



Voilà, da géife mer elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7060 iwwergoen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 7060 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmung fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. Dann d'Procuratiounen. An d'Ofstëmmung ass elo ofgeschloss.

57-mol Jo bei 3 Abstentiounen, domat ass de Projet mat grousser Majoritéit ugeholl.

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

MM. Marc Angel, Frank Arndt, Alex Bodry, Mmes Taina Bofferding, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, 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, M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps, Claude Lamberty, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

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

MM. Marc Baum et David Wagner.

Se sont abstenus: MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding.

An ech ginn dovun aus, dass mer d'Dispens fir den zweete Vott froe wäerten?

(Assentiment)

Merci. Dann ass d'Dispens och ugefrot.

Den nächste Projet ass de Projet de loi 7144, deen den Ausbau vun der A3, der Autobunn Stad-Diddeleng, betrëfft. An d'Wuert huet elo een aus der Nopeschgemeng, d'Madamm Josée Lorsché.

5. 7144 - Projet de loi relatif à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3

Rapport de la Commission du Développement durable

► **Mme Josée Lorsché** (déi gréng), rapportrice.- Merci, Här President. Jo, mir kommen zu engem aneren Thema: vum Elterecongé op d'Strooss. Léif Kollegeinnen a Kollegeen, bei dësem Projet de loi geet et, wéi gesot, ëm den Ausbau vun der Diddelenger Autobunn, der A3, op jeeeweils dräi Spueren tëschent dem Gaasperecher Kräiz an der franséischer Grenz.

Dës Autobunn ass 1978 gebaut ginn, gehéiert zum transeuropäesche Stroossereseau TERN a méi speziell zum Korridor E25, dee Rotterdam mat Genua a Palermo verbënnt.

(M. Henri Kox prend la présidence.)

Zu Lëtzebuerg verbënnt se Diddeleng mat der Hauptstadt a verleeft laanscht den Territoire vun de Gemengen Diddeleng, Beetebuerg a Réiser mat den Uertschafte Krautem, Peppeng, Léiweng, Bierchem a Béiweng an zum Deel dann och nach laanscht den Territoire vun Hesper. Dëst op enger Längt vun eppes iwwer zwielef Kilometer, wat de lëtzebuergeschen Territoire betrëfft.

Weinst der Usiidlung vun neie Betriber an der steigender Zuel vun Aarbechtsplazen, net nëmmen am Südoste vum Land, mä och ronderëm d'Stad, an donieft och weinst dem Zouwuess vum Tourismus a Richtung Süden ass et kee Wonner, datt den Trafic op der A3 sech am Laf vun de Jorzéngte carrement multiplizéiert huet.

Mëttlerweil läit d'Moyenne vun de Gefierer, déi deeglech op der Strooss ënnerwee sinn, bei ganz genee 70.000 - dat hunn d'Comptagen erginn -, mat Spëtzte bis zu 90.000 Gefierer am Dag. 20% dovun bestinn aus Camionnetten a Camionen. Fir dësen extremen Trafic op der Autobunn besser ze geréieren, ass schonn zanter Enn vun den 90er Joren iwwer en Ausbau nogeduecht ginn, dëst mat verschiddene Varianten a verschiddenen Ukënnegungen.

Richteg konkret gouf den Ausbau dunno am Kader vun enger rezenter Verkéiersetüd, déi vun de Gemengen Diddeleng a Beetebuerg zesumme mat de Ponts et chaussées a mam MDDI realiséiert ginn ass. Déi huet sech iwwer e puer Joer gezunn.

An där Etüd gouf festgehalen, datt den Ausbau vun der A3 an de komplette Reamenagement vun den Echangeuren Diddeleng a Léiweng nieft villen anere Moossnamen déi adequaatste

Léisung wier, fir de Camionstrafic a Richtung Multimodal- a Logistikzentrum tëschent Diddeleng a Beetebuerg besser ze geréieren, awer och fir ze verhënneren, datt d'Camionen an d'Camionnetten duerch d'Niewestroosse vun den Uertschafte fueren, an och fir d'Sécherheet op der ganzer Streck ze verbessern, wou de gréisste Problem momentan op der Aire de Berchem läit. Do geschéie vill Accidenter.

E weidert Zil, wat den Nohaltegkeetsminister an der Kommissioun schonn ugeschwat huet a wat do op e breede Konsens gestouss ass, besteet doran, déi drëtt Spur fir d'Busser a fir de Covoiturage ze reservéieren an der nohalteger Mobilitéit op déi Manéier e Virdeel ze verschäfe par rapport zum Privattransport.

Des Weidere soll de Projet et erméiglechen, e Pôle d'échange mat engem Parking relais um Echangeur Diddeleng unzeleeën, dëst mam Zil, d'Frontalieren, déi jo e ganz groussen Deel vun de Benotzer ausmaachen, direkt hannert der Grenz opzefänken an déi Leit a Richtung Busan Zuchtransport ze orientéieren.

Fir ze verhënneren, datt den Trafic während dem Chantier muss ënnerbrach ginn, ginn d'Aarbechten a verschidde Phasen an a fënnef Lousser agedeelt. Op den Tronçonnen, déi am Chantier sinn, gëtt d'Vitesse op 70 km/h erofgesat, wat jo och am Ausland eng gängeg Praxis ass, wann op Autobunne geschafft gëtt. Woubäi ee muss soen, datt se momentan och net ëmmer méi héich ass, mä éischter méi niddreg, duerch déi grouss Zuel vun Autoen, déi do ënnerwee sinn.

Déi viraussiichtlech Bauzäit läit bei sechs bis siwe Joer. Fir d'Acquisitioun vun den néidegen Emprisen ze erméiglechen, gëtt de Projet d'utilité publique deklaréiert. Allerdéngs befënnt de Gros vun den Emprisé sech schonn haut an effentlecher Hand, soudatt op deem Niveau kee gréissere Problem wäert entstoen.

Här President, wéi bei all gréisserem Bauprojet ginn et och bei dësem Bauprojet eng ganz Rei Kompenséierungsmoossnamen, déi schonn all geplangt sinn. Dobäi muss ee wëssen, datt déi staark Fragmentéierung vun de Bëscher laanscht d'A3 op d'Aarbechte vu virun 1978 zrëckzeféieren ass. Dat war déi Zäit, wou nach kaum rieds goug vun Naturschutz a Kompenséierung, wa gebaut ginn ass.

Mat dësem Projet soll d'Kontinuitéit vun de Bëscher duerch de Bau vun zwou neie Wëldebrécke verbessert ginn. Déi éischt entsteet tëschent dem Gaasperecher Kräiz an der Aire de Berchem, déi zweet tëschent dem Echangeur Diddeleng-Zentrum an der franséischer Grenz op der Héicht vum Därebësch. Donieft ginn och eng ganz Rei Neiuplanzunge laanscht d'Streck virgeholl.

Zu de Kompenséierungsmoossname gehéiert och de Bau vun enger Vëlospist. Dës Pist ass nodréiglech an de Projet integréiert ginn a verleeft westlech vun der Autobunn tëschent der N13 zu Léiweng an dem CR132 bei Peppeng.

Ech kommen zu der Problematik vum Kaméidi, déi generell ronderëm d'Autobunne fir lenger suert, net nëmme laanscht dës Autobunn, mä um ganze Reseau, an dat net zu Onrecht. Kaméidi ass nëamlech net nëmmen desagreabel. Laut der Weltgesundheitsorganisatioun féiert dauerhafte Kaméidi och zu Schlofstéierungen, zu Allergien, Häerzkreeslaferkrankungen, héijem Bluttrock, Kappwéi a villen anere Beschwerden. Et kann een also soen, datt de Kaméidi carrement krank mécht.

Fir d'Situatioun ronderëm d'A3 ze verbessern an d'Awunner besser virum Kaméidi ze schützen, ass eng speziell Lärmschutzetüd an engem Radius vun 2,4 km an op enger Längt vun 12 km laanscht d'Autobunn realiséiert ginn. Op Basis vun där Etüd gesäit dës Projet de loi vir, Lärmschutzwäll mat enger Längt vu 5,3 km, dat ass etwa d'Halschent vun der Autobunnslängt, an enger Fläch vun 20.000 m² laanscht en Deel vun der Streck ze realiséieren.

Här President, fir d'Detailer zu den Aarbechten um Niveau vun der Voirie a vun den Echangeuren, déi zum Deel ganz nei gebaut ginn, verweisen ech op mäi schrëftleche Rapport a virun allem op den Document parlementaire 7144. Dëst Dokument enthält net nëmmen eng Hällewull vu Pläng an techneschen Erklärungen, et dokumentéiert och den Oflaf an de Phasage vun den Aarbechten op eng ganz iwwersiichtlech Manéier.

D'Kreditte, déi fir d'Aarbechte gebraucht ginn, lafen iwwert de Fonds des routes a leie bei insgesamt 356 Milliounen Euro. Doran abegraff sinn d'Erneuerung vun Kontroll- an Informatiounssystemen, dem CITA, an eng ganz Rei Moossnamen um Niveau vun der Waasserwirtschaft ronderëm d'Autobunn. Abegraff sinn och sämtlech Kompensatiounsmoossnamen an enger Héicht vun net grad 50 Milliounen Euro.

Dir Dammen an Dir Hären, deposéiert gouf dës Projet de loi de 26. Mee 2017 vum Nohal-

tegteetsminister François Bausch. De 26. September 2017 huet de Statsrot e positiven Avis zum Projet ofginn, huet allerdéngs bemierkt, datt den Ausbau op dräi Spuren op der franséischer Grenz zu engem Enkpass kéint féieren, falls den Ausbau net op der franséischer Säit weidergefouert gëtt. Dozou wäert den Här Minister wahrscheinlech e puer Erklärunge ginn.

D'Nohaltegkeetskommissioun huet sech an zwou Sëtzunge mam Projet befaasst an huet mäi Rapport de 7. Dezember eestëmmeg ugeholl. An deem Kontext wéilt ech de Mataarbechter vun de Ponts et chaussées mat hirem Direkter, dem Här Roland Fox, e grouse Merci ausdrécke fir déi kompetent Presentatioun vum Projet an der zoustänneger Kommissioun. Mat deenen Erklärunge versteet een och als Netingenieur bei esou engem Projet, ëm wat et geet. A wéi ëmmer och e grouse Merci un eis Sekretärin, d'Madamm Rachel Moris.

Ech kommen zum Schluss, Här President. Ech wéilt lech eng Motioun iwwerreechen, déi vun alle Fraktiounen a politesche Sensibilitäten heibannen ënnerschrifwen ass a véier Verbesserungsversich enthält.

Motion 1

La Chambre des Députés,

vu d'une part

- la nécessité de garantir une protection optimale de l'environnement humain contre les nuisances sonores causées par le trafic autoroutier;

- la volonté du Gouvernement de réaliser des mesures compensatoires liées à la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 et englobant l'installation de dispositifs antibruit le long de l'autoroute;

- le plan d'action national contre le bruit qui vise à diminuer les nuisances sonores à tous les niveaux et par tous les moyens possibles;

vu d'autre part

- la volonté du Gouvernement de promouvoir le transport en commun y compris le covoiturage;

- la nécessité de favoriser les modes de transport en public par rapport au transport individuel;

- la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 qui est destinée à créer une voie supplémentaire pour le trafic journalier;

invite le Gouvernement à

- examiner le prolongement des dispositifs antibruit en direction de la Croix de Bettembourg et à mettre à disposition les crédits nécessaires en cas de besoin;

- réaliser une étude globale sur les effets positifs qu'une baisse de la vitesse maximale sur des tronçons sensibles du réseau autoroutier pourrait avoir sur les nuisances sonores;

- prévoir de réserver la troisième voie aux autobus, autocars, taxis et au covoiturage pendant les heures de pointe et étudier la faisabilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence pour le transport public en cas d'embouteillage.

(s.) Josée Lorsché, Gast Gibéryen, Gusty Graas, Roger Negri, David Wagner, Laurent Zeimet.

► **M. Henri Kox**, Président de séance.- Merci.

► **Mme Josée Lorsché** (déi gréng), rapportrice.- De President huet geännert!

