wäert ginn.

Duerfir fanne mir et immens wichteg, dës Realitéit an d'A ze kucken a verschidden Zeenarien opzestellen, Entwécklungszeenarien, déi net just op e rasante lineare Wirtschaftswuesstum setze mat enger grousser Produktioun an engem héije Konsum, mä op méi ekologesch Wirtschafts- a Geschäftsmodeller, op Modeller, déi eis Ofhängegkeet vum Weltmarkt a vu grousser Konzerner a Fro stellen a méi wéi jee op gréng Economie setzen.

Ech denken hei an éischter Linn un d'Économie circulaire, déi net nëmmen a politesche Kreesser, mä och a Wirtschaftskreesser, mä och generell an der Gesellschaft ëmmer méi u Bedeutung gewënnt an ëmmer méi als Economie vun der Zukunft ugesi gëtt.

Firwat? Well d'Économie circulaire méi ressourcëschonend funktionéiert wéi déi traditionell linear Economie, wou d'Wueren a grouss Massen an a grousser Moosse produziéiert ginn an duerno ganz oft zerstiéiert ginn. Deem géintiwier setzt d'Économie circulaire op Neiverwärtung, op Ennerhalt, op Deelen, op e méi bewusste Konsum an op d'Restauration vun der Matière première a vun de Wueren, mat der Konsequenz natierlech, datt insgesamt manner Wuere produziéiert ginn, manner Wuere konsuméiert ginn an deemno och manner Wueren transportéiert musse ginn, well se esou laang wéi méiglech am Circuit bleiwen, ouni u Wäert ze verléieren.

Et ass genee dës Entwécklung, déi der Logistik an dem Transport combiné méi eng ekologesch Nues ka ginn a fir Lëtzebuerg eng grouss Chance ka bedeuten, eng Chance, déi dora besteet, d'Logistik an den Transport combiné zu engem wichtege Partner vun der Economie circulaire ze maachen.

Ech verweisen an deem Kontext op en interessanten Artikel, deem, wann ech mech gutt erënneren, den 8. Abrëll vun dësem Joer am „Journal“ ze liese war. En ass geschriwwen vum franséischen Expert an Auteur Rémy Le Moigne. An deem Artikel betount hien, datt d'Logistik an Europa bis ewell eenzeg an eleng op den Transport a Richtung Client gesat huet an datt et elo un der Zäit ass, den ëmgedréite Wee anzuschloen.

Dat heescht, et muss och méiglech sinn, datt de Logistiksektor zoustänneg gëtt, fir dat gebrauchte Material bei de Clienten anzusammelen, fir et duerno an d'Rei ze setzen, net ze verpacken, opzopoléieren a fir et iwwert de Wee vum Transport combiné nees zrëck an de Circuit ze bréngen. An deem Fall schwätzt den Expert vun „logistique inversée“ als enger vun de gréissten Erausforderungen, déi op d'Logistik an op den Transport combiné zoukommen, wa se sech ekologesch wëlle bewäeren.

Dir kënnt lech virstellen: Als Gréng sti mir voll hanner dësem Prinzip. Mir gesinn dat ganz genee d'selwecht. Duerfir ënnerstëtze mir all Effort vun der Regierung, der Economie circulaire an Zukunft méi Bedeutung ze ginn. Dat erlaabt, datt déi staatlech Zouschëss, ëm déi et haut geet, net nëmmen zu méi engem ekologeschen Transitverkéier bäidroen; dës Gelder, léif Kolleginnen a Kollegen, kënnen a sollen och dozou bäidroen, datt méi nohalteg a ressourcëschonend Wirtschaftsmodeller, mä och Gesellschaftsmodeller sech mat Hëllef vum Transport combiné duerchsetze kënnen, zum Wuel vum Planéit a vun eis alleguer.

An domat soen ech lech villmools Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo,** *Präsident.* - Merci. An den nächste Riedner, deem ass schonn ënnerwee, dat ass den Här Gusty Graas.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Gusty Graas** (*DP*). - Här Präsident, Dir Dammen an Dir Hären, d'Awunnerzuel, déi wiisst permanent an domadder natierlech och d'Demande, fir méi ze konsuméieren. Dat bréngt noutgedronge mat sech, datt de Wuerentransport an d'Luucht geet. A mir spieren dat all Dag op eise Stroossen.

Queesch duerch d'Welt, iwwer eis Grenzen eraus, ass d'Verkéierssituatioun, besonnesch an deene grouss Metropol, zum Deel ganz dramatesch. An duerfir muss d'Mënschheet no neie logistesche Léisunge sichen, net nëmme

wat den Transport vun de Wueren ubelaangt, mä virun allem awer och wat déi eenzel Infrastrukturen ubelaangt.

Mir maachen hei zu Lëtzebuerg do guer keng Ausnam. Wann een eise Stroosseréseau e bëssen analyséiert, da stellt ee ganz séier fest, datt mir genau esou vill grouss Problemer do hunn, net nëmme während dem normale Berufsverkéier, mä doriwwer eraus och während nach anere Stonnen. Dat ass zum Deel natierlech och bedéngt duerch déi héich Zuel vu Camionen, déi iwwert d'Autobunne fueren. An een, deem d'Aire de Berchem oder d'Aire de Capellen emol heiansdo befiert, dee gesäit jo awer och, wat fir een héijen Undrang do u Camionen all Dag sech bemierkbar mécht.

Duerfir ass et natierlech immens wichteg, datt een un éischter Linn versicht, virun allem emol de Schinneréseau auszubauen. Dat huet besonnesch dës Regierung jo an deene leschte Jore ganz kloer ënner Beweis gestallt. Ech ginn elo net op déi eenzel Projeten an, déi hei gestëmmt goufen. Mä dat wäert mat Sécherheet dozou bäidroen, datt mer vill méi, virun allem Wueren, kënnen an Zukunft iwwert d'Schinn transportéieren. Eist Land huet natierlech dee ganz grouss Virdeel, datt et immens zentral läit an datt och vill grouss europäesch Zentre relativ licht accessibel sinn.

Här Präsident, Dir Dammen an Dir Hären, mir stëmmen, wéi gesot, haut d'Gesetz iwwert de kombinéierten Transport, also dat ass normalerweis eng Verbindung tëschent Stroossen- an Eisebunns- oder Waasserréseau, dat an éischter Linn natierlech aus ekologesche Grënn, awer virun allem och, fir déi klassesch Transportréseauen ze entlaaschten.

An deem Kontext stellt sech natierlech, besonnesch fir Liberaler, eng kruzial Fro: Ass et um Stat, fir Subventiounen ze garantéieren, fir wirtschaftlech Aktivitéiten ze fërderen - wuel wësend, datt doduerch natierlech kann e gewësSENT Ongläichgewiicht entstoen?

D'DP jiddefalls ass ganz kloer éischter der Meinung, datt de Stat soll méi reservéiert optrieden, insgesamt, wat d'Organisation vun eiser Gesellschaft ubelaangt. Allerdéngs sti mir derzou, wann et ëm sozial a virun allem ekologesch Aspekter geet, datt et doudsicher gerechtfertigt ass, datt de Stat och hei eng aktiv Roll iwwerhëlt an och seng Verpflichtungen dee Moment wouerhëlt.

Wat elo de spezifesch Projet vun haut ubelaangt, dee mer hei diskutéieren, muss een einfach ganz éierlech sinn: Ouni staatlech Subventioun kéint deem net iwwerliewen. Déi katastrophal Situatioun op eise Stroossen, déi ech schonn hei ernimmt hunn, dréit ouni Zweifel derzou bäi, datt vun öffentlecher Hand hei och muss intervenéiert ginn. Den öffentlechen Transport, ech hunn dat och schonn hei ënnerstrach, muss an Zukunft ouni Zweifel duerfir nach méi gefërdert ginn. Ech maachen och e kleng Lien do zum grousser Projet Tram, deem och d'Ennerstëtzung vun der Demokratescher Partei fonnt huet.