Éischtens invitéiert d'Chamber d'Regierung mat dëser Motioun, d'Verlängerung vum Lärmschutz bis op d'Beetebuurger Kräiz nach eng kéier ze analyséieren, fir de ganze Südoste vu Beetebuerg, wou vill Leit wunnen, an net just en Deel dovun besser virum Kaméidi ze schützen an déi néideg Kreditte, de Fall gesat, dofir zur Verfügung ze stellen.

Zweetens invitéiere mer d'Regierung, generell um ganze Reseau ze analyséieren, awéifern eng Reduktioun vun der maximal erlaabter Vitesse och de Kaméidi ronderëm den Autobunneseau géif reduzéieren. Dat gëtt och an anere Länner praktizéiert. An ech denken, et huet e grousst Resultat, virun allem op deene sensibelen Tronçonen bei den Agglomeratiounen.

Den drëtte Punkt: Mir proposéieren der Regierung, déi drëtt Spur, wa se bis gebaut ass, effektiv fir d'Busser, d'Taxien an de Covoiturage ze reservéieren, sou wéi den Här Minister et och schonn an der Nohaltegkeetskommissioun ugedeit huet.

A véiertens proposéiere mir, datt analyséiert gëtt, awéifern d'Pannespur am Fall vu Stau fir den effentlechen Transport kann opgemaach ginn, fir der nohalteger Mobilitéit och hei e Virdeel ze verschafen.

Dir Dammen an Dir Hären, domat hunn ech mäi Rapport schonn ofgeschloss a ginn den Accord vun der grénger Fraktioun mat engem Merci fir d'Nolauschteren.

► **Une voix.**- Très bien!

► **M. Henri Kox**, Président de séance.- Merci der Rapportrice. Als éischte Riedner ass den honorablen Här Laurent Zeimet agedroen. Här Zeimet, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- Merci, Här President. Léif Kollegeinnen a Kollegeen, wie Stroosse baut, zitt Verkéier un.

► **Mme Josée Lorsché** (déi gréng).- Mengt Der?

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- Dat dierft jo eng Ausso sinn, déi souwuel dem Minister wéi de Kollege vun deene Gréngen net onbekannt ass, well se se dacks zitéiert hunn an der Vergaangenheet. An et ass sécher net vun der Hand ze weisen! Mä eigentlech ass jo och de Sënn vun der Strooss, fir Verkéier unzezéien.

► **Une voix.**- Ouh!?

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- Jo, well wie Stroosse baut, deen erméiglecht, datt d'Leit kënne reesen, datt se sech kënne bewegen, an en erméiglecht och eng ekonomesch Entwécklung.

(M. Mars Di Bartolomeo reprend la présidence.)

Géif een haut vun der Stad Lëtzebuerg schwätzen, wann net zwou Stroossen, zwou réimesch Stroosse sech douewen um Bock gekräizt hätten an ëm déi Kräizung sech hätt kënne e Maartliewen entwéckelen, e Geschäftsliewen entwéckelen an esou och dann d'Stad sech entwéckelt huet, ënner anerem dann och haut hei um Krautmaart?

An och mam Bau vun den éischten Autobunne konnt eist Land sech ekonomesch entwéckelen. Wéi e Magnéit huet d'Stad Lëtzebuerg Servicer an Aktivitéiten an de leschte Jorzéngten ugezunn. Mä wéi mer wëssen, koume mer mat dem Wuess vun eisen Infrastrukturen net ëmmer no. An ech brauch heibanne kengem e Bild ze molen, wéi et moies an owes op den Autobunnen um Wee an d'Stad oder um Wee aus der Stad eraus wäert ausgesinn. Mir wäerten a kuerzer Zäit jo erëm, déi meescht op alle Fall vun eis, an de Genoss dovunner kommen.

(Interruption)

An déi Entwécklung geet jo nach virun. Wann ee sech ukuckt, wat amgaangen ass, an de Gaasperecher Wäsen ze wuessen, da freet ee sech, wéi dat an nächster, an noer Zukunft soll goen, wéi mer iwwerhaupt nach sollen de Wee an d'Stad fannen.

Eis Autobunne sinn an de Spëttestonne moies an owes iwwerlaascht. A mir sinn de Stau, iwwert dee mer eis opreegen. Och dat ass richtig!

(Interruptions par Mmes Josée Lorsché et Viviane Loschetter)

Mä eleng den Ausbau vum effentlechen Transport, Madamm „Lolo“, wäert dës Problem net léisen.

► **Mme Viviane Loschetter** (déi gréng).- Mesdames! Mesdames!

► **Une voix.**- Mesdames!

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- Eng besser Landesplanung, méi Dezentraliséierung an eng Verbesserung vum effentlechen Transport si sécher néideg a kréien och do eis Ënnerstëtzung. Dat ass alles richtig. Mä mir bleiwen awer iwwerzeugt, mir bei der CSV bleiwen op alle Fall iwwerzeugt, datt mer och an den nächste Joren net derlaanscht kommen, eis Stroosseninfrastrukture weider auszubauen an och ze verbessern.

Här President, haut an hei geet et ëm d'A3, ëm d'Diddelenger Autobunn, d'Häerzstéck vun eise Autobunneseau. Zanter dem Bau vun dëser Autobunn sinn net nëmmen d'Stad an d'Uertschaften ëm d'Stad an ëm d'Autobunn gewuess, mä och d'Zuel vun deene Leit, déi all Dag, all Dag vun zimlech wäit hier iwwert d'Grenz an d'Land kommen, fir hei ze schaffen, ass ëmmer an d'Luucht gaangen. Tëscht Beetebuerg an Diddeleng hu sech zanter dem Bau vun der A3 an de leschte Jore vill Betriber néiergelooss. Op deem fréiere Site vun dem amerikanesche Militärlager ass den Eurohub entstanen an am leschte Juli huet och d'Plattform CFL Multimodal hir nei Autoroute ferroviaire a Betrib geholl.

Logistik bedeit natierlech zousätzleche Verkéier, méi Camionen an ëmmer méi Camionen. Beim Multimodal gëtt wuel d'Remorque op d'Schinne gesat, mä de Camion muss fir d'Éischt dohinnerkommen oder e kënnt d'Remorque sichen a fiert vun do aus erëm fort.

Wann all déi Camione matzäit sollen op de Site kommen an iwwert d'Autobunn solle kommen an op der Autobunn solle bleiwen, da musse mer d'Autobunn stäerken. A mir mussen den Accès iwwert d'Autobunn an déi Logistikzone



garantéieren. Dofir ass et wichteg, niewent dem Echangeur Helleng a Biereng den drëtten Accès iwwert den Echangeur Diddeleng méiglech ze maachen. An dat mécht dëse Projet an dofir fënnt en eis Ennerstëtzung.

Här President, den Duerchgangsverkéier an eisen Uertschaften un der A3 ass zanter Jore schwéier ze erdroen. D'Situatioun huet eis als Gemenge Beetebuerg an Diddeleng dozou bruecht, am Joer 2012 e Rendez-vous beim deemolegen Infrastrukturminister Claude Wiseler ze froen, fir kloer ze soen, datt et esou net kéint weidergoen.

De Claude Wiseler huet reagéiert an doropshin en Aarbechtsgrupp agesat ënnert dem Virsätz vum Här Roland Fox vu Ponts et chaussées - d'Madamm Lorsché huet drop higewisen -, zesumme mat den CFL, zesumme mam Ministère vun der Economie, zesumme mat anere staatléche Servicer, zesummen och mam Bureau Schroeder, fir all méiglech Zeenarien duerchzegoen, all méiglech Projektiounen ze maachen, a si sinn op all Wënsch an Iddie vun de Gemengen agaangen, wat ee kéint eventuell da maachen, fir d'Verkéierssituatioun ze verbesseren.

Dat waren zwielef ganz intensiv grouss Aarbechtsstëtzen iwwer zwee Joer. An ech soen nach eng Kéier Merci fir déi Aarbecht, déi do gemaach gouf. Wéi dunnt de Wiessel an der Regierung koom, hu mer eis jo fir d'Éischt liicht Suerge gemaach, wéi et géif weidergoen. Mä mir waren dunnt awer frou, Här Bausch, datt Der decidéiert hutt, dësen Aarbechtsgrupp weiderzeféieren.

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Här Zeimet, wann Der erlaabt, wëll ech lech just soen, datt déi meescht Sëtze vum deem Aarbechtsgrupp ënner menger...

(*Problème de sonorisation*)

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- Dat ass jo grad dat, Här Bausch! Elo wollt ech lech grad luewen! Elo wollt ech lech grad luewen!

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Also war ech e bëssen ze schnell.

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- Dir waart e bëssen ze schnell.

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Schued! Dir kéint et awer nach ëmmer maachen.

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- Soll ech et nach eng Kéier widerhuelen? Dofir ware mer frou, Här Bausch, datt Der deen Aarbechtsgrupp weiderlafe gelooss hutt an datt déi Aarbecht esou intensiv ënner Ärer Regie och da konnt weidergefouert ginn.

► **Une voix**.- Très bien!

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- 19 Mesurë sinn zréckbehale ginn: 7 Mesuren dovunner, fir den Autobunnsreserwa ze stäerken, 6 fir an den Uertschaften verkéiersberouegend ze wirken, a 6 och, fir den ëffentlechen Transport ze stäerken. D'Konklusioun vum Aarbechtsgrupp war kloer: Ouni Stäerkerung vun der Autobunn kann all de Rescht och net fonctionnéieren a kréie mer net eng Verbesserung vun der Verkéierssituatioun an der Regioun Beetebuerg-Diddeleng, oder, Här President, Diddeleng-Beetebuerg.

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Dat gefält mer!

► **M. Laurent Zeimet** (CSV).- Wa mer wëllen also och d'Liewensqualitéit an eisen Uertschaften duerch manner Verkéier an eisen Uertschaften erreechen, da brauche mer den Ausbau vun der A3. An och dat ass e Grond selbstverständlech, fir dësem Projet zoustëmme.

Zur Liewensqualitéit vun den Awunner laanscht d'Autobunn gehéiert natierlech och, datt se méiglechst vum Kaméidi verschount bleiwen. Den aktuelle Lärmschutz laanscht d'Autobunn ass méi spët an den 90er Joren nogerëscht ginn, mä e wirkt net wierklech. De Kaméidi vun der Autobunn gëtt wäit an d'Uertschaften eragedroen.

Dëse Projet gesäit eng Erweiterung vum Lärmschutz vir an e gesäit och eng Verbesserung vir. An och eventuell weider Verbesserung an e méi laangt Zéie laanscht d'Autobunn solle jo elo gepréift ginn. Dat fënnt och eis Ennerstëtzung a mir hunn eis jo och dofir an der Kommissioun, all déi, déi aus där Géigend kommen, agesat, datt dat sollt geschéien.

Wichteg ass awer och, datt mer d'Bierger elo, d'Awunner vun den Uertschaften, déi betrafft sinn, fréi doriwwer informéieren, wat gemaach

ass. Well d'Suerg ass do. Si héieren de Kaméidi, si mussen en erdroen. An ech denken, Här Minister, datt Der bereet sidd, fir an d'Gemengen ze goen, fir doriwwer ze informéieren, wat genau elo soll geschéien, fir d'Situatioun ze verbesseren an den nächste Joren.

Vläicht kënne mer jo och iwwert den Tapis eppes maachen, fir datt de Kaméidi reduzéiert gëtt. A sécher och, wa mer d'Vitesse laanscht d'Wunnebidder géife limitéieren, kéint dat och dozou bäidroen, fir eng weider Reduktioun ze erreechen.

Ech ginn ze bedenken, datt an dësem Ballungsgebiet et jo net nëmme den Autobunnskaméidi ass, deen d'Leit mussen erdroen, mä et ass och de Kaméidi, dee vun der Eisebunn provozéiert gëtt, et ass och de Kaméidi, dee vun der Fligere provozéiert gëtt, well et ass och eng Afluchschneis op de Findel. An et ass och eng Dauerhellegkeet, déi duerch déi vill Betriber natierlech ënner anerem elo do entstanen ass. Mir mudden also den Awunner an der Regioun munches zou.

A well dëse Projet eng Verbesserung vum Lärmschutz virgesäit laanscht d'A3, ass och dat e weidere Punkt, fir dësem Projet zoustëmme.

Här President, d'A3 a besonnesch d'Aire de Berchem hu leider och eng ganz traureg Bekanntheet, well vill Accidenter do geschéien a well an de leschte Jore vill Leit hiert Liewen op där Plaz gelooss hunn. Et ass eng geféierlech Situatioun, déi duerch dëse Projet entschäerft gëtt. An och dëst ass e Grond, fir dësem Projet zoustëmme.

A wa mer dann haut d'Zoustëmmung ginn, fir 356 Milliounen ze investéieren, da muss mer eis op siwe Joer Phasë vu Chantier wuel astellen. Chantiere sinn eng Erausforderung. Si maachen net ëmmer Freed. Si suergen net ëmmer fir Begeeschterung, besonnesch dann, wann, wéi an dësem Fall, se un engem liewegen Objet musse virgeholl ginn.

An et ass jo och esou, datt de Chantier A3 net deen eenzege Chantier an där Regioun an den nächste Jore wäert sinn, mä och an de Gemenge ronderëm wäert deen een oder anere Projet musse realiséiert ginn. A mir hoffen dofir, datt de Bierenger Rond-point wäert, esou wéi virgesinn, 2019 fäerdeg sinn, wa mer mam Rescht starten.

Mä, Här Minister, mir sinn op eng intensiv Koordinatioun tëschent eise Servicer ugewisen. Aus Erfahrung wësse mer: Dat ass méi einfach gesot wéi gemaach. Et klappt dacks ganz gutt. Mä et klappt awer heiansdo net. A bei esou ville Chantiere, déi mer virginn hunn, denken ech, wär et wierklech wichteg, denke mir, datt et wierklech wichteg ass, datt mer eng enkl Kooperatioun, en enken Informationsaustausch och hunn, fir datt mer dat do gutt iwwert d'Bün kréien.

Da war ee Punkt an där Etüd, vun der Mobilitéitsetüd och deen, fir derfir ze suergen, datt mer d'Beschëlderung op eisen Autobunnen einfach vereinfachen. Ech weess net, ob Der d'Nimm vun den Aktivitéitszone bei eis am Eck kennt: Schéleck, Krakelshaff, Wolser. Dat ass alles net esou einfach an e GPS anzeginn.

(*Hilarité*)

An et kéint een de Leit, de Chauffeuren d'Liewe sécher vereinfachen, wa mer, wéi virgeschloen, op „West“ an „Ost“ oder op alle Fall op méi eng einfach Denominatioun géifen zréckgoen, fir d'Leit och ze guidéieren.

Och hei sollt den Aarbechtsgrupp déi Iddie weider verdéiwen. Eise Wëssen no ass dat awer nach net esou richtig vun der Plaz komm. An et wier awer wichteg, datt mer dat vläicht elo schnell géife relancéieren, well eng vereinfacht Benennung an eng vereinfacht Beschëlderung sécherlech géifen erméiglechen, datt manner Camione sech an den Uertschaften verieren, déi doduerjer dann och natierlech den Duerchgangsverkéier net verbesseren.

Här Minister, dofir géife mer lech invitéieren, Är Servicer ze relancéieren, fir mat de Servicer vun der Gemeng erëm do unzëknäppen, fir datt mer deen do Projet och schnell elo weidergedriwwer kréien.

Da si mer natierlech och iwwerzeegt, sou wéi och de Statsrot et ugeduecht huet, datt et natierlech besser wär, wann déi franséisch Säit och eng Kéier géif d'Autobunn op den Ordre du jour huelen. Mä d'Regierung huet jo gutt Relatiounen mat där neier Regierung a Frankräich an da kritt se déi wahrscheinlech jo dann och „en marche“ gesat, fir dëse Projet unzegoen.

Mir sinn averstanen, datt een och déi drëtt Spur, wa se dann eng Kéier do ass, ka reservéieren fir de Covoiturage, fir den ëffentlechen Transport, fir d'Taxien an de Spëtzenzäiten, wann een do net eleng ënnerwee ass. Mir sinn och frou, datt och d'Majoritéit mat op de Wee

geet, fir ze préiwen, ob een net och d'Pannespur kéint fir den ëffentlechen Transport notzen, wann dat machbar ass.

Mir stëmme den Ausbau vun der A3 aus all deene Grënn, déi eng Verbesserung an den nächste Jore wäerte bréngen. Ech géif ganz gäre menger Kolleegin, dem Sylvie Andrich, Merci soen, mat deem ech op dësem Dossier geschafft hunn a wat den Diddelenger Point de vue materabuecht huet.

An ech géif selbstverständlech net wëlle schléissen, ouni der Madamm Lorsché Merci ze soe fir hiren ausseruerdentlech gudde Rapport. Merci.

(*Exclamations*)

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci. D'Wuert huet elo den Här Yves Cruchten.

► **Une voix**.- Très bien!

► **M. Yves Cruchten** (LSAP).- Villmools Merci, Här President. Als éischten net Beeteburger Riedner...

(*Hilarité*)

...géif ech mer dann erlaben, haut och e bësse méi eng generell Ried ze halen zu deem Projet de loi, well ech sécher sinn, dass déi lokal Detailler schonn zur Genüge a genuch belicht goufen an och bestëmmt haut nach weider ginn.

Mä doriwwer eraus, an all eise Riede vun alle politesche Parteien, an all eise Rieden, déi d'Mobilitéit uginnt, do hu mer alleguerten ee grouss Konsens: Eis Bevëlkerung, d'Zuel vun de Frontalieren an domat den Trafic hu sech an de leschte Jorzéngten däitlech méi séier entwéckelt, wéi mer dat virausgesinn haten.

Mir bauen zwar stänneg eis Infrastrukturen aus, an dach hu mer zu de Stousszäiten iwwerdriwwer laang Transportzäiten, sief dat moies op d'Aarbecht oder nach owes erëm heem. Mir komme beim Émsetze vun eise respektive Mobilitéitskonzepter einfach net no. Dat huet eng Rëtsch Ursachen. Natierlech gëtt et budgetär Limiten. Dës Regierung investéiert esou vill an d'Mobilitéit wéi keng Regierung virdrun. An nawell muss ee wëssen, dass net alles an net alles matenee machbar ass! Et gëtt och Limiten bei deenen, déi déi Infrastruktur baue mussen.

Mir kënne jo zum Beispill all Joer x Milliounen méi an de Budget setze fir den Ausbau vum Schinnennetz, mä et gëtt och fir eis Eisebunn eng Limit bei deem, wat si all Joer ka realiséieren. Bei der Stroossebauverwaltung, huelen ech un, ass et net ganz vill anescht.

Doriwwer eraus gëtt et awer och eng Ursach fir Retarden, wou mir eis hei bei der eegener Nues mussen huelen. Mir diskutéieren a streiden zu Lëtzebuerg dacks jorelaang, jo heiansdo jorzéngtelaang iwwer en eenzelne grouss Projet, amplat dass mer Neel mat Käpp maachen.

Mir verléieren enorm Zäit, bis mer eis eens sinn iwwer en Tracé oder iwwert den Detail vun der Ausféierung an esou weider. Duerno stellt sech dann eraus, dass mer nach d'Terrainen net alleguerten hunn, déi mer brauchen. An esou vergeet Joer ëm Joer, ouni dass mer wierklech virkommen.

E gutt Beispill ass do den Tram, dee mer jo elo endlech no 25 Joer konnten aweien. Ech denken awer och un d'Nordstrooss, an dann natierlech och un den dräispuregen Ausbau vun der A3, vun deem nach laang net jiddwereen d'Noutwendegkeet agesinn huet.

Haut ass et dann endlech souwäit, dass mer dee Projet stëmme kënnen! Bis mer awer all vun dëser neier Strooss oder méi breeder Strooss kënne profitéieren, verginn nach eemol siwe Joer, wann alles esou leeft wéi geplangt.

Et gëtt eng Ausso, déi ëmmer erëmkënn, an zwar déi, dass méi Stroosse méi Verkéier unzeien an domat keng Léisung fir e Verkéiersproblem wieren. Dat ass a mengen Aen en Totschlagargument.

Mir sinn nämlech scho laang net méi am Zeenario, wou mer Stroosse bauen hei zu Lëtzebuerg, fir de Verkéier vu muer opzefänken, mä mir si leider scho laang am Zeenario, wou mer Stroosse musse bauen, fir de Verkéier, deen haut schonn do ass, ze bewältegen. An dofir halen ech dat Argument och fir falsch.

Mir hunn elo scho méi Verkéier op der A3, wéi dës Strooss eigentlech verdroe kann. Mir sollen an de Verkéiersfroen dofir manner ideologesch a méi pragmatesch virgoen. Mir wëllen, dass d'Leit verstärkt den ëffentlechen Transport benotzen. Déi lescht Zuelen, déi eis de Minister viru ganz Kuerzem an der Kommissioun duergeleucht huet, weisen, dass dat scho geschitt. Dee Modal Split huet sech an deene leschte Joren däitlech zugonschte vum ëffentlechen Transport entwéckelt. Mä och den Zuch a Bus stoussen ewell un hir Capacitéitslimiten. Och do baue mer jo massiv aus, wat ze begreissen ass.

Wann ee sech da virun Aen hält, dass et an a ronderëm d'Stad nach eng Rëtsch grouss Entwécklungsprojete gëtt, wéi zum Beispill dee vum Ban de Gasperich, da wäert eise Besoin u Mobilitéit nach an d'Luucht goen. Et ass richtig a wichteg, dass mer esou vill Efforte maachen, fir den ëffentlechen Transport auszebauen, an hei och eng kloer Prioritéit setzen. Allerdéngs och mat engem bessere Modal Split bleiwen nach ëmmer eng 70% vun den Trajete, déi all Dag mam Auto gemaach ginn. Net jiddweree kann all Dag op den ëffentlechen Transport zréckgräifen. Dat géifen de Bus an den Zuch och guer net packen.

Dofir mussen nieft eisen Investissementen an d'Shinn, an de Bus an och an déi duuss Mobilitéit och nach eis Capacitéite vum Stroosseseau vergréissert ginn. Anescht ausgedréckt: Et mussen och nach Stroosse gebaut ginn hei am Land. Mir mussen net nëmme eise Réckstand ophuelen, mä mir mussen endlech och no vir kucken an der zukünftiger Entwécklung besser Rechnung droen.

De Projet, dee mer haut stëmme, wäert sécher eng Rëtsch Verbesserung bréngen. Op där Streck mécht de Gidderverkéier e wesentlechen Deel vum Verkéier aus. Mat der drëtter Spur gëtt et sécher méi einfach, d'Camionen an d'Autoe laanschteneenzebréngen. Net vergiesse sollte mer och, dass et nieft de Camionen och nach vill Automobiliste gëtt, déi iwwerhaupt net an d'Stad, mä ronderëm fueren, also am Transit sinn. Speziell op der Diddelenger Autobunn kënn dann nach dobäi, dass duerch déi nei Multimodalplattform vun der Eisebunn de Camionsverkéier zougeholl huet an nach wäert zouhuelen.

Insgesamt soll mat dësem Ausbau den Trafic op der A3 méi fléissend ginn an et fir d'Autofuerer manner interessant gemaach ginn, op Schläichweeër zréckzegräifen. Eng gewësse Suerg bleift allerdéngs, wann op franséischer Säit e Peage géif agefouert ginn. Do ass nämlech ze fäerten, dass d'Autofuerer dann awer op Niewestroossen auswäichen an net direkt iwwert d'Autobunn an eist Land kommen.

Dir hutt verstanen, dass ech als Spriecher vun der LSAP dësem Projet wäert zoustëmme, well mir eben der Meenung sinn, dass e sech areit an eng ganz Rëtsch vu Projeten, déi eis Mobilitéit verbessere wäerten. Natierlech wäerten doduerch net all Stauen an den décke Verkéier verschwannen. Mä mir sinn iwwerzeegt, dass et e Stéckelche méi flësseg gëtt.