2006 war schonn en europäescht Wäissbuch erauskomm, wat u sech dat Buch vun 2001 reforméiert huet. An deemools ass den Term „comodalité“ geschaf ginn. D'Iddi war u sech do, fir méi eng nuancéiert Approche vum multimodalen Transport ze errechen. An et ass virun allem d'Wäissbuch vun 2011, wat do vill méi ambitiéis Ziler festgesat huet, ënner anerem, wéi gesot, datt bis 2030 30% vum Fret iwwert d'Schinn oder d'Waasser sollen transportéiert ginn. An deem Taux soll op 50% eropgoe bis d'Joer 2050. Hoffe mer, datt dann awer och bis dohinner dat geschitt ass, well Europa huet jo bis elo net onbedéngt an dem TC gegläntzt.

Den TC, also den Transport combiné, huet u sech zwou Haaptaufgaben ze erfëllen. Déi éischt ass natierlech awer och eng ekonomesch, wat vläicht e bëssen hei vergiess gëtt, well duerch méi effikass Transportméiglechkeeten natierlech och Sue kënnen gespuert ginn, well mer eben och mieren, datt besonnesch duerch déi enorm vill Stauen awer och Geld der Economie verluer geet. An dann natierlech ass deem zweeten Aspekt den ekologeschen, deem een net méi brauch hei weider ze verdéieren. Datt mer eng Reduktioun vun CO₂-Emissioun domadder kënnen errechen, ass jo gewost.

Här Präsident, Dir Dammen an Dir Hären, wat kënnen mer elo natierlech hei zu Lëtzebuerg méi konkret och fir den TC maachen? Mir hunn natierlech zwou Infrastrukturen, déi hei an d'Astiechen: engersäits den CFL Multimodal zu Beetebuerg an anerersäits natierlech awer och de Mäerterter Hafen. Zu Beetebuerg fonctionnéiert deem CFL Multimodal zënter 1979. Ech mengen, vu Beetebuerg ass jo bekannt, datt et en internationalen Eisebunnsknuet zënter 1859 ass. An zënter datt d'Stellwierk 1982 aménagéiert gouf, ass dee Rôle u sech nach vill méi grouss ginn.

Dee Logistikzenter huet also ganz kloer do seng Plaz misse fannen, well déi multimodal Plattform verbënnt jo u sech zwee grouss Korridoren, kann ee soen, engersäits tëschent dem Nordmier, dem Baltesche Mier an dem Mëttelmier an enger Rei europäeschen Industriezentren, an anerersäits awer och de Korridor tëschent Rotterdam, Antwerpen, Beetebuerg, Basel a Lyon.

Ech wëll dann och op dëser Plaz nach un den Accord Sibelit erënneren aus dem Joer 2007, deem e Korridor tëschent Antwerpen a Mailand geschafen huet.

D'Streck op Perpignan ass jo 2007 a Kraaft gaangen (veuillez lire: a Betrib geholl ginn), an déi huet eng Längt vu plus ou moins 1.000 km an ass also eng vun deene gréissten a längsten Eisebunnsautobunnen.

De Site zu Beetebuerg ass amgang, immens ze expandéieren. An een, deem de Chantier emol heiansdo do kucke geet, dee gesäit, mat wat fir enger Rapiditéit, kann ee roueg soen, do en enorme Projet entsteet. Jiddefalls, dat ass och dee beschte Beweis, wéi erfollegräich u sech och den Transport combiné sech hei zu Lëtzebuerg entwéckelt huet. Deen neien CFL Multimodal, dee mer jo hei den 9. Juli 2013 mat engem éischte Gesetz op d'Schinn gesat haten, déi riseg Baustell, wéi gesot, ech mengen, et sinn eng plus ou moins 32 ha, déi spigelen u sech jo awer erëm, wéi dee ganze Projet do amgang ass, ëmmer méi ze wuesen.

Am Moment ginn eng 40 Trains combinés d'Woch zesummegesat. Dat sollen am Joer 2025 der 8 den Dag sinn. Och do gesäit een also déi Progressioun. Et sollen also souguer bis 1.600 Camionen den Dag op de Site kënnen fueren.

Bon, da si mer natierlech ganz séier och bei engem anere Problem, an et ass hei virdru schonn duerchbléckt gelooss ginn, datt natierlech awer och esou Plattformen och aner nei Problemer generéieren. Ech kommen herno nach eng Kéier kuerz drop zrëck. Dat ass natierlech deem héije Camionstrafic, dee sech besonnesch am Raum Beetebuerg/Diddeleng ëmmer méi wäert bemierkbar maachen. Dowéinst ass et jo net méi wéi normal, datt déi zwou concernéiert Gemenge mat ganz groussen Aen, Argusaen op déi ganz Entwécklung do kucken a sech och schonn zënter Jore konzertéiert hunn a gekuckt hunn, fir datt een do beschtméiglech Konditiounen ka schafen, fir datt déi zwou Gemengen esou mann wéi méiglech, wéi gesot, vun deem héijen Trafic do concernéiert ginn.

Engersäits gëtt jo den Échangeur Biereng elo ëmgebaut - och e Projet, dee méi wéi noutwendeg ass. An zweetens muss och jo déi Stéchstrooss nach gebaut ginn, parallel zur Collectrice du Sud, déi dann direkt op de Site vum Multimodal wäert féieren, fir datt eben, wéi gesot, deem héijen Trafic u Camionen wäert e Minimum un Inzidenz op déi zwou Gemengen hunn.

Et dierf een natierlech dann och net vergiessen op där anerer Säit, datt awer och doduerch eng Aspuerung von CO₂ wäert kommen, vun, gëtt gerechent, bis 2020 ronn 465.000 Tonnen CO₂, wat jo net näischt ass.

Sécher, déi Plattform do huet nëmmen eng Zukunft, ech hunn dat virdrun och schonn hei ënnerstrach, wann natierlech och staatlech Subventiounen garantéiert ginn.

Allerdéngs, et geet net nëmmen duer, datt hei eng Infrastruktur u sech geschaf gëtt, och déi Infrastruktur muss allen Ufuerderungen entspriechen. An do muss ee ganz kloer a ganz daitlech hei soen: Dat ass de Moment zu Beetebuerg net onbedéngt de Fall! Besonnesch, wat déi Méiglechkeete sinn, déi elo d'Camionschauffeuren hunn, fir do ze iwwernuechten, fir dozebleiwen, fir soss sech do ze erhuelen, déi sinn am Moment zum Deel ganz schlecht - ech wëll keen anert Wuert hei gebrauchen

Obwuel ech awer och hei wëll emol eenzel Camionschauffeure matresponsabiliséieren. Och déi sollen emol gewuer ginn, datt et awer heescht, och gewësse Regeln ze respektéieren.

Et muss ee feststellen, datt do enorm vill wëll geparkt gëtt. Et muss ee feststellen, datt ganz vill Dreck do entsuergt gëtt. Et muss ee feststellen, datt souguer Leit do hire Vidange maachen. An ech soen dat och ganz éierlech hei: Mir sinn e bëssen enttäuscht, datt déi öffentlech Forces de l'ordre net ëmmer vläicht hir Roll esou spillen, wéi dat misst sinn. Dann hätte mer vläicht an deem Raum do manner Problemer, well och d'Gemengen hunn hir Limiten a kënnen net alles do maachen. Dowéinst ass et immens wichteg, datt an deem neie Site eben deem ale Site réaménagéiert gëtt als sougenannten Truck-Stop, datt och emol méi Uerdnung an dee ganze Raum do kënnt.

Jiddefalls, och fir d'Zukunft muss den CFL Multimodal konkurrenzfähig sinn. Dat ass e Punkt, iwwert deem och schonn hei diskutéiert ginn ass. Mir investéieren enorm vill an dee Projet. Ass en och konkurrenzfähig? Dat wäert natierlech och de Laf vun der Zäit weisen.

Duerfir ass et och wichteg, datt mer och eng gutt Promotiounsarbecht dobause maachen an iwwert d'Grenzen eraus deenen interesséierte Kreesser matdeelen, wat mer hei zu Lëtzebuerg un Know-how hunn. Ech wëll och do zum Beispill drop hiweisen, datt awer déi responsabel Leit dat och aktiv dobause maachen. Zum Beispill hunn déi Responsabel dëst Joer am Mäerz zu Paräis un der éischter SITL-Ausstellung, der Semaine Internationale du Transport et de la Logistique, deelgeholl. 2014 goufen do net manner wéi 40.500 Visiteuren aus 76 verschiddene Länner gezielt. Ech mengen, dat ass eng wichteg, eng gutt Plattform, wou mer ebe kënnen eist Produkt do verkaufen.

Natierlech, wéi gesot, et muss een och der Realitéit an d'Ae kucken. Net nëmmen de CFL Multimodal, mä all nei Plattformen bréngen natierlech och awer aner nei Problemer mat sech. Ech hunn op de Verkéier higewisen. Ech weisen och op de Landschaftsverbrauch hin. Ech hat d'Chance, viru Kuerzem elo eng Visitt um Hafe vu Rotterdam ze maachen. Dee streckt sech iwwer eng Längt vu 45 km. Wann ee gesäit, wéi do natierlech de Landverbrauch weider fortschreit, dann ass dat schonn awer impressionnant. A wann een dann awer och gesäit, wat fir eng Schëffer do uleeën, bis zu 18.000 Containeren op engem eenzege Schëff, dat ass scho wirklech impressionnant. Dat ass dat Mannst, wat ee ka soen.

D'Aneneegräifen, wéi gesot, vun exzellente Stroossen an Eisebunnsinfrastrukture maachen natierlech och dann de Succès vun dem TC aus.

Ech wëll och drop hiweisen, datt zum Beispill och virgesi war, e Kanal ze baue vu Mont-Saint-Martin eriwuer op Réimech. Dat ass zwar scho laang hier, mä wann dee Projet deemools realiséiert gi wier, dee Wee wier iwwer Esch, Beetebuerg op Stadriedemes gaangen, 1907 ware scho fäerdeg Pläng ausgeschafft ginn, dann hätte mer vläicht schonn haut och iwwert de Kanal nach de CFL Multimodal zu Beetebuerg kënnen ufueren a mir hätten och manner Problemer vläicht op der Collectrice du Sud. Klammer zou!

Wa mer awer scho beim Waasser sinn, ass et jo awer wichteg, datt mer och iwwert de Waasserréseau schwätzen. Do hu mer, wéi gesot, an deenen 28 EU-Staten de Moment 16.000 Schëffer lafen. Ech schwätzen, wéi gesot, vun der Banneschëffaart. An do sinn net manner wéi 42.200 Leit beschäftegt.

500 Milliounen Tonnen, 500 Milliounen Tonne ginn, wéi gesot, all Joers iwwert dee Wee queesch duerch Europa transportéiert. Dat ass eng Equivalenz vu 25 Milliounen Camionen. An awer sinn dat nëmme 6% vu sämtleche Wueren, déi um europäeschen Territoire transportéiert ginn.

Et läit also nach ganz vill Potenzial och um Niveau vun eise Flëss. An ech wëll an deem Kontext zum Beispill de President vun der Société du Port de Mertert, den Här Jeannot Poeker, zitieren aus dem Rapport vun 2014. Dat huet mer ganz gutt gefall, wat do geschriwwen gouf vum President: «En dépit de ses nombreux avantages, le transport fluvial occupe toutefois une place de second plan par rapport au transport routier. Il faudra donc soutenir et développer la demande de transport fluvial par une grande campagne de promotion positive du transport fluvial auprès de tous les acteurs (...)». Ech mengen, dat kann een nëmme matdroen.

Dann, wéi gesot, awer e Wuert zu eiser eenzege Waasserstrooss, déi mir hei zu Lëtzebuerg hunn, der Musel, déi jo zënter dem 26. Mee 1964 offiziell kanaliséiert ass. D'Gesetz vum 22. Juli 1963 hat jo och dunn d'Basis geluecht fir de Bau vun Mäerterter Hafen. Do goufen iwwerens 2014 net manner wéi 1.211.680 Tonne verfracht, verfuert, wéi een dat wëllt soen. Do ass awer d'Dependenz vu Bech-Maacher an den Transport iwwert d'Strooss mat dran.

Duerch de Bau vun deenen dräi Schleisen op der Lëtzebuerger Musel konnt, wéi gesot, de Wuerentransport ganz considéabel erhéicht ginn.

2014 haten 1.137 Schëffer mat enger Mindestlängt vun 110 m d'Schleis vu Koblenz passéiert. 2004 waren dat der nëmmen 132. Och do gesäit een also eng enorm Entwécklung op der Musel.



En Nodeel ass natierlech de Moment, datt op der Musel gréisser Schëffer net kënnen eng Kéier maachen. An ech kommen do zu enger Question parlementaire, déi mäi Fraktiounskolleeg Lex Delles jo och kierzlech dem Transportminister gestallt hat, wat déi Problematik do ubelaangt. Do ass jo awer anscheinend da virgesinn, vläicht fir am Kader vum Hafe vu Mäertert do iergendwéi no enger Léisung ze sichen.

Natierlech däerf een awer och net vergiessen, wa mer d'Musel weider verdéiwen, weider ausbauen, fir nach méi Schëffer op der Musel zirkuléieren ze loossen, datt dat natierlech och mat zwee Problemer konfrontéiert ass. Dat Eischt ass natierlech, de Risiko, datt en Accident passéiert, gëtt méi grouss. Ech erënneren och hei un dee groussen Accident, deen um Rhäin war rezent - bon, rezent, jo, weini war et? - 2012 (veuillez lire: 2011) vun der „Waldhof“.

An dann op där anerer Säit awer och deen ekologeschen Aspekt! Et däerf een awer net vergiessen, datt d'Musel awer nach ëmmerhin e Floss ass an datt duerch d'Kanaliséierung, och dat muss hei éierlech gesot ginn, déi ekologesch Substanz an der Musel natierlech drënner geliden huet. Duerfir ass et awer ganz evident, wa mer nach un der Morphologie vun der Musel an Zukunft sollte bastele goen, dann ass awer ganz kloer och d'Fuerderung, datt gläichzäiteg mussen Ausgläichsmoosname virgesi ginn.

Ech denken zum Beispill un dee Säitenaarm, deen op der Hëttermillen an den 90er Joren aménagéiert ginn ass, wat eng flott Moosnam war, eng wichteg Moosnam, net nëmme fir e Läichplaz fir Fësch, mä och als e Réckzugsgebitt fir Vullen. Also, wéi gesot, wa mer nach eng Kéier sollten un d'Musel schaffe goen, däerf een net vergiessen, se huet och nach eng ekologesch Roll ze erfüllen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wéi gesot, d'Virdeeler vum Transport combiné leien ouni Zweifel op der Hand. An datt de Stat hei supplementär Käschte matfinanzéiert, wéi zum Beispill d'Personal, de Kran an de Stockage an esou weider, ass fir eis, wéi gesot, awer evident, well e soss net ka kompetitiv sinn.

Datt mir dës finanziell Ënnerstëtzung, esou wéi de Projet de loi dat hei virgesäit, och iwwert d'Grenzen eraus accordéieren, ass logesch, well eist Land einfach ze kleng ass, fir dee Marché do ze ënnerstëtzen. Mir hunn u sech just d'Méiglechkeet, fir tëschent dem Hafe vu Mäertert a Beetebuerg ze zirkuléieren. Déi Aidé si jo och souwisou un EU-Recht gebonnen.

D'Formulle vun de Subventiounen si jo och esou opgestallt, datt de Bedreiwer jo awer e Businessplang muss eraginn an datt en och déi beschtrméiglech Routé muss zesummesetzen. Och dat ass eng Evidenz. Ech mengen, de Stat kann net einfach esou Geld ausdeelen, ouni genee ze wëssen, wat u sech herno dann d'Finaletéit soll sinn.