Mir sinn och dovunner iwwerzeegt, dass et domat net duergeet an dass mer musse konkret dru schaffen, och déi aner Strecken, wéi d'Arel oder nach d'Escher Autobunn, auszebauen. De Verkéier ass mat Momenter op eise Stroossen op ville Plazen am Land eng Zoomuddung. Kommt, mir hunn de Courage, fir och Stroossebauprojeten émsesetzen! A kommt, mir verléieren eis net a jorelaangen Diskussiounen a verléieren Zäit, bis et iergendwann, jo, bis et iergendwann eng Kéier net méi anescht geet!

Merci.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci. Nächste Riedner ass den Här Gusty Graas.

(*Brouhaha général*)

► **M. Gusty Graas** (DP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech kann lech berouegen: Et ass zu dësem Thema dee leschte Beeteburger, deen hei schwätzt.

► **Une voix**.- Aah!

(*Interruptions*)

► **M. Gusty Graas** (DP).- Dir musst lech allerdéngs e bësselchen elo schonn drop astellen, datt awer och wäerten e puer Punkten zur Sprooch kommen, déi dann awer eis oder meng Gemeng och betreffen, ech mengen, wat jo och ganz normal ass, wann een iwwert dee Projet hei diskutéiert, deen iwwerregens schonn, oder d'Autobunn villméi, 1950 erwänt ginn ass, an zwar an engem Accord vu Genf. Deemoos hat eist Land sech scho verpflichtet, fir d'E9, déi vu Bréissel erofkomm ass, ze verlängeren iwwert d'Stad a Richtung Didenuewen-Metz.

Et huet allerdéngs bis an d'70er Jore gedauert, bis mer ugefaangen hunn, dëse Projet émsesetzen. An ech kann lech soen, wéi déi éischt Baggeren duerch d'Wise gefuer sinn, fir den Tracé ze amenagéieren, do war dat u sech awer eng Saach, déi bei de Leit dobause ganz positiv opgeholl ginn ass. An ech ka mech selwer nach erënneren, datt sonndes mëttes, wa gutt Wieder war, Honnerte vu Leit iwwert deen Tracé do getréppelt sinn. Dat war spektakulär. A wann ee bedenkt, datt haut bis zu 90.000 Camionen, Autoen, Camionnetten an esou weider iwwert déi Strooss do fueren, da gesäit een, wat fir eng Dimensioun d'A3 an all deene Joren do ugeholl huet.



Bon, eng Autobunn ass oft e Fluch an och e Segen. An deemem Fall ass dat och net vill anescht. Ech wëll och nach eng Kéier zrëckkommen op d'Gesetz vum 11. Juli 1967, wou jo u sech decidéiert ginn ass, dee Bau vun der Autobunn A3 virzehuelen. Deemools war eent vun deenen Objektiver vun deem Gesetz, an ech zitieren: «...de relire notre pays aux grandes voiries de communication de nos voisins par des routes adaptées à celles qui se construisent le long de nos frontières.»

Haut sinn et natierlech aner Ursachen, déi dozou féieren, datt mer en Ausbau, eng Verbreederung vun der Autobunn musse virhuelen. Et ass schonn e puermol hei gesot ginn. Virun allem gëtt jo als Argument hei ennerbreet, datt et bedéngt ass duerch déi vill Entwécklung vu Betriber am Raum Beetebuerg-Diddeleng. Et gëtt op CFL Multimodal higewisen. Et gëtt op eng Rei aner Betriber higewisen. Datt ass en Argument, wat richtig ass, mä dat geet awer net duer. Et kann een net nëmmen eleng dat als Ursach huelen, als Justifikatioun, firwat datt d'A3 hei muss verbreedert ginn. Mir dierfen awer net vergiessen, datt mer engersäits e ganz héije Flux vu Pendler all Dag hunn. A mir hunn awer och en héije Vakanzentrafic. Et ass eng international Strooss, déi vun Holland erofkënn, déi bis an de Süden vun Europa féiert, soudatt dat also alleguer Argumenter genuch sinn, fir sech fir en Ausbau an d'Verbreederung vun der Strooss anzusetzen.

Selbstverständlech ass e Betrib wéi CFL Multimodal ouni Zweifel och positiv ze gesinn. Mir wëssen, datt do ganz vill Wuere vun der Strooss erofgehooll ginn. Mä wéi virdrun hei scho richtegerweis bemierkt ginn ass: Natierlech musse fir d'Éischt och emol d'Camionen op d'Plaz dohinnerkommen.

An datt eist Land nach wie vor wësst, och dat ass keng nei Erkenntnis, och dat mierkt een all Dag. Mir sollen eis also kengen Illusiounen higin: De Verkéier wäert och an noer Zukunft mat Sécherheet net ofhuelen.

Eppes ass ganz kloer: Deen Ausbau hei ass noutwendeg. Mir hunn zum Deel jo schonn déi dräi Spuren op der A3, an zwar am Beräich vun der Aire de Berchem. Do kréie mer awer virmonstréiert, wat dat awer och kann un negative Konsequenze mat sech bréngen, nämlech do, wou dann erëm vun dräi op zwou Spure gewieselt gëtt. An eng vun den Ursache vum Stau, vum dagdeegleche Stau an de Spëttestonnen a Richtung Stad ass enner anerem jo och d'Situatioun op der Aire de Berchem.

Zënter 2011, wéi gesot, schaffen dann awer och d'Ponts et chaussées oder villméi schafft de Ministère, kann ee soen, zesumme mat de Gemenge Beetebuerg an Diddeleng un engem neie Verkéierskonzept. Do sinn eng Rei Mesuren entworfen ginn, virun allem natierlech och den Ausbau vun der A3. Munchere behaupt jo relativ locker, Diddeleng a Beetebuerg hätten eng Ëmgeungstrooss, an dat wier d'A3. Dat wier déi schéinst an déi breetst, déi et géif ginn.

Och dat Argument muss een awer e bësselche relativéieren. Jiddefalls sinn eng ganz Rei Chauffeuren, déi dat net esou gesinn an déi et dann awer éischter op sech huelen, fir sech duerch d'Uertschaften ze quälen, wéi dann iwwert d'Autobunn ze fueren, well se ëmmer esou praktesch déi Angscht hunn, et wier souwisou ëmmer Stau do, obwuel een, mengen ech, muss objektiv sinn an et soll een och net ëmmer ze vill streng mat där Autobunn sinn. Effektiv sinn an de Spëttestonne ganz schwierig Situatiounen. Mä et dierf een awer och net vergiessen, datt tëschent 16 an 18 Stonnen den Dag déi Autobunn normal ze befueren ass.

Natierlech gëtt d'A3 virun allem gekennzeechent duerch deen héije Camionstrafic, et ass schonn hei gesot ginn: 20% vum gesamten Trafic setze sech aus Camionen a Camionnetten zesummen. Mir hate schonn am Joer 2000 zum Beispill bal véier Milliounen Camionen, déi do zirkuléiert sinn.

Wa mer natierlech och gär eng besser, méi eng héich Fluiditéit op där Autobunn hätten, da muss een awer och iwwer en Iwwerhuelverbuet zum Beispill vu Camionen nodenken. Dat ass och keng nei Iddi. Ech wëll drop hiweisen, datt schonn den 11. Juni 1996 zwee Deputéierter, dovun een eminenten, deen nach haut hei enner eis sëtz,...

► **M. Mars Di Bartolomeo, *Président*.** - Hannerun lech!

► **M. Gusty Graas (DP).** - Souguer hannerun eis.

(*Hilarité*)

Den Här Lucien Lux,...

(*Hilarité générale*)

► **M. Mars Di Bartolomeo, *Président*.** - Neen, deen net.

► **M. Gusty Graas (DP).** - ...dee sëtz net méi hei, e sëtz awer duerfir op anere Plazen, an den Här Mars Di Bartolomeo, déi haten eng Proposition de loi eraginn, an zwar wou se dra gefuerdert haten, datt en Iwwerhuelverbuet fir Camionen sollt agefouert ginn. Déi staatlech Verkéierskommissioun huet sech allerdéngs deemools dergéint ausgeschwat. Dunn hat Der wahrscheinlech nach net deen Afloss, Här Präsident, wéi Der deen haut hut!

An 2006 kounn dat erëm eng Kéier zur Sprooch. An zënterhier waart een nach ëmmer drop: Ass dat dann eng Iddi, déi nach sollt zrëckbehale ginn, diskutéiert ginn? Vlächicht kann den Här Minister herno eng kuerz Äntwert dorobber ginn.

► **M. Mars Di Bartolomeo, *Président*.** - Ech mengen, ech reechen déi nach eng Kéier an.

(*Hilarité*)

► **M. Gusty Graas (DP).** - Et ass nach ëmmer Zäit. Dës Kéier géif ech se iwwerengs vlächicht mat erareeche.

► **M. Mars Di Bartolomeo, *Président*.** - Okay. Chiche!

► **M. Gusty Graas (DP).** - De Reamenagement vun der A3 gesäit dann, wéi gesot, och den Neibau respektiv d'Upassung vun den Echangeure vir. Ech wëll besonnesch op déi vu Léiweng an Diddeleng hiweisen. Dat misst u sech och zu Verbesserungene féieren, besonnesch deen zu Diddeleng, wou jo dann nach eng Reserv, kann ee soen, fir e Parking fir Camionen kann amenagéiert ginn. Dat kéint och derzou bäidroen, datt d'Aire de Berchem géif entlaascht ginn.

An et muss een och iwwert déi sekundär Aménagementen nodenken. Wat heescht dat? Bon, dat sinn natierlech Aarbechten, déi an direkter Proximitéit vun der Autobunn gemaach ginn. Ech denken natierlech och hei virun allem un den Echangeur Biereng, deen och wäert derzou bäidroen, datt manner Camionen wäerten duerch Diddeleng respektiv duerch Beetebuerg hire Wee an Zukunft sichen.

Wa mer natierlech och scho bei den Informatiounen op den Autobunnen u sech sinn, da muss een och e Wuert iwwert den CITA hei verléieren, dee jo net ëmmer ganz luewensvoll duergestallt gëtt. An hei am Projet ass jo och elo virgesinn, datt eng Rei Adaptatiounen solle virgeholl ginn. Dat ass och gutt esou. Ech mengen, et ass gutt, datt den Autofuerer fréizäiteg op Problemer op der Autobunn opmierksam gemaach gëtt, an net eréischt, wann en wéi gesot scho virum Problem steet, datt en dann eréischt gesot kritt, datt effektiv eng Schwierigkeet géif bestoen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wann ee vun Autobunnen schwätzt a wann ee vu Stroosse schwätzt, ass een natierlech ganz séier bei engem Punkt - an et ass och dee westlechste Punkt, kann ee bal och soen, vun dem Ausbau hei vun der Autobunn -, dat ass natierlech de Kaméidi. Däers si mer eis ganz bewusst. Jiddwereen, deen a Proximitéit vun enger villbefuerener Strooss oder enger Autobunn wunn, weess, wat dat bedeit. An deemno wéi eng Wandrichtung ass, da kann ee sech och e gutt Bild dervu maachen, wat fir Problemer dat sinn.

Jiddefalls, wéi de Projet vun den Autobunnen an den 80er Joren duerghefouert ginn ass, du war dat weider keen Thema. Ech ka mech erënneren, datt eréischt Mëtt den 80er Joren éischt warnend Stëmme komm sinn, déi drop higewisen hunn, wat sech am Fong geholl awer och do géif Negatives entwéckelen. A besonnesch am Raum Léiweng, Peppeng, Beetebuerg, zum Deel Diddeleng, sinn dann awer och Ennerschrëfte gesammelt ginn. Et ass intervenéiert gi bei deenen zoustännege Ministeren. Et ass och en éischte Lärmschutzwall amenagéiert ginn. Dat waren...

(*Interruption*)

Et ass méi wéi eng Question parlementaire gestallt ginn. Dat stëmmt. Et ass dann en éischte Lärmschutzwall amenagéiert ginn. Dee sollt e gewëssene Projet - wéi soll ech soen? -, e Virbildprojet duerstellen. Dat war een, deen aus recycléiertem Material gebaut ginn ass, mat esou Modullen.