Mir sollen eis natierlech och kengen Illusiounen higinn, wat d'Zukunft vun den Transportwieren ubelaangt. Ech denken do besonnesch un déi méi kleng Transporter, ënner 300 km, zum Beispill, do brauche mer an Zukunft och nach ëmmer e gudde Stroosseréseau. Dat ass nun eben esou. Duerfir mussen och do nach Investitiounen gemaach ginn, alleréngs ëmmer och mat der Viraussetzung, och virun allem mat der Oplag, datt och hei d'Liewensqualitéit maximal respektéiert gëtt. An ech denken do besonnesch och un d'Aménagéierung vu Lärmschutzwänn, vun Écrans antibruit. Leit, déi laansch d'Haaptachse wunnen, laansch Autobunne wunnen, déi wëssen dovunner e Liddchen ze päifen. An do wär et wierklech mäi Wunsch, och hei zu Lëtzebuerg vläicht nach zousätzlech Efforten ze maachen.

Insgesamt ass dat heiten e gutt Gesetz, wat, wéi gesot, op d'Zoustëmmung vun der Demokratescher Partei stéisst. An ech wëll dann awer och ofschléissend dem Kolleeg Roger Negri nach e ganz grouss Merci soen, deen dat awer op eng ganz fachmännesch Aart a Weis hei virbruecht huet.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Graas. An d'Wuert huet elo den Här Gibéryen.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech wëll do weiderfueren, wou de Kolleeg Gusty Graas opgehalen huet, an dem Roger Negri och Merci soe vun eiser Säit fir säi gudde mëndlechen a schrëftleche Rapport an dee virun allem och op d'Detailer agaangen ass.

Ech mengen, jiddweree vun eis, deen net nëmme hei am Land iwwert d'Strooss fiert, mä virun allem iwwert d'Autobunnen an och iwwert d'Grenzen eraus op den Autobunne fiert, stellt fest, datt geschwënn op deenen Autobunnen eng Spur an all Richtung komplett mat Camionen zougesat ass an datt am Prinzip nëmme méi eng Spur fir d'Autoe bleift.

D'Konsequenzen dervu sinn, datt d'Densitéit vum Verkéier ëmmer méi grouss gëtt, datt d'Staue méi grouss ginn, datt d'Gefore méi grouss ginn an datt selbstverständlech och domadder d'Ëmweltverschmutzung méi grouss wäert ginn iwwer CO₂-Ausstéiss.

Haut ass et nun emol eben esou an eiser Gesellschaft, an der Industrie, an der Économie, datt d'Entreprise praktesch keng Dépôte méi hunn, mä déi Dépôten, déi leien haut op de Stroossen, an de Camionen, op de Schëffer an zum Deel och an de Fligieren. „Just in time“ gëtt geliiwert. An dat bedeit nun emol eben, datt an engem Wuesse vun der Économie, wou méi verbraucht gëtt och vun der Gesellschaft, den Transport (veuillez lire: de Wuerentransport) ëmmer méi eng grouss Plaz an eise Transportwiesen anhëlt an d'Problemer domadder net méi kleng ginn, mä méi grouss ginn.

Duerfir ass et wichteg a richtig, datt d'Politik reagiert a versicht, e Maximum vun deem Transport op den ëffentlechen Transport, sief et op d'Zich oder op d'Schëffer, ze kréien.

Hei zu Lëtzebuerg sinn eng ganz Rei vu Moosnamen ergraff ginn. Meng Virriedner hunn dat och gesot. Et ass ganz vill an d'Schinnennetz an deene leschten zéng, fofzéng Joer investéiert ginn, an och elo an Zukunft, mat all deene Projeten, déi mer scho gestëmmt hunn an déi nach gestëmmt ginn, wäerten och nach an deenen nächste Joren enorm Masse vu Gelden an d'Schinnennetz hei zu Lëtzebuerg investéiert ginn.

Mä mir hunn net nëmme an d'Schinnennetz investéiert, mir hunn och virun allem iwwer 200 Milliounen zu Beetebuerg an deen neien Terminal investéiert, dee mat Riseschrëtt virufiert. A wann een do laanschtfiert, gesäit een, wat fir eng enorm Fläch dat gëtt. An et ass awer, wann een dat vergläicht, de Gusty Graas huet et virdru gesot, wéi mer zu Rotterdam den Hafe kucke waren, dann ass dat wierklech eppes ganz Klenges. Den Hafe zu Rotterdam, deen ass bal esou grouss wéi eist ganz Land, wat d'Kilometeren an der Längt ubelaangt, wat do ëmgesat gëtt. A mir hunn dann derniewent awer eisen Hafe zu Mäertert, deen dann awer, mengen ech, am Verhältnis kleng zu deem vu Rotterdam ass.

Dee Projet hei soll weider dozou bäidroen, den Transport iwwert d'Schinn an d'Schëff méi at-

traktiv ze maachen, woubäi mir selbstverständlech och wëssen - ech mengen, mir musse realistesche bleiwen -, datt deen Deel, wat de Mäertert Hafe ubelaangt, ëmmer wäert ee ganz klengen Deel bleiwen a mer eis éischter hei konzentréieren op d'Schinn. Besonnesch soll hei d'Benodeelegung duerch d'Transportkäschten op deene méi kuerze Strecken, et ass gesot ginn, vun ënner 300 km, déi soll hei iwwer eng staatlech Subventioun versicht ginn, zum Deel ausgeglach ze ginn. Déi Investitiounen, déi gi gemaach, esou wéi de Rapporteur et och gesot huet, souwuel op nationalem wéi internationalem Territoire, wa se iergendwéi Kontakt hei mat Lëtzebuerg kréien.

Et ass natierlech sécher, mir hunn zu Beetebuerg elo e groussen Terminal am Bau, deen dann och elo geschwé wäert eng Kéier opgoen. An et ass natierlech, datt deen heite Projet och e Gedanken oder en Hannergedanken huet, fir deen Terminal zu Beetebuerg méi attraktiv ze maachen. Mir hunn deen Terminal do a mer wëssen, datt hei de Gros vun deenen Emluedungen, dat huet de Rapporteur mer nach virdrun nach eng Kéier preziséiert, iwwert d'Schinnennetz geet.

Also, et ass net, datt d'Camionen de Gros vun der Subventioun kréien, mä de Gros geet iwwert d'Schinnennetz, wat do subventionéiert gëtt. Mä et muss een trotzdeem wëssen, datt een Deel och eng Subventioun ass fir d'Camionen. An do gëtt et och e gewëssene Paradox, mengen ech, deen an där ganzer Iwwerleung mat dran ass. Wann elo zum Beispill ee Camionneur vu Rotterdam iwwert d'hollännesch oder iwwert d'belsch Autobunnen hei op Lëtzebuerg kënnt, da subventionéiere mir deen am Fong, wann en op den Terminal op Beetebuerg kënnt. An d'Belsch féieren automatesch eng Maut an, wann een iwwer hir Stroosse fiert. Dat heescht, op där enger Säit muss e bezuelen, a mir muss bezuelen iwwer eng Subventioun, fir datt en do eriwwe heihinner op Lëtzebuerg kënnt.

An et muss een och wëssen, datt, wa mir déi Politik maachen, an dat hu mer net nëmme eréischt haut diskutéiert, mä dat hu mer och diskutéiert, wéi mer den Terminal zu Beetebuerg an déi zwee Projet-de-loien hei an der Chamber gestëmmt hunn, datt dat nach e Plus vu Camione wäert an deen Eck bréngen.

An ech wëll elo net méi déi ganz Diskussioun hei opwerfen, déi hu mer jo bei deene Projete gemaach, wat d'Konsequenze sinn, an datt dann och deementspreechend d'Autobunne missten ugepasst ginn, well mer jo elo haut schon op eisen Autobunnen an de Spëttestonnen enorm Stauen hunn - enorm Stauen hunn! -, sief et duerch d'Camionen, sief et duerch d'Pendler, d'Frontalieren, déi hei an d'Land schaffe kommen an owes erëm heemfueren. Déi Stauen dierften an Zukunft nach méi grouss ginn, wa mer nach zousätzlech Camionen heihinner quasi, kann ee soen, ulackelen, och elo mat Subventiounen, fir eben op den Terminal vu Beetebuerg ze kommen.

An och an deem Raum Beetebuerg/Diddeleng muss mer eis bewusst sinn, datt net nëmme duerch deen Terminal, mä och duerch déi Supermarchéen, déi dohinnerkommen, méi Staue wäerten do sinn, well wann een haut elo scho vu Beetebuerg op Diddeleng wëllt fueren, da steet een haut scho praktesch de ganzen Dag an der Streck an engem Stau.

An ech mengen hei och, d'Lokalpolitik...

(Interruptions)

Jo, dann...

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Ech schwätzen hei just vun enger Tatsaach. Ech soen net, wou d'Leit solle fueren. D'Leit fueren awer dohinner. An ech mengen, déi Beetebuurger wësse jo am beschten an déi Diddelenger wëssen am beschten, datt do e permanente Stau ass. An da muss een och esou fair sinn, wa mer hei diskutéieren, och d'Lokalpolitiker, an ons staarkmaache fir déi Investitiounen, déi do gemaach ginn, et muss een awer och esou fair sinn, fir da senge Bierger ze soen: „Hei, mir kréien an eise Raum och doduerch nach méi Verkéier an nach méi Stauen, wéi mer der elo am Abléck hunn.“

An och wann och elo mer zu Beetebuerg wëllen Infrastrukture maachen, fir do eben de Verkéiersfloss e bëssen anzegrenzen, mä e bleift ëmmer an deem Raum bestoen, da geet en op d'Niewestroossen oder d'Dierfer niewendrun. Mä d'Autobunne sinn zou, d'Stroosse sinn zou do, an alles, wat zousätzlech kënnt, mécht de Problem net méi kleng, mä et mécht e méi grouss.

An ech mengen, mir sollten esou fair sinn, wa mer hei eis fir dës Projeten ausschwätzen, wa mer eis fir déi Subventiounen ausschwätzen, da sollte mer awer och esou fair sinn, fir de Leit an där Regioun do ze soen, datt dat als Konsequenz och herno méi Verkéier, nach méi Verkéier a Staue wäert bréngen.

An, wéi gesot, fir mech ass dat e grouss Paradox, datt mir am Fong elo och Subventiounen gi fir Leit, déi iwwer auslännesch Autobunnen heihinnerkommen, wou déi Länner gläichzäiteg do Mauten aféiere fir déi Camionen, déi iwwer hir Stroosse fueren.

Dat gesot, Här President, wëll ech awer soen, datt ech, mir als ADR, dee Projet hei stëmme wäerten. Mir wäerten dee Projet stëmme. Mir hunn déi zwee Projete vum Terminal och hei matgestëmmt. Et ass ee Ganzt. An duerfir wëlle mer och dat heite matstëmme.

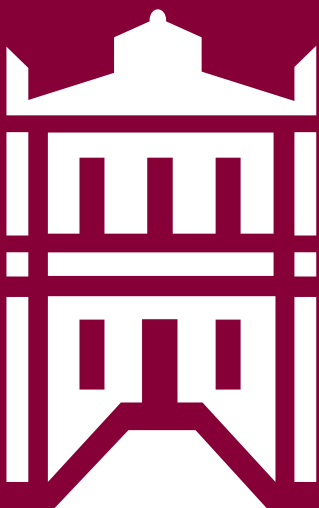
Mä ech mengen, et muss een awer esou fair sinn, fir iwwert d'Konsequenzen, déi dat awer mat sech bréngt... Et huet net nëmme positiv Konsequenzen. Et gëtt geschwat vu positive Konsequenze fir d'Eisebunn, fir Aarbechtsplazen, mä et muss een awer och déi aner Säit vun der Medail kucken: Dat bedeit och méi Verkéier an deem Raum Beetebuerg/Diddeleng, wéi dat bis haut de Fall war.

Ech wollt nach just drop agoen, datt dee Projet hei och eppes kascht. Et gëtt geschwat vu sechs Milliounen, sechs Milliounen Euro d'Joer. De Statsrot huet gesot, datt e léiwer gesinn hätt, datt dat méi konkret ventiléiert gewiescht wier, deen Impakt, deen dat op de Budget huet. Et weess een natierlech, datt een dat net ka konkret am Viraus gesinn.

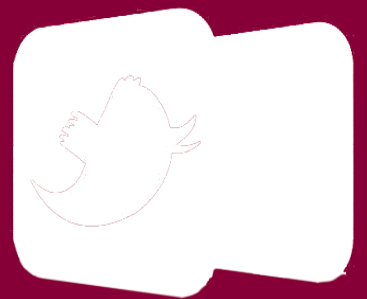
Et weess een och net, wéi et an anere Länner ass. Dat ass eng Fro, déi ech un den Här Minister vläicht hätt, ob och aner Länner..., wat mer maachen, wann aner Länner, déi och Terminalen hunn, an enger gewëssener Konkurrenzsituatioun vis-à-vis vun eis, vu Beetebuerg sinn. Hunn déi schon esou Gesetzer - dat ass jo opgrond vun enger europäescher Direktiv -, duerch déi si och bei hinnen d'Camionen, d'Containertransporter subventionéieren?

A wann neen, wann déi dann awer esou eng Subventioun och géifen aféieren, wéi mir se hei elo aféieren, wat hätt dat dann eventuell als Konsequenze fir eisen Terminal vu Beetebuerg?

Sinn déi Subventiounen, déi mer elo hei ginn, plafonéiert, oder kann een och vun deene Subventiounen an Zukunft nach d'Montanten änneren? An et wier awer natierlech falsch, wa



Suivez la Chambre des Députés sur FACEBOOK et TWITTER





Chambre des Députés

Compte rendu officiel

Supplément commun aux quotidiens:

Luxemburger Wort, Tageblatt, Lëtzebuenger Journal, Zeitung vum Lëtzebuenger Vollek

Contenu rédactionnel:

Service du compte rendu de la Chambre des Députés
Service des relations publiques de la Chambre des Députés
Tél. 466 966-1

Conception, saisie de texte et mise en page:

Espace Médias SA / Polygraphic SA, Differdange

Concept et coordination générale:

BRAIN & MORE, agence en communication, Luxembourg

Imprimeries

Saint-Paul Luxembourg s.a. 2, rue Christophe Plantin L-2988 Luxembourg,
Editpress s.a. 44, rue du Canal L-4050 Esch-sur-Alzette

mer elo géifen an eng Spiral no uewe kommen, wou aus Konkurrenzgrënn ee Land dat anert géif iwwert de Wee vun de Subventiounen an d'Luucht dreiwien, fir seng Terminalen attraktiv ze maachen.

Dat gesot, wëll ech nach eng Kéier soen, datt mir d'Zoustëmmung vun eisem Grupp heizou ginn.

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

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci. An d'Wuert huet elo de leschte Riedner, den Här Marc Baum.

► **M. Marc Baum** (*déi Lénk*).- Merci, Här President. Ech versichen, mech och kuerzefaassen. De Gesetzesprojet 6645 iwwert d'Promotioun vum Transport combiné setzt sech an d'Logik vun deene Projekte Multimodal, déi schonn hei an der Chamber presentéiert goufen, an déi hunn an eisen Aen dräi Haaptvirzich.

Éischtens geet et ëm d'Diversifikatioun vun eiser Ekonomik an dorëm, en neit Standbeen am Logistiksektor opzebauen. Zweetens ass domadder verbonnen d'Schafung vun Aarbechtsplazen, a virun allem Aarbechtsplazen an engem Beräich, wou net ëmmer déi allerhéchst Qualifikatioun virausgesat ass, dat heescht, och Aarbechtsplaze geschaf gi fir eng reell Demande, déi et um Aarbechtsmaart zu Lëtzebuerg gëtt. An drëtzens, an dat ass awer och en zentrale Punkt, ass et gutt fir eng europäesch Klimapolitik, dat heescht, datt endlech de Verkéier vun der Strooss op d'Schinn eriwergesat gëtt oder datt Initiative geholl ginn, fir dat ze féideren.

Am Géigesaz zu deene Projeten, déi virdu schonn hei waren, ass dat hei e Subventionierungsprojet a keen Investitiounsprojet. Mir ënnerstëtzen deen, hunn awer och verschidde kritesch Reflexiounen dozou, déi deelweis och schonn hei vum Rapporteur uklänge gelooss gi sinn.