(*Interruption*)

Gelif? Vum Ëmweltministère finanzéiert. Ech mengen awer, wa meng Memoire gutt ass, hunn d'Gemengen en awer prefinanzéiert. An do dertëscht ass da mat Buedem opgeschott ginn, wou sech da konnt eng Plantatioun entwéckelen, wat vun der Ästhetik hier mat Sécherheet e gelongene Projet war, mä vun der Effikasitéit hier allerdéngs manner.

Ech wëll och drop hiweisen: Nach am Juli 2003 huet zum Beispill d'Madamm Erna Hennicot-Schoepges, déi deemoleg Bauministesch, op eng Ufro vum Kolleg Gast Gibéryen, dee sech deemools och scho Gedanken iwwert de

Kaméidi gemaach huet, geäntwert: «L'étude de bruit a montré qu'à l'horizon 2010 et en considération d'une autoroute à trois voies (...), les valeurs limites seront seulement dépassées pour deux maisons de Livange...», Här Berger, Dir kennt lech do besser aus, «... situées à moins de 150 mètres de l'autoroute. Les premières maisons de Peppange sont éloignées de plus de 600 mètres de l'A3.»

Also, dann ass u sech nach quasi a Fro gestallt ginn, ob een nach misst zousätzlech Efforte géint de Kaméidi maachen. Ech wëll dat net weider kommentéieren, just drop hiweisen. Och déi Leit, déi haut nach mengen, Kaméidi wier subjektiv an deem Eck, déi invitéieren ech ganz gären eng Kéier op e klengen Tierchen. Dann trëppele mer an der Géigend laanscht d'Autobunn; net ze no, well soss verst mer eist eegent Wuert net. An da wäerte se mierken, datt dat eng ganz grouss Plo ass fir déi Leit, déi do wunnen.

Mä den Här Berger ass amgaang ze pompelen. Ech huelen un, Dir wëllt mer gär eng Fro stellen. Här President?

(*Hilarité*)

► **M. Mars Di Bartolomeo, *Président*.** - Wann Dir schonn esou oppe sidd, da mat Freed.

► **M. Eugène Berger (DP).** - Här President, ech stelle mat Freed fest, datt den Här Graas, praktesch mäin Noper, also och deen Eck gutt kennt. Ech kann dat doten ongeféier confir-méieren an duerfir just rappeléieren, datt ech selwer als Deputéierten eng Kéier eng Question parlementaire gestallt hat. Ech weess net méi genau... Ech hunn net nogekuckt, mä ech ka mech erënneren, datt ech d'Äntwert deemools krut, de Lärmschutz géif eréischt erweidert ginn,...

(*Interruption*)

► **M. Mars Di Bartolomeo, *Président*.** - Ech mengen, ech gi mech an déi zweet Rei setzen.

(*Hilarité*)

► **M. Eugène Berger (DP).** - ...wann dräi Spure géife gebaut ginn. Dat war also deemools d'Konditioun praktesch, déi ech an der Äntwert krut: Jo, eng Lärmschutzmauer, wann emol eng Kéier dräi Piste do sinn, well et wier jo keng Plaz do bei zwou Pisten. Duerfir steet also elo näischt méi der Saach am Wee.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Richtig.

► **Mme Claudia Dall'Agnol (LSAP).** - Ech hat och eng Kéier eng Question parlementaire dozou. Dierf ech dat just soen?

► **M. Gusty Graas (DP).** - Dierf ech froen:...

(*Brouhaha et hilarité*)

Ass nach een heibannen, deen eng Question parlementaire dozou hat?

► **Mme Claudia Dall'Agnol (LSAP).** - Hei, dee mellt sech elo! Wie bitt méi? Nee éierlech! Wat ass dat hei da fir en Niveau!

(*Brouhaha général*)

► **M. Mars Di Bartolomeo, *Président*.** - Sou, wann ech gelift! Et ass eng ganz eescht Saach. Fuert weider, Här Graas!

► **M. Gusty Graas (DP).** - Ech gesinn, et ass geféierlech, wann een e bëssen an d'Geschicht geet an da Kolleegen zitéiert. Da kann et emol sinn, datt een ee vergësst. Dann hunn ech awer Verständnis, datt anerer sech dann zu Wuert mellen.

Mä wéi gesot, fir beim Kaméidi ze bleiwen: Ee vun den Haaptpunkten, firwat datt iwwerhaapt eng héich Kaméidisquell do entsteet, dat ass natierlech och, well den Tracé onglécklech verleeft a well en op der Héicht vum Krakelshaff ass. An do kënn ebe ganz vill Kaméidi erof an d'Uertschaft.

Et ass och dowéinst, firwat datt mer an der Kommissioun ëmmer drop insistéiert hunn, datt mer et wierklech begrëssen, datt elo zousätzlech Efforte gemaach ginn, fir de Lärmschutzwall ze erhéien, ze verlängeren, mä datt et eiser Meenung no awer nach net wäit ge-nuch geet. An dowéinst ass dat jo dann och an där Motioun do festgehalen. Et soll sech also ganz eeschthaft iwwerluecht ginn, ob een net soll eng Verlängerung vun dem Ecran antibruit bis zumindest a Richtung vu LuxConnect virgesinn.

Da wëll ech och drop hiweisen, datt een net nëmme soll vun enger Säit schwätzen, mä och zum Beispill vun där anerer Säit, well ganz kierzlech ass och eng nei Bësch-Crèche beim Fussballterrain zu Beetebuerg opgaangen. An déi läit och an der direkter Proximitéit. Et wier also vlächicht net schlecht, wann och op där Säit e Lärmschutzwall kéim.

Jiddefalls als Resumé, wat de Volet Kaméidi ubelaangt: Et dierf een dat net ignoréieren, et dierf een dat net als e marginaalt Thema do-

histellen. Mä mir begrëssen awer, datt elo éischt zousätzlech substanzuell Efforten hei virgesi sinn.

Manner Kaméidi kann een awer och erreechen, andeems datt zum Beispill eng Reduktioun vun der Vitesse gemaach gëtt, besonnesch während den Nuetsstonnen. Dat hu mer op ganz ville Plazen am Ausland. Och doriwwer soll ee sech vlächicht emol eng Kéier Gedanke maachen.

Wa mer scho bei den Nuisancë sinn, dann ass een och ganz séier bei der Problematik vum Waasser. Et ass wierklech positiv hei ervirzehiewen, datt véier zousätzlech Reeréck-haltebecke virgesi sinn.

Ech wëll awer drop hiweisen, datt mer nach en anere Problem hunn, deen ass bis dato nach vu kengem hei ugeschwat ginn: Dat ass d'Aire de Berchem. Ouni do ze vill an den Detail ze goen, mä do wësse mer jo awer, datt nach alles net esou fonctionnéiert, wéi et sollt fonctionnéieren, an datt et do nach eng Rei gréisser Problemer mat den Ofwässer gëtt. An et wär awer vlächicht héich Zäit, datt do och emol eng Kéier géifen eenzel Exploitanten op hir Verant-wortung higewise ginn! Wa vill Leit vill Geld verdéngen, mengen ech, da kann een och emol a munches méi investéieren, fir datt do manner belaschtend Waasser an déi nächst Baach respektiv an d'Kläranlag leeft.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et ass jo virgesinn, datt déi Aarbechte solle siwe Joer daueren. Et ass deen éischte Moment e bëssen erstaunlech, datt dat esou laang soll daueren, mä mir wëssen, datt dat hei keen einfache Projet ass. An dowéinst ass et och wichtig, datt den Impakt op de Verkéier ronderëm muss ganz genee analyséiert ginn. De Laurent Zeimet huet dat och schonn zu Recht hei ervirgehewen.

Dat muss minutiéis zesumme geplangt ginn, well et dierf een net vergiessen, datt et jo temporairement kann zu enger Vollspärrung vun der A3 kommen, an da wësse mer jo an engem Raum wéi Beetebuerg/Diddeleng, wat dat ouni Zweifel géif bedeiten. Dowéinst soll een och elo scho virgesinn, e Maximum vun Aarbechten och nuets ze maachen. Ech hoffen och, wat d'Emprisen ubelaangt, datt mer net eng zousätzlech Iwwerraschung erliewen. Net datt mer e Bypass Helling bis erliewen oder och nach eng Opfaart Fréiseng erliewen, oder datt mer jorelaang mussen drop waarden, bis mer déi néideg Terraine kréien! Entre-temps huet zwar d'Legislatioun geännert, soudatt dat net méi esou dierf an deem Mooss de Problem ginn.

D'Fro muss natierlech gestallt ginn, wat mer mat där drëtter Spur genee maachen, wéi déi ka rationell am beschte genotzt ginn. D'Iddi ass opkomm, fir se an de Spëttestonnen, wéi gesot, virun allem ze reservéieren fir den öffentlichen Transport, fir den Taxi a fir de Covoiturage.

Och dat sinn Iwwerleeungen, déi mir als DP matdroen, woubäi ech allerdéngs wëll eng Aschränkung maachen an deem Sënn, wat den Term „covoiturage“ ubelaangt. Do dierf een dat net nëmme limitéieren op deen offizielle Covoiturage, dat heescht déi Autoen, déi aus-gewise si mat enger Vignette. Mä Covoiturage heescht fir eis ganz kloer, datt et en Auto ass, wou méi wéi een dräsetzt.

Da soll ee sech net elo derzou hiräisse loos-sen a mengen, dat dierf et während de Summer-méint net erlaben, well jo dann deen héijen Touristestrom iwwer eis Autobunn kënn, well do natierlech méi Leit an den Autoe sëtzen, mä et dierf een awer och net vergiessen: Dat ass vill méi iwwert den Dag opgedeelt. An dat ass fir mech jiddefalls keen Argument, datt een de Covoiturage nëmme soll am eigentleche Sënn vum Wuert gesinn, mä et soll een dat vill méi breet herno interpretéieren, wann et dann eng Kéier souwäit ass.

Sécher soll een awer ganz realistesch sinn. Deen Ausbau hei, dee mir natierlech matdroen, wäert awer net all d'Problemer léisen. Spéitstens jiddefalls, wann dee Projet bis realiséiert ass, wäerte mer dat och mierken, well d'Fransousen dat jo mat Sécherheet net als eng Prioritéit ugesinn, fir och bei hinne vun zwou op dräi Bunnen ze goen. An ech ka mer kaum virstellen, datt dat och an noer Zukunft wäert bei hinne eng Prioritéit sinn. Da wäerte mer leider och an de Spëttestonnen e Réckstau awer provozéiert kréien, well et spéitstens op der Grenz erëm vun dräi op zwou Spuren zrëckgeet. A wéi gesot, d'Aire de Berchem iwwert de Mo-moment jo schonn e Beispill, wéi dat da kann herno ausgesinn.

Fazit jiddefalls, nach eng Kéier: Mir begrëssen deen Ausbau, ouni allerdéngs elo an d'Illusioun



ze verfallen, domadder wieren all d'Problemer op där Autobunn do geléist. Natierlech wäert et temporär zu enger Entlaaschtung kommen, do ass guer keen Zweifel, mä mir müssen op där anerer Säit vill méi Ustrengunge maachen. Déi geschéien och. Ech mengen, des Regierung ass do ouni Zweifel ganz aktiv. Dat hu mer jo spéitstens de leschte Sonndeg nach gesinn.

Mir müssen och weider investéieren um Niveau vum effentlechen Transport. Mir musse kucken, datt de Verkéier méi fluid gestalt gëtt an datt et manner interessant gëtt, sech eleng mam Auto dorëmmer ze deplacéieren. Woubäi dat allerdéngs net sollt esou interpretéiert ginn, wéi wann ee sech hei géint d'Autofuere géif aussprechen. Bestëmmt net! Mä et muss een awer wëssen, datt sech awer lues a lues gewëssen Zenitter an der Landschaft weisen an datt mer an Zukunft net méi kënnen dem Auto déi absollt éischt Prioritéit ginn.