Wa gesot gëtt, datt d'Schinn net konkurrenz-fäeg ass, huet dat virun allem domadder ze dinn, well d'Strooss indirekt subventionéiert ass. Dat heescht, datt si hir extern Käschten eigentlech externaliséiere kann, dat heescht, net selwer muss iwwerhuelen. An de Präis vum Giddertransport iwwert d'Strooss sinn eben net matagebonne sougenannten extern Käschten oder Kollateralschied, wéi Gesondheetsproblemer, CO₂-Ausstouss, Stauen, et cetera. Dat si Käschten, déi d'Allgemengheet eigentlech dréit.

An elo muss mer d'Schinn, an dat ass awer och dat, wat hei am Projet elo virläit, am Beräich Giddertransport direkt subventionéieren, fir eigentlech kënne mat der indirekt subventionéierter Strooss matzehalen. Bon, freeë wäerte sech doriwwer virun allem d'Frachentreisen, well esou de Frachttransport méi gënschteg gëtt.

An ech ënnerstëtzen do och déi Iwwerleeungen, déi de Rapporteur uklänge gelooss huet, wann et drëm geet, datt ee sech, mengen ech, net an deem dote Beräich vun engem ganze Sektor soll erpresse loosse.

Wann ee Subventioun gëtt, dann ass de But dovunner, datt dat d'Wirtschaft an eng bestëmmte Richtung guidéiere soll. An deem Fall ass et awer, datt Subventiounen ausgi ginn, fir aner Subventiounen ze neutraliséieren an doduerjer dem Giddertransport (veuillez lire: dem schinnegebonnene Giddertransport) eng reell Chance an d'reell Méiglechkeet op den Ausbau ze ginn.

En plus kënnt derbäi, datt mer op déi doten Aart a Weis awer och net déi reell Käschten, déi

sougenannte Käschtwouerecht, vum Transportwiese wierklech erfueren. An esou gestalte mer net, menge mer, den ekologeschen Transport vun der Zukunft, wou mer genau déi dote Käschtwouerecht, wéi an esou villen anere Beräicher, eigentlech bräichten.

Mir sinn eis awer och bewosst, datt mer duerfir virun allem en europäesch Emdenke brauchen an datt dat kee reng Lëtzebuenger Problem ass. Mä dës kritesch Reflexiounen ugeluecht, ënnerstëtze mer deen heite Projet och.

Ech soen Iech Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci och. An dann huet d'Regierung d'Wuert. Den Här Nohaltegkeetsminister ass schonn ënnerwee.

Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Merci, Här President. Merci éischtens och un de Rapporteur, an natierlech un all d'Deputéierten, déi hei Stellung geholl hunn, a Merci och un d'Chamber fir déi Eestëmmegkeet, déi mer hei wäerte kréien. Ech mengen, dat ass wichteg fir dee Projet hei, well et ass e wichtige Projet aus villfältege Grënn.

Ech brauch net méi drop anzegoen, firwat mer et maachen. Dat huet de Rapporteur explizitt hei erkläert. Just ee Saz, ech mengen, et geet drëms, fir dat ze féideren, wat mir scho laang um Häerz läit, nämlech d'Multimodalitéit, ze kucken, all Transportmëttel mateneen ofzeweien an ze kucken, jee nodeem wat een transportéiert a wou ee wat transportéiert, dat Transportmëttel ze huelen, wat net nëmmen, loosse mer soen, mikroekonomesch dat käschtegënstegst ass, mä och makroekonomesch respektiv vollekswirtschaftlech dat gënschtegst ass. An dat ass ganz sécher op ville Plazen, haaptsächlech bei groussen Transporter, d'Schinn respektiv d'Schëff. An dorëms geet et hei, fir dat ze féideren.

Et ass vill geschwat ginn an der Vergaangenheet, am Zesammenhang mat der Cargolux, vun enger „double-hub strategy“ tëschent Lëtzebuerg an Zhengzhou a China. Dat hei, am Fong, wat mer hei maachen, dee Subventionierungsmechanismus, dee mer hei opbauen, dat ass och, fir eng „double-hub strategy“ ze féideren, awer eng, déi reng zu Lëtzebuerg ass, nämlech tëschent dem Mäerterter Hafen an dem Multimodal zu Beetebuerg an tëschent dem Zuch an dem Schëff.

An et geet natierlech drëms, ze kucken, hei dat ze kompenséiere vu Méikäschten, déi do entstinn, haaptsächlech beim Transbordement. Ech mengen, well dat jo relativ awer opwendeg a komplizéiert ass an do Käschten entstinn, déi op der Strooss, wéi et richteg gesot ginn ass vum Marc Baum elo hei, net ëmmer, loosse mer soen, déi éischter do externaliséiert ginn an net ëmmer internaliséiert sinn, mä hei d'Entreprisë se internaliséiert hunn an deem dote Sektor, a fir dat ze kompenséieren.

Et ass also fir déi Rupture de charge ze kompenséieren, wou dat gemaach gëtt. An duerfir sinn ech frou, datt mer deen Text elo haut hei unhuelen.

Et ass och esou, dat gefrot ginn ass: Gëtt et vergläichbar Subsiden och am Ausland? Jo, et gëtt scho vergläichbarer mat deenen hei. Et geet och elo net drëms, hei ze kucken, Surenchère ze maachen, well et ass jo awer net deen eenzege Punkt, deen ausschlaggebend ass, ob déi „double-hub strategy“ funktionnéiert respektiv ob mer herno d'Gidder vun der Strooss op d'Schinn oder op d'Schëff kréien. Ech mengen, do spillen och nach ganz vill aner Facteure mat. Hei ass e klengen Deel dovunner.

Et ass keen onwichtigten, mä awer e ganz klengen Deel.

Vill méi wichteg ass dat, wat mer zum Beispill zu Beetebuerg gemaach hunn, deen Invest an d'Infrastrukturen. Ech mengen schonn, datt deen Terminal Multimodal zu Beetebuerg - och wann een en net ka vergläichen natierlech mat deem, wat d'Deputéierte vläicht zu Rotterdam gesinn hunn -, mä ech mengen, de Rotterdamer Hafen, dat ass natierlech eng ganz aner Dimensioun. Mä awer, zum Beispill, wat mer zu Beetebuerg um Zuch opbauen, dat ass eng Anlag, déi sech awer, géif ech soen, weltwäit weise léisst.

Ech mengen, all déi Akteuren, wann ech doruechter fueren... Als Regierungsvertreder versichen ech jo, eis Logistik och ze verkafen an drop hanzeweisen. Ech muss awer soen, bis elo kréien ech ëmmer ganz, ganz interesséiert Echoen iwwert deen Invest, dee mer do maachen, an éischter positive Feedback.

An et gesäit ee jo och, wéi dat sech no an no entwéckelt. An och déi Initiativen, déi geholl gi vun der Gesellschaft, vun der CFL Multimodal, déi deiten drop hin, datt dat awer e Site ass, dee menger Meenung no eng ganz grouss Zukunft wäert hunn an e wichtige Bestanddeel ass vun der Strategie am Gidderverkéier op der Schinn vu Lëtzebuerg a vun der CFL-Gesellschaft an der Zukunft.

Et ass esou, datt vill investéiert ginn ass souwuel zu Beetebuerg wéi awer och zu Mäertert. Et si jo Froe gestallt ginn: Si mer prett zu Mäertert, zum Beispill, fir dat doten ze maachen? Jo, déi Quaimauern zum Beispill, do sinn 170 Meter scho verstärkt ginn, fir datt d'Belaastung vun 11 Tonnen op de Meter carré méiglech ass. De Rescht gëtt och nach verstärkt. An 2015 sinn och dräi Milliounen an eng nei Logistikhal investéiert ginn. Et sinn 3,3 Milliounen an en neie Kran investéiert ginn, dee bis zu 124 Tonne kann hiewen an och équipéiert ass, fir zum Beispill Container aus Schëffer kënne aus- an anzelueden.

An et ass och esou, dat ass fir eis natierlech gutt, haaptsächlech fir de Mäerterter Hafen ass et gutt, Ufank 2015 ass de Containertrafic, deen zu Tréier war, vun enger Gesellschaft komplett an de Mäerterter Hafen transferéiert ginn. Dat war och iwwregens e Grond fir déi Quaimauern. Dat hu mer misse relativ rapid dee Moment decidéieren, wéi mer déi Opportunitéit kritt hunn. An ech si gefrot gi vum Mäerterter Hafen - respektiv Pönts et Chaussées sollt do déi Aarbechten organiséieren -, ob mer dat géife maachen. Do hu mer relativ Gas ginn, fir dat hinze kréien. Dat hu mer och hikkrit an duerfir hu mer eben de Containertrafic vun Tréier op Lëtzebuerg kritt, wat sécherlech eng gutt Saach ass.

Et ass och déi Saach mat dem Wenden, déi Geschicht mam Wende vun de Schëffer. Dat hat ech an der Question parlementaire beäntwert, datt et géif gemaach ginn. An et ass entretemps och gemaach ginn, et ass fäerdeg zu Mäertert am Hafen.

An den Här Graas versteet sécher och, firwat. Hie suergt sech natierlech och iwwert déi ganz ekologesch Dimensioun, wa mer eppes an der Musel oder an de Gewässer maachen, an hie seet: Dat huet en Impakt drop! Hien huet recht. A mir hunn och, fir ze kompenséieren, zum Beispill hu mer am Hafen... D'Syr ass renaturéiert ginn, et ass och eng Fëschleeder gebaut ginn dowéinst. A mir hunn an engems och profitéiert, fir eng Anlag ze bauen, fir Stroum ze maachen. Just fir Iech ze soen, datt déi Aspekter och berücksichtegt ginn, wa mer an der Musel respektiv ronderëm de Mäerterter Hafe schaffen.

Also, wéi gesot, ech mengen, déi zwou Saache kombinéiert kënne eis nei Opportunitéite ginn, kënne de Logistikstanduert Lëtzebuerg stäerken an engem positiven, nohaltege Sënn, well et gëtt näischt méi Nohalteges wéi d'Schëff an den Zuch, haaptsächlech fir Gidder ze transportéieren. An duerfir, mengen ech, datt dat heiten e ganz gutt Gesetz ass.

Ech wëll just nach e puer Sätz soen iwwert déi Problematik Beetebuerg mam Verkéier, déi vu verschiddenen Deputéierten opgeworfen ginn ass. Ech mengen, mir hate vill Diskussiounen ronderëm de Multimodal. An ech hu mer och vill Méi ginn, zesumme mam Camille Gira, scho virun annerhallwem Joer, fir mat der Biergerinitiativ Biereng 21 ze diskutéieren. Et sinn och eng ganz Rei Suggestiounen komm vun der Biergerinitiativ. Déi si berücksichtegt ginn. De Projet, wéi en haut realiséiert gëtt, ass net esou, wéi en am Ufank geplangt war. Do si ganz vill Saache berücksichtegt ginn, déi vun der Biergerinitiativ komm sinn.

Duerfir, dat ass och e Beispill, datt eng Biergerinitiativ ganz konstruktiv a positiv Virschléi ka maachen, déi de Projet verbessern. Am Sënn dann natierlech och hei fir d'Bierger ronderëm, wat de Kaméidi ube-

laangt, oder zum Beispill och a puncto Ëmwelt-an Naturschutz. A puncto Mobilité douce sinn Iddien agefloss. Also ech mengen, et si ganz vill Saachen agefloss.

An ech wëll och drop hiweisen, datt den Ausbau vun der A3 op zweemol dräi Spuren, d'Haaptjustifikatioun dovunner net de Pendelverkéier ass vun Thionville Richtung Stad, mä ebe just de Multimodal. Well natierlech de Camionstrafic wäert zouhuelen a mer alles maachen, engersäits den Embau vun Échangeuren tëschent Beetebuerg an Diddeleng an awer och op der A3 selwer, fir datt nëmme kee Camionsverkéier eben duerch d'Uertschafte fiert. Ech mengen, dat muss d'Zil sinn, respektiv datt mer op deem Stéck - den Här Gibéryen huet sech zu Recht Suerge gemaach -, datt mer op deem Stéck net en iwwerméissegen Trafic kréie vu Camionen an doduerjer op der Autobunn iwwerhaupt näischt méi géif goen. Also dat ass de Grond, firwat ebe grad do d'Autobunn op sechs Spuren ausgebaut gëtt.

An dann ass et, dat hat mäi Virgänger schonn ugefaangen, ee Prozess mat Beetebuerg an Diddeleng, also fir mat deenen zwou Gemengen e partizipative Prozess anzeleeden, fir ze kucken, wat kéint een tëschent Beetebuerg an Diddeleng generell verbesseren am Verkéier. Dat geet dann natierlech vu Vëlospiste bis Zuch, effentlechen Transport, also, jee, dat ass e ganze Pak vu Mesuren. Ech hunn dee Prozess weidergefuert an deen hu mer och ofgeschloss mat de Gemengen.

An ech war och zweemol, eng Kéier op Beetebuerg an eng Kéier op Diddeleng, op Biergerversammlungen, wou mer mat de Schäfferéit zesummen déi ganz Etüd do, also dat, wat erauskomm ass, dat Verkéierskonzept, aus deem partizipative Prozess virgestallt hunn.

Do ass en Investitiounspak dra virgesi bis 2025 vun 300 Milliounen Euro, fir d'Situatioun ze verbesseren, Beetebuerg - Diddeleng, also tëschent deenen zwou Gemengen an och an de Gemengen. Do si Saachen, déi och do gemaach ginn, déi elo net nëmmen natierlech mam Multimodal ze dinn hunn, mä och mat der genereller Situatioun. Dat geet vun intelligente Luuchteschaltunge bis zu verkéiersberouegende Mesuren, déi och zum Beispill dra sinn.

An ech mengen, wa mer dat alles realiséiert hunn, souwuel dat, wat op der A3 geschitt, wéi déi grouss Échangeuren, plus dat ganz Verkéierskonzept eng Kéier emgesat hunn, da wäert d'Situatioun sech, verkéiersméisseg gesinn, ganz sécher verbesseren an deenen zwou Gemengen an och tëschent deenen zwou Gemengen. An da wäert och sécherlech vill gemaach gi si fir d'Liewensqualitéit vun deene Leit.

Iwwregens ass och virgesinn am Kader vum Ausbau vun der A3, also op enger ganz laanger Distanz ass e Schallschutz virgesinn. Et war jo elo eng gréisser Polemik entstanen zu Beetebuerg, an der Gemeng Beetebuerg, weinst enger Aarbecht, déi gemaach ginn ass op der Autobunn selwer, wou behaupt ginn ass, et wären ekologesch wäertvoll Beem ewechgehollet ginn. Wat awer manifestement net stëmmt, dat wëll ech awer hei nach eng Kéier ënnersträichen. Dat ass e Projet, deen ass superviséiert gi vu Biomonitor an deen ass ënner strengsten Oplage gemaach ginn.

Iwwregens, déi Beem, déi do ewechgehollet gi sinn, dat waren emol keng einheimesch Hëlzer. Do ass och, vun der ekologescher Wäertvollheit, awer nu wierklech net vill derzou ze soen. An dunn ass gemengt ginn, do wär awer elo duerch de Fait, datt déi ewechgehollet gi sinn, hätt dat en zousätzleche Kaméidi provozéiert fir d'Leit, déi do wunnen.

Dat bezweifelen ech. Ech mengen schonn, datt de Kaméidi zougehollet huet fir déi Leit, däers sinn ech mer sécher, well de Verkéier zougehollet huet natierlech op der A3. Mä dat huet awer näischt domat ze dinn, mat de Beem. Well ënner dem Stréch soen ech Iech: Beem an Hecken huele kee Schall op, déi sauge kee Schall op! Duerfir muss ee schonn e richtege Schallschutz bauen. Dat ass vläicht esou psychologesch empfongen ginn.