An deem Sënn, wéi gesot, wäert d'DP selbstverständlech dëse Projet stëmmen. An ech wëll der Madamm Lorsché awer och nach Merci soe fir dee gudder Rapport.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci. An den nächste Riedner ass den Här Gast Gibéryen.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech mengen, mir sinn eis eens, datt den Dag vun haut an d'Geschicht vum Parlament ageet, well et ass fir d'Éischt, datt mer e grénge Minister hunn, deen eis e Projet vun enger Autobunn presentéiert huet, an eng gréng Kolleegin, déi e Rapport iwwer eng Autobunn gemaach huet: d'Kolleegin Josée Lorsché, där ech wëll Merci soen a felicitàiere fir dee gudder Rapport, dee se eis hei gemaach huet.

Här President, datt d'Autobunn Diddeleng-Lëtzebuerg, d'A3, wéi mer se nennen, ausgebaut gëtt, ass méi wéi iwwerfällg. A mir als ADR si frou, well mir haten den Ausbau vun där Autobunn an eise Wahlprogramm stoen. Anerer haten et net drastoen, mä si baue se awer elo. Dat ass positiv ze bewäerten. Duerfir wäerte mer och dëse Projet stëmmen.

Op dräi Spure ausbauen, wéi gesot, dat ass méi wéi iwwerfällg. An ech wëll op e puer prinzipiell Punkten agoen.

Dat eent ass: Wa mer d'Diddelenger Autobunn ausbauen, da si mer eis eens, datt dat méi wéi iwwerfällg ass, mä mir müssen awer och wëssen, wa mer nëmmen d'Diddelenger Autobunn ausbauen an d'Fransouse bauen net op dräi Spure aus a mir fueren net Richtung Stad oder Richtung Belsch mat anere Moyenen, da schäfe mer a priori just e Stauraum weider tëschent der Stad an der Diddelenger Grenz.

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

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Dat heescht, mir kréien d'Fransousen dann owes fir heem méi séier aus der Stad eraus, vläicht och vum Contournement erof, mä da sti se an dräi Spure ze waarden, fir erëm a Frankräich op zwou Spure eranzefueren.

A moies hu mer datselwecht. Mir hu méi Parkraum Richtung Stad, awer d'Entrée an d'Stad gëtt duerfir net méi grouss. Mir schafen also och do Parkraum.

A well mer esou laang fir esou Projekte brauchen, wou mer müssen driwwer diskutéieren, de Projet maachen, stëmmen, eng Bauzäit vu siwe Joer, kann een also soen, op d'mannst zéng Joer brauche mer mat der Planung an allem. Do kann een nëmme soen, datt mer net elo solle waarden, bis déi Diddelenger Autobunn fäerdeg ass, ier mer ufänken ze diskutéieren, wat hannendrukënn, mä mir si gutt beroden, direkt ze diskutéieren, wéi mer hei am Land den Ausbau musse maachen.

An eis schéngt et evident ze sinn, datt mer musse Richtung belsch Grenz virufueren an esou zumindest eng Spur fir den Transit, deen aus der Belsch a Frankräich kënn, eng Spur vu Stengefort bis op d'franséisch Grenz hunn, well soss kréie mer dee Problem doudséch net geléist.

► **M. Roy Reding (ADR).** - Très bien!

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - En zweete Punkt ass: Léise mer de Problem domat? Wa mer d'Situatioun haut kucken: Den 29. Juni 1982 ass d'Diddelenger Autobunn opgaangen. Ech weess et, well mir hunn näämlech deemools müssen - de Boy Konen war Stroossebauminister - zu Fréiseng déi nei Strooss, déi Kräizung aweien, well deemools de Minister gesot huet: „Mir müssen déi Strooss nach aweien, ier d'Autobunn opgeet.“ Also hu mer

se zwee Deeg virdrun ageweit. An zwee Deeg duerno ass d'Autobunn opgaangen.

An déizäit war do kee Frontaliersverkéier, dee mer haten, mä dat war den Transitverkéier, dee vu Stengefort dann iwwer Dippech a Beetebuerg, Helleng, Fréiseng iwwert d'Grenz gefuer ass. An do war Dag an Nuecht Stau op där Streck, iwwer Garnech vu Stengefort bis op Fréiseng.

A wéi déi Autobunn zu Diddeleng opgaangen ass, du war dee Stau eriwuer bei eis, deen Dag an Nuecht war, dunn ass d'File op en Enn gaangen an et ass keen Auto méi gefuer. D'Pompisten op den Tankstellen, déi stoungen do ze kräischen. Déi hu 24 Stonnen den Dag Bensinn verkaaft, a vun enger Minutt op déi aner war kee Client méi do.

An haut? Haut hu mer erëm méi Verkéier do, wéi et es jeemools war. Et ass näämlech net nëmmen zu Beetebuerg/Diddeleng, mä et ass och dee ganze Réiserbann, deen domadder belascht gëtt, an et ass natierlech och eise Raum: Fréiseng. Moies vu Fréiseng bis an d'Stad muss ee mindestens fënnf Véierelstonne rechnen, fir déi zwielef Kilometer hanneru sech ze leeën. A firwat? Ma well d'Autobunn iwwerfëllt ass, ass et normal, datt d'Frontalieren iwwer Diddeleng, iwwer all d'Wëer niewent den Autobunne versichen, an d'Land eranzekommen.

An da musse mer wëssen - mir hunn dat gëschter hei diskutéiert -, datt mer, wa mer weider esou wuessen - mir hunn dat kloer gesot, an et ass net nëmme vu mir gëschter gesot ginn -, am Abléck an engem Rhythmus leie vu siwen, aacht Joer, wou mer 100.000 Awunner bäikréien. Residenten! An a siwen, aacht Joer kréie mer och 100.000 Frontaliere bäi. Dat heescht, mir hunn am Fong an zéng Joer - oder manner wéi zéng Joer, an eise Rhythmus - méi wéi 200.000 Leit den Dag weider hei am Land.

A wa mer an deem Rhythmus weiderfueren, da weess een, wann déi Autobunn hei eng Kéier fäerdeg ass - déi ass an zéng Joer fäerdeg -, wat bis an deenen zéng-Joer geschitt ass a wéi da vläicht d'Verkéiersituatioun an deenen zéng Joer sech hei am Land entwéckelt huet: Da geet guer näischt méi! Well d'Stauen, déi ware jo soss moies eng Stonn an owes eng Stonn. Dat huet sech ausgedeeent. An haut sinn déi Stau moies an owes, kann ee scho bal soen, op véier Stonne moies a véier Stonnen owes verdeelt, well wann een um véier Auer elo heemfieri, da steet ee schonn am Hesper Bierg am Stau. An dat wüsst vun Dag zu Dag!

Wa mer also esou weiderwuessen, a mir wuesse jo anscheinend esou weider, da musse mer wëssen, datt an deenen nächsten zéng Joer, wann déi Autobunn hei eng Kéier fäerdeg ass, dann ass déi doudséch den Dag drop genaousou voll, wéi se haut schonn ass mat zwou Spure. Vläicht - vläicht, an duerfir soll kee sech ze vill freeën, och net zu Beetebuerg/Diddeleng oder an eise Raum - hu mer dann an eisen Dierfer ronderëm keng sechs Stonne méi den Dag Stau, mä vläicht nëmme méi dräi Stonnen. Mä dee Verkéier hält net méi of! Déi Situatiounen, déi wäerten net méi zrëckgoen, wa mer ebe weider esou wuessen.

Duerfir ass einfach déi Diskussioun, där mer eis musse stellen, ob mer wëlle weider esou wuessen, well mer jo ëmmer méi feststellen, datt d'Nofolgekäschte vun deem Wuesstum méi grouss gi wéi am Fong dat, wat de Wuesstum a sech erabrängt. De Stat kënn net méi no, d'Infrastrukturen ze finanzéieren. A wa mer se och all maachen, mir gesinn et: Mir sinn un der Limmitt ukomm! Well bis mir all dat nohuelen... Mir sinn an engem Nohuelbedarf. An an där Zäit, wou mer mengen, mir hätten dat nogeholl, si schonn erëm esou vill Situatiounen bäikomm, soudatt mer ni méi wäerten nokommen a riicht an de Chaos wäerten erasteieren.

Här President, duerfir mengen ech, ass et wichteg, datt mer wierklech ënner eis eng Kéier an Zukunft müssen diskutéieren. Déi Wuesstumsfro musse mer klären. Dat ass dee gréisste Problem, dee mer hei am Land hunn. An egal, wat d'Konsequenzen op anere Politicke sinn: Mir musse bereet sinn, doriwwer ze diskutéieren. An ech sinn iwwerzeegt, datt ëmmer méi Leit - ëmmer méi Leit! - bereet sinn, fir doriwwer ze diskutéieren, och wann et vläicht op deem engen oder anere Punkt da méi lues geet. Mä mir müssen doriwwer diskutéieren.

Mir gesinn, datt mer wierklech hei um Enn si vun de Méiglechkeeten, déi mer hunn. A mir gesinn et och doduerch, datt eben d'Frontaliere vun ëmmer méi wäit - well do gëtt et jo och eng Kéier Grenzen - heihinnerkommen, ëmmer méi laang am Stau stinn. Et gëtt jo och vill Frontalieren, déi gutt hei am Land verdéngen, déi d'Moyenen och hunn, fir hei am Land Wunnengen ze kafen. Dat heescht, wann déi vu wäit müssen hierkommen, laang müssen a Stau stoen, dann ass et jo och normal, datt déi wëllen hei am Land bauen. A wa mer e Problem mam Logement hunn, datt mer do och

net méi nokommen, dann ass dat och eng vun deene Konsequenzen.

Mä mir sollen net nëmme vun de Frontaliere schwätzen. Mir sollen och vun eis schwätzen. Wann ech kucken, wat am Raum Beetebuerg/Diddeleng lass ass! An dat soen ech och de Lokalpolitiker, souwuel deene Beetebuenger wéi deenen Diddelenger, déi sech esou vill iwwert de Stau an de Verkéier do opreegen: Déi waren awer dermat averstanen, datt geschwënn tëschent Beetebuerg an Diddeleng alles mat Industrien zougebaut ass, datt do Honnerten an Dausende vun Autoen och dohinner schaffe kommen. Si waren awer averstane mat allem, wat mer haut do hunn a wat mer nach dohinnerkréien!

Dann hätt een och missen esou konsequent sinn a soen: „Mir hu scho genuch Verkéier, mir wëllen dat net esou.“ Mä si hunn awer alle guerte matgemaach. Si vergiessen dat just. Se reege sech haut op iwwert den Transitverkéier, deen och elo duerch d'Dierfer fiert, well d'Autobunn voll ass, mä et ass selwer en eegene lokale Verkéier och do produziéiert ginn duerch all déi Industrien, déi mer do opgebaut hunn. Industrien, wou ee sech wierklech och Froe muss stellen. Ech denken do un d'Juggurtsfabrick, déi elo dohinnerkënn, ob mer wierklech do en Interêt haten, fir esou eppes och nach hei an d'Land ze huelen, fir do eben nach weider Verkéier ze kréien.

Och beim Multimodal wouste mer alleguer, wéi mer deen hei gestëmmt hunn, wat dat och géif vu Camione mat sech bréngen, datt dat kann Honnerten an zum Schluss souguer bis 3.000 Camione mat sech bréngen. Dat hu mer alleguer gewosst! Elo reege mer eis op, datt op eemol ze vill Camionen an der Géigend sinn an datt d'Autobunnen dat net méi packen. Mä da musse mer och selwer wëssen, wa mer esou vill Entreprisen an ee Raum stiechen, datt dat seng Konsequenzen huet.

Duerfir si mer frou, datt dëse Projet elo gestëmmt gëtt. Mä mir musse wëssen, datt dëse Projet de Problem net léist, wa mer net esou séier wéi méiglech weider investéieren an de Stroossebau, selbstverständlech och niewent dem effentlechen Transport.

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

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Dee leschte Riedner ass den Här David Wagner.

► **M. David Wagner (déi Lénk).** - Merci, Här President. Ech wäert mech e bësse méi kuerzfaassen. Ech mengen, dat stéiert hei guer kee méi ëm dës Zäit.

De Problem ass, wann een hei op dëser Säit vun der Tribün setzt...

► **Mme Viviane Loschetter (déi gréng).** - Méi haart!

► **M. David Wagner (déi Lénk).** - Ah, also souguer wann ech hei sinn, héieren ech déi gréng awer während menger Ried schwätzen.

(Hilarité)

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Jo, mir héieren lech och heiansdo.

► **M. David Wagner (déi Lénk).** - Jo, dat ass gutt. An der Rei.

De Problem, wësst Der, wann een hei op dëser Säit vun der Chamber setzt, da gesäit een net onbedéngt, wien hei am Publikum setzt nozekucken. Well ech duecht ee Moment, vläicht géif den Här Robert Goebbels douewe setzen a géif voller Wehmut erokucken, datt endlech elo d'A3 eng drëtt Spur kritt, a sech soen: „Oh, wéi schued! Wéi kann et sinn, datt grad de Fränz dat elo mécht, an net ech?“

Ech mengen, ech hat och e bëssen ironesch an der Commission du Développement durable virgeschloen, wéi mer dat virgestallt kritt hunn, ob mer net vläicht a sechs Joer - deemno wéi, wa mer gewuess sinn - an darselwechter Logik eng véiert Spur a Wierklechkeet bräichten, an datt mer scho misste virsurgen, fir eng véiert Spur ze hunn, amplaz eng drëtt Spur. Well esou wéi et ausgesäit, hu mer nach ëmmer e Wuesstum, deen an déi Richtung kéint féieren. Dat war ironesch gemengt, mä ech weess emol net, ob een dat wierklech esou ironesch misst gesinn.

Ech mengen, mir hu schonn eis Meinung gesot. Mir sinn der Meinung, datt déi Ausweitung vun der A3 keng gutt Saach ass. Mir soe weiderhin dat, wat och de Mouvement écologique nach dëst Joer dozou seet. Dat heescht, dat ass ganz einfach - well déi hunn tatsächlech nach dëst Joer Stellung dozou geholl -, datt et keng Solution judicieuse a moyen terme ass. Ech ginn dovunner aus, datt de Mouvement écologique, deen haut guer net méi zitéiert gouf, muss ech soen... Anerer hätten en zitéiert, wa se an der Opposition gewiescht wieren, mä elo schéngen déi Zäiten eriwuer ze sinn.

Et sinn natierlech Mesurë geholl ginn zur Sécherheet, mä trotz alldem, ech fannen, datt déi Saach vun der drëtter Spur iwwerweit. An aus där Ursaach kënnen mir dee Projet de loi net matstëmmen. Och déi Geschichte vun der Vélospist an esou weider, dat kéint ee quasi als „bikewashing“ bezeichnen. Et ass jo schéin a gutt, eng drëtt Pist ze hunn, an duerno, pour dorer la pilule, fir dat e bëssen ze verséissen, datt een aner ekologesch Mesuren hält.

An nach eng lescht Saach: Deen Ausbau vun der A3 huet jo och mam Wuesstum a mat der Attraktivitéit ënner anerem vun der Stad ze dinn. An ech hunn dat gëschter hei gesot an ech soen et erëm eng Kéier: Et muss ee kohärent sinn!

Och an der Stad gouf eng Wuesstumspolitik bedriwwen, net nëmmen - enfin, deen heite Schäfferot, déi heite Majoritéit, déi hat nach keng Chance -, mä och vun de Majoritéite virdrun, grad virdrun, ënner anerem déi homeresch Diskussiounen, déi mer am Stater Gemengerot haten iwwert d'Erhéijung vum Hiefsaz vum Impôt commercial, wou deemools awer, muss een och soen, de Finanzschaffen der Meinung war, datt een deen net misst erhéien. Ech soen net, datt een domadder alles gebremst hätt, mä wann een esou eng Politik bedreift, dann dierf ee sech och net wonnere, datt een Aarbechtsplazen unzitt, datt een Trafic an der Stad unzitt.

Ech mengen, d'Wuesstumsfro: Et ass richtig, datt déi och vun der Regierung thematiséiert gëtt, mä ech hunn net ëmmer den Androck, datt eng grouss Kohärenz do ass. Dat heescht, mir stëmme géint dëse Projet de loi, géint eng Ausweidung op eng drëtt Spur. A mir wäerten och a sechs, siwe Joer, wa mer nach hei an dëser Chamber sinn, dann ebe géint eng eventuell Ausweidung op eng véiert Spur stëmmen, wa mer nach ëmmer an darselwechter Logik sinn.

Ech soen lech Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci. An ech profitéieren da vun der Zäit, bis dass den Nohaltegkeetsminister hei ass, fir am Numm vun deenen Diddelenger vläicht drop hinweisen, dass mer nach ëmmer op déi Tankstell waarden, déi beim Multimodal soll agericht ginn,...

(Interruptions)

...déi derzou soll féieren, dass d'Camionen net méi an d'Stad erakommen, mä beim Multimodal bleiwen. Vläicht eng Geleeënheet, fir eis nei Hoffnung ze ginn.

Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Merci, Här President, fir dee Rappell, och wann ech et e bësse speziell fannen, wann de Chambers-president, deen eng neutral Positioun soll anhuelen, hei am Numm vun den Diddelenger eng Positioun hält. Dat wëll ech lech awer och soen.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Ech wëll lech just soen, dass dat hei eng neutral Positioun ass, well et eppes ass, wat versprach ginn ass.

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Bon... Neen, dat gëtt och gebaut. Ech muss soen, ech fannen et awer - et stéiert mech och net esou terribel - e bësse speziell.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Ech huelen dat zur Kenntnis.

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Bon, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll alle Riedner Merci soe fir hir Stellungnam hei haut de Mëtteg. An ech wëll vläicht fir d'Éischt nach eng Kéier déi zwee Haaptargumenter erläutere, firwat ech der Meinung sinn, datt deen Ausbau hei noutwendeg ass.

Dat éischt ass, datt mer tëschent Beetebuerg an Diddeleng eng vun deenen, fir net ze soen, déi gréisste Konzentratioun vun nationalen Aktivitéitszonen am Land hunn. En plus sinn et net iergendwelch Aktivitéitszonen, et sinn der lauter oder ganz vill, déi virun allem mat der Logistik ze dinn hunn. A wie Logistik seet, dee seet Gefierer, Camionen an esou weider. An et geet drëms ze kucken, datt natierlech Beetebuerg an Diddeleng, d'Uertschaften an och, wat dertëscht läit, net ze vill belascht gi vun de Camionen, déi do an déi Zone fueren.

Ech mengen, et ass eng verstänneg Decisioun, dat esou ze maachen, well déi Logistikzonen do sinn, ausser et hätt ee mer elo hei eng Motioun erabruucht, fir ze soen, mir sollen dat erëm alles ofrappe respektiv zoumaachen. Dann hätt ee kënnen vläicht doriwwer diskutéieren. Mä ech hu keen esou héieren: vu kenger Partei, vu kenger Regioun a vu kenger Gemeng. Duerfir ginn ech emol dervun aus,



datt da jiddwereen och der Meenung ass, datt mer musse kucken, datt mer déi Logistikzonen herno och un d'Fonctionnéiere kréien.

Et ass och ze soen, datt effektiv een Deel vun der Logistikzon, an zwar de Multimodal zu Beetebuerg, jo och geduecht ass, fir d'Camione vun der Strooss op d'Schinn ze kréien. Do kann een natierlech soen: „Okay, do zéie mer zousätzlech Camionen un.“ Ech mengen dat net.

Mir sinn en Transitland fir d'Camionen. An ech mengen, et ass ëmmerhin nach besser, wa se dann duerch d'Land kommen a mir kréien en Deel zu Beetebuerg erof op d'Schinn verlagert, wéi datt se weider mat de Camione fueren. Si géifen dann egal wéi och duerch eist Land fueren a wahrscheinlech souguer nach méi wäit duerch eist Land fueren, mä och do ass et wichteg, datt mer effektiv, wéi gesot, déi Camionen dann direkt an d'Zon erakréien an op den Zuch kréien an datt se net mussen duerch d'Uertschafte fueren.

Wéi gesot, dat ass ee Grond. An deen zweete Grond ass, datt ech effektiv gär hätt, datt mer méi Capacitéit kréien op deem Stéck do, awer net egal wéi, mä méi Capacitéit, fir déi intelligent duerno ze notzen. An ech sinn och net averstane mat Analysen, déi hei gemaach ginn, fir eis ze soen, duerch de Fait, datt mer elo d'A3 op zweemol dräi Spure bauen, datt mer doduerjer automatesch méi Flëssegheet op där Autobunn kréichen.

An ech sinn och net dermat d'accord, datt et en Zesummenhang gëtt. Zum Beispill d'franséisch Frontalieren, déi kommen, déi fueren net iwwert d'A3 eriwuer op d'A6, mä déi fueren iergendwou um Gaasperecher Kräiz meeschtens eraus a siche sech dann hire Wee an iergendeng vun deenen Aktivitéitszone ronderëm d'Stad oder an der Stad an op hir Aarbechtsplaz.

Dat heescht, mir kommen egal wéi an e Flaschenhals, wa mer do erausfueren. An dee Problem kréie mer net geléist, wa mer einfach nëmmen d'Capacitéit op zweemol dräi Spure ausbauen. Dat féiert just derzou, datt mer herno zweemol dräi Spure Stau hunn. An effektiv, mir kënnen dat dann och op véier Spure maachen, dann hu mer herno zweemol véier Spure Stau, well ëmmer erëm alles iergendwou an deem Flaschenhals wëllt erausfueren an dat herno e Réckstau produzéiert a well duerch de Fait, datt mer dann d'Impressioun ginn, datt méi Capacitéit do wär, mer esouguer éischter nach méi Leit kuerzfristeg erëm unzéie vum ëffentlechen Transport eriwuer zum Autosverkéier, fir op hir Aarbechtsplaz ze kommen, an dat eis herno eis Stroosse just méi belaascht.

Et gëtt iwweregens Géigenden a Stied an der Welt, do hu se Autobunne gebaut an den Agglomeratiounen, an den urbane Raim, vun zweemol aacht Spure. Also ech mengen, och déi ginn haut futti am Verkéier. Ech brauch lech se net opzezielen, Dir kennt se allegueren. An och an deene Stied, an den Agglomeratioune gëtt an déi nämlech Richtung nogeduecht.

An iwweregens ass et esou, datt hei zu Lëtzebuerg - mir hu vläicht e spezifesch Problem, wat de Wuesstum ubelaangt, ech kommen nach dorobber ze schwätzen - mir awer net dee spezifesch Problem vun den Agglomeratiounen hunn, wou de Verkéier net méi geet. Ech mengen, et brauch een nëmmen d'Aen an d'Oueren opzemaachen, a wann een e bëssen duerch d'Welt kënnt, da gesäit een, datt et an allen Agglomeratiounen, wou eng grouss Wirtschaftsdynamik ass op der Welt, deen nämlechte Problem ass, an och iwwerall mat deenen nämlechte Mëttele versicht gëtt, dee Problem elo Meeschter ze ginn. A meeschtens geet et an d'Richtung, fir ze soen: Mir mussen an de Spëttestonnen, am Berufsverkéier manner privaten Individualverkéier kréien a méi ëffentleche Verkéier. A wa privaten Autosverkéier getäteg gëtt an de Spëttestonnen am Berufsverkéier, da mussen mer derfir suergen, datt méi wéi een an deem Auto sëtzt.

An dofir ass dat deen zweete Punkt, datt et muss drëms goen, datt duerch dee Méi u Capacitéit, dee mer hei schafen, mer do net méi nëmmen een am Auto sëtzen hunn, mä datt mer effektiv déi Spure dann esou intelligent notzen, datt mer d'Leit derzou beweegt kréien, zu zwee oder zu dräi am Auto ze sëtzen, well dat am Endeffekt herno derzou féiert, datt mer am Flaschenhals der manner hunn, well manner Autoen an de Spëttestonnen do sinn. Dat ass dat, wat mer als Zil mussen hunn.

Also wéi gesot, et gëtt zwee Grënn: éischstens d'Aktivitéitszonen, de Multimodal. An den zweete Grond ass dee Méi u Capacitéit, fir datt een deen herno intelligent notzt. An ech wëll dofir soen: Mir mécht op der A31bis - dat ass dann d'Extensioun a Frankräich - natierlech och e bësse Suergen déi Fro oder déi Diskussioun vum Peage. Mir mécht awer nach bal méi Suergen - well ech mengen, datt se wäert gebaut ginn - ob och d'Fransousen op där Säit mat op dee Wee ginn, dee mir wëlle goen. An

do hu mer och de Moment Diskussiounen. D'Ponts et chaussées sinn an engem Aarbechtsgrupp mat de Fransousen zesummen, fir ze kucken, datt déi nämlech Philosophie, déi mir wëllen uwennen op eiser Säit, bei hinnen och weidergeet. An ech mengen, datt entretemps d'Erkenntnis do ass, och bei de Fransousen, datt dat dat Eenzege ass, wat eis wäert schlussendlech kënnen hëllefen.

Duerfir wäert och deen Ausbau siwe Joer daueren. Et gëtt gesot, dat wier eng laang Zäit. Dat ass richtig. Mä dat ass eng laang Zäit, well mer an enger ganz kriddlecher Verkéierssituatioun musse schaffen. Mir kënnen net egal wat maachen. Wa mir kéinten do ganz Stécker zoumaachen, da wär dat einfach, da géif dat natierlech net esou laang daueren. Mä mir mussen derfir suergen, datt permanent zweemol zwou Spuren op sinn. An Dir kënnt lech virstellen, datt dat komplizéiert ass. An och, wéi mer d'Echangeuren upaken, déi mussen jo all ëmgebaut ginn op där Autobunn. Dofir muss dat eent nom anere gemaach ginn, datt mer net en totale Verkéierschaos do produzéieren. An dofir dauert et esou laang.

Mä souwisou, och wann et manner laang géif dauere respektiv wann et bis eng kéier fäerdeg ass, ass et net esou, datt eleng duerch den Ausbau vun zwou op dräi Spure mer iergendeng Illusioun sollen hunn, datt dat de Verkéiersfloss wäert wesentlech verbesseren. Mir kréien dat nëmmen hin, wa mer et intelligent notzen a wa mer awer och iwwer aner Saachen diskutéieren, op déi ech nach kommen.

Dann ass gefrot ginn no der Koordinatioun. Ech kann lech soen, datt d'Ponts et chaussées amgaange sinn, mat der CFL ze kucken, well d'Beetebuurger Eisebunnstreck gëtt jo och ausgebaut op véier Gleiser, vun zwee op véier Gleiser. An dat ass enk uneneegebonnen, déi Chantieren, do gëtt versicht, eng optimal Koordinatioun ze maachen tëschent der CFL an der Ponts et chaussées.

Ech mengen, d'Ponts et chaussées sinn amgaangen, de CITA komplett ëmzebauen a méi en „digitalen“ - entre guillemets - CITA, loosse mer en emol esou nennen, wou een an Zukunft och méi Méiglechkeeten huet, fir d'Verkéiersfloss besser ze regelen. Mir wëllen och am Stroossereseau ëmmer méi higoen an d'Richtung, datt mer d'Digitaliséierung notzen, fir wierklech méi Capacitéit aus de besteeende Stroossen erauszuhelen.

Duerch eng intelligent Steuerung, duerch déi Méiglechkeeten, déi et haut gëtt, kann ee 15% bis 20% Capacitéit méi erausschloen, ouni datt een eppes un der Strooss mécht. Dat ass alles an der Ausaarbechtung parallel zum Ausbau vun der Autobunn.

Et ass gesot gi virdrun, ech weess net méi vu wem, de Verkéier hätt 3% zougeholl. Ech kann lech soen, um Autobunnseuseau op där doter Autobunn, also op deem Stéck vun der A3, huet eleng am Joer 2017, dëst Joer, de Verkéier ëm 8% zougeholl. 8%, dat ass bei enger Belaaschtung vu bal 90.000 Autoen enorm. Duerfir, wann d'Leit da soen: „Ech hunn d'Impressioun, datt et all Mount méi schlëm gëtt op där Autobunn“, dann hu se recht. Wann ech bei 90.000 Autoen an engem Joer 8% derbäihuelen, da kënnt Der lech jo ausrechnen, wiwilt datt dat der pro Mount ausmécht. Dat ass op enger Autobunn, déi souwisou schonn 20% iwwert dem Saturatiounsgrad läit, enorm. An dofir ass et och kloer: De klengsten Accident, dee geschitt, da geet iwwerhaapt näischt méi op där Autobunn, da steet dee ganze Buttek. Wéi gesot hunn d'Leit recht, wa se dat esou empfangen, et ass esou.

An duerfir ass et natierlech och esou, datt, wa mer déi Zuelen do kucken, da mussen mer eis - elo ginn ech dem Här Gibéryen recht - och d'Fro stellen doriwwer, wéi dat Land an Zukunft soll wuessen. An ech si jo amgaangen, mat der Landesplanung en Dokument auszuschaffen. Dat wëlle mer der Nohaltegkeetskommissioun Enn Januar, ufanks Februar presentéieren. Dat soll d'Basisdokument si fir déi Debat, déi mer jo fixéiert hunn, fir se Enn Februar hei an der Chamber ze féieren iwwert déi ganz Entwécklung vu Lëtzebuerg, wou déi ganz Wuesstumsproblematik jo eng gréisser Roll spillt. An do wäert Der all déi aktualiséiert Zuelen dran hunn, sougutt wéi mer gewuess si populatiounsméisseg, aarbechtsplazméisseg, d'Perspektiven, firwat an esou weider. Déi ganz Detailler wäerten do dra sinn, well dat si wierklech déi lescht aktualiséiert Zuelen.

A vu datt ech der scho vill gesinn hunn, soen ech lech - ech hunn et och schonn oft gesot an deene leschte Méint: Si si wierklech alarmant. An et ass och kloer, ob et eng Autobunn ass, eng Strooss, en Zuch, en Tram oder e Bus: Mir kënnen ganz vill Efforte maachen, a mir maachen der de Moment ganz vill fir d'Infrastrukturen, mä eleng mat den Infrastrukturen kréie mer de Problem net an de Grëff! Dat ass ganz däitlech, wann Der déi Zuele wäert gesinn. A wann

déi Dynamik einfach weiderlafe gelooss gëtt, esou wéi se déi lescht 20 Joer lafe gelooss ginn ass, da wäert dat éischstens net ze packe sinn, an och net ze finanzéiere sinn.

An ech kann nëmme staunen, wann ech elo lénks a riets liesen, wat et alles vu Wonschleschte gëtt. Ech hat bal geduecht, et wär Kleeserchersdag, wéi ech eng Lëscht gelies hunn déi lescht Deeg. Wann ech op där enger Säit héieren, datt d'Regierung virgeworf kritt, si hätt d'Finanzen net am Grëff a si géif mat Scholde Saache finanzéieren, an da liesen ech do déi Lëschten... Ech hunn nëmme versicht, mat menge Leit ganz graff ze schätzen, wat dat alles géif kaschten, déi Lëscht, déi doruechter geegeschtert ass: Dat ass gigantesch par rapport zu deem, wat mer amgaange sinn ze maachen! An dat ass schonn net schlecht, behaupten ech emol, wat mer amgaange sinn ze maachen. Et muss ee mer emol soen, wéi een dat da wëllt finanzéieren!

Ech wësst och emol gär, wéi déi Widderspréch dann opzehiewe sinn, wann een op där enger Säit wëllt soen, dës Regierung géif ze vill Suen ausgi fir den Invest, a wann een op där anerer Säit esou Lëschte virleet an awer dobäi net seet, wéi een déi wëllt finanzéieren. Mä mir kréie jo dann an deenen nächste sechs Méint genuch Geleeënheet, dat ze diskutéieren. Ech waarden da mat Freed op déi Diskussioun.

Här President, ech wëll der Chamber Merci soe fir déi breet Zoustëmmung. Wann ech dat richtig gesinn hunn, gëtt dëst Gesetz jo mat 58 Stëmme gestëmmt. Deenen 58 Deputéierte wëll ech Merci soen.

Ech wëll och soen, datt ech déi Motioun, déi d'Madamm Lorsché hei presentéiert huet, wou jo och déi meescht Gruppéierungen heibannen ënnerschriwwen hunn, ganz gutt fannen. Et ass net u mir, der Chamber ze soen, wéi se ze stëmmen huet, mä op alle Fall begrëssen ech déi Motioun, well se geet genau an déi Richtung wéi dat, wat ech och denken. Merci villmools.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - D'Wuertmeldungen zu der Motioun maache mer herno. Da stëmme mer elo direkt iwwert de Projet 7144 of.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 7144 et dispense du second vote constitutionnel

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

58-mol jo an zweemol Nee, domat ass de Projet ugeholl.

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

MM. Marc Angel, Frank Arndt, Alex Bodry, Mmes Taina Bofferdig, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, 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 (par M. Gusty Graas), Mme Anne Brasseur, M. Lex Delles (par Mme Simone Beissel), Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps, Claude Lamberty, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

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

MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding.

Ont voté non: MM. Marc Baum et David Wagner.

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

(Assentiment)

D'accord. Dann ass dat esou decidéiert.

Motion 1

Dann zu der Motioun, déi den Här Minister ugeholl huet, do mussen mer nach ofstëmmen. Sidd Der d'accord, dat mat Handophiewen ze maachen?

(Assentiment)

Vote sur la motion 1

Wien ass derfir?

Géigeprouf: Wien ass dergéint?

Gëtt et Enthaltungen?

Keng, domat ass d'Motioun unanime ugeholl. Ech soen lech Merci.

A mir géifen dann zu dem leschte Punkt vun eisem Ordre du jour iwwergoen, dem Projet de loi 7209 an dem Projet de loi 7210 iwwert d'Verlängerung vun der Tramslinn, déi mer zesummen an enger Diskussioun wäerte behandelen. Et sinn zwee Projeten, 7209 an 7210. An d'Wuert huet elo direkt d'Rapportrice, d'Madamm Josée Lorsché.

6. 7209 - Projet de loi portant sur la construction du prolongement de la ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare centrale et la station Cloche d'Or

7210 - Projet de loi portant sur la construction du prolongement de la ligne de tramway à Luxembourg entre le Circuit de la Foire internationale et l'aéroport du Findel

Motion n°1 de M. David Wagner relative à l'introduction de la gratuité universelle des transports publics luxembourgeois (liée aux projets de loi 7200 et 7201)

Motion n°2 de M. David Wagner relative à l'opposition à toute politique de dumping social dans la société Luxtram (liée aux projets de loi 7200 et 7201)

Rapport de la Commission du Développement durable

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng), rapportrice.** - Villmools Merci, Här President. „Dee leschten ass dee beschten“, seet een esou schéin. Ech mengen, dat wier dësse Projet de loi.

Dir Dammen an Dir Hären, de 4. Juni 2014 huet d'Chamber mat 57 vu 60 Stëmmen zwee wichteg Mobilitéitsgesetzter gestëmmt. Dës Gesetzter hu sech ergänzt a si schonn zum Deel ëmgusat. Dat Éischt war geduecht, fir de Bau vun enger Tramslinn tëschent der Luxexpo an der Stater Gare ze finanzéieren. Dat Zweet war dat iwwert de Bau vum Arrêt Pont Rouge mam Funiculaire, dee grad ewéi den éischten Tronçon vun der Tramslinn dee leschte Sonndeg definitiv a Betrib gong.

Um Ordre du jour vun haut stinn nees eemol zwee Gesetzter, déi sech ergänzen, an och dës kéier als Utilité publique deklaréiert ginn. Si si geduecht, fir de Projet vum Tram zügeg weiderzedreien. Ganz einfach, well den Tram dréngend gebraucht gëtt.

Beim éischten, dem Projet de loi 7209, handelt et sech ëm d'Extensioun vun der Tramslinn tëschent dem Kierchbiert an dem Findel, beim zweeten, dem