Well aus Sécherheetsgrënn nämlech ass dat Gehecks do ewechgehollet ginn, well dat hätt kënne op d'Autobunn falen. Mä et ass awer net aus deem Grond, firwat datt de Kaméidi als méi haart empfongen gëtt oder wahrscheinlech och ass, mä éischter well de Verkéier ganz staark zouhëlt. An et ass e Schallschutz virgesinn am Kader vum Ausbau vun der Autobunn. Ech mengen, dat hat ech och deenen zwou Gemengen schonn eng Kéier virgestallt. An dee wäert och realiséiert ginn.



Mir hunn e souguer nach, op Demande hin, ënner anerem op enger Biergerversammlung hu mer nach de Schallschutz verlängert, souguer bis op eng Plaz hin, wou laut de Moossungen op alle Fall net emol souguer d’Grenzwäerter iwwerschrott gi sinn. Also ech menge schonn, datt do u villes geduecht gëtt, och am Intérêt eben, fir d’Liewensqualitéit vun de Bierger ze verbessern.

Et bleift natierlech, datt dat elo e schwaachen Trouscht ass, wann ech soen, datt alles dat doten eréischt zesummen 2025 fäerdeg ass. Mä nach mussen mer et maachen. Ech mengen, dat si gewaltig Investissementer! Well déi 300 Milliounen, wou ech gesot hunn, dat si reng zousätzlech Mesuren.

Do kommen nach eng Kéier 180 bis 190 Milliounen derbäi fir den Ausbau vun der A3 op sechs Spuren. Also déi sinn net do mat agerechent. Dat heescht, am Total ginn tëschent Bierchem, tëschent dem Gaasperecher Kräiz, loosse mer esou soen, an Diddeleng gi ronn 500 Milliounen investéiert an deenen nächste Joren an d’Verkéisersituatioun, fir déi verbessert ze kréien. An ech mengen, wann dat alles bis realiséiert ass, da wäert d’Situatioun sech och ganz sécher verbessern.

Ech soen Iech Merci.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président.*- Domat ass d’Diskussioun iwwert de Projet de loi 6645 ofgeschloss a mer kënnen direkt zur Ofstëmmung iwwergoen.

Vote sur l’ensemble du projet de loi 6645 et dispense du second vote constitutionnel

An d’Ofstëmmung fänkt un. Fir d’Éischt déi perséinlech Stëmmen. Dann d’Procuratiounen. An d’Ofstëmmung ass elo eriwwer.

De Projet de loi 6645 ass mat 57 Jo-Stëmmen ouni Enthaltungen an ouni Nee-Stëmmen ugeholl.

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

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

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

MM. Claude Adam, Gérard Anzia, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter et M. Roberto Traversini;

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

MM. Marc Baum et David Wagner.

Ass d’Chamber bereet, d’Dispens vum zweete Vott ze ginn?

(Assentiment)

6. Changements de composition des commissions parlementaires et d’une délégation parlementaire luxembourgeoise auprès d’une assemblée parlementaire internationale

Ech géif Iech bieden, nach eng Sekonn ze bleiwen, net méi. Et geet näämlech drëm, fir opgrond vum Changement bei der Sensibilitéit déi Lénk eng Rei vu Changementer an de Kommissiounen ze entérinéieren. An dat géllt: fir d’Kulturkommissioun, fir d’Institutiounskommissioun, fir d’Gesondheetskommissioun, fir d’Aarbechtskommissioun a fir den CPI, wou all Kéiers den Här Baum den Här Urbany géif er setzen.

Ass d’Chamber domat d’accord?

(Assentiment)

Dann ass dat esou décidéiert. An da kënnst Der och elo ufänke mat schaffen.

Domat ass d’Sëtzung eriwwer. A mir gesinn eis muer um zwou Auer erëm. Merci.

(Fin de la séance publique à 18.14 heures)

Sommaire des séances publiques n^{os} 23, 24 et 25

23^e séance

Ouverture de la séance publique p. 357

Débat de consultation sur la révision du code forestier p. 357-363

6924 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 5 juin 2009 portant création de l'Administration de la Nature et des Forêts p. 363

6925 - Projet de loi modifiant la loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes p. 363-364

6927 - Projet de loi modifiant 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques p. 364-365

6807 - Projet de loi modifiant

1. la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l’identification des personnes physiques;

2. la loi électorale modifiée du 18 février 2003 (suite) p. 365

24^e séance

Ouverture de la séance publique p. 366

Communications p. 366

Ordre du jour p.367

Dépôt d’une motion par M. Fernand Kartheiser p. 367

Heure de questions au Gouvernement

- Question n°175 du 19 avril 2016 de M. Aly Kaes relative à la prévention des attaques cérébrales dues à un foramen ovale perméable, adressée à Mme la Ministre de la Santé p. 367-368

- Question n°174 du 15 avril 2016 de M. Gusty Graas relative à la pollution de l’Attert suite à un incident à Colmar-Berg, adressée à Mme la Ministre de l’Environnement p. 368

- Question n°176 du 18 avril 2016 de Mme Cécile Hemmen relative aux procédures à suivre par un individu en vue de dénoncer un cas de maltraitance animale aux autorités publiques, adressée à M. le Ministre de l’Agriculture, de la Viticulture et de la Protection des consommateurs p. 368

- Question n°177 du 19 avril 2016 de M. Roy Reding relative à l’imposition de la plus-value immobilière, adressée à M. le Ministre des Finances p. 368-369

- Question n°178 du 18 avril 2016 de Mme Josée Lorsché relative au projet des affichages en temps réel aux arrêts des autobus régionaux RGTR, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures p. 369

- Question n°179 du 19 avril 2016 de M. Gilles Roth relative à l’interdiction de la dissimulation du visage dans les lieux publics, adressée à M. le Ministre de la Justice p. 369

- Question n°180 du 18 avril 2016 de M. André Bauler relative à l’usage de montres électroniques/digitales qui permettent d’enregistrer des documents et des informations, adressée à M. le Ministre de l’Éducation nationale, de l’Enfance et de la Jeunesse p. 369-370

- Question n°181 du 19 avril 2016 de M. Roy Reding relative aux modifications du Code de la route concernant les véhicules entraînés, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures p. 370

- Question n°182 du 18 avril 2016 de M. Max Hahn relative à la mise en place d’un système d’alerte et d’information, adressée à M. le Ministre de l’Intérieur p. 370

- Question n°183 du 19 avril 2016 de M. Marco Schank relative à la sécurité sur les tronçons ferroviaires à voie unique, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures p. 370-371

- Question n°184 du 19 avril 2016 de M. Félix Eischen relative au projet d’aménagement d’un Park&Ride à Arlon, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures p. 371

Heure d’actualité du groupe politique CSV au sujet de la rencontre entre un membre de la Commission d’enquête sur le Service de Renseignement de l’État et un témoin

et

Heure d’actualité de la sensibilité politique déi Lénk au sujet des suites judiciaires données à ce jour aux constatations de la Commission d’enquête de dysfonctionnements du Service de Renseignement (SRE) p. 371-377

Ordre du jour (suite) p. 377

Motion de M. Fernand Kartheiser relative à la maîtrise de la langue luxembourgeoise par le personnel travaillant dans toutes les crèches publiques et toutes les structures pour enfants p. 377-379

6811 - Projet de loi modifiant la loi du 4 décembre 2007 sur la réutilisation des informations du secteur public p. 379-381

6947 - Projet de loi portant approbation du Protocole sur l'application provisoire de l'Accord relatif à une juridiction unifiée du brevet, signé à Luxembourg, le 1^{er} octobre 2015 p. 381-382

6908 - Projet de loi sur la reconnaissance du mariage au Grand-Duché de Luxembourg et modifiant le Code civil p. 383

Hommage à M. Serge Urbany p. 383

25^e séance

Ouverture de la séance publique p. 384

Vérification des pouvoirs et assermentation d'un nouveau membre de la Chambre des Députés p. 384-385

Heure d'actualité de la sensibilité politique ADR au sujet d'un premier bilan relatif aux radars fixes p. 385-388

6588 - Projet de loi portant

a) organisation des services de taxis et

b) modification du Code de la consommation p. 388-393

6645 - Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné p. 393-398

Changements de composition des commissions parlementaires et d'une délégation parlementaire luxembourgeoise auprès d'une assemblée parlementaire internationale p. 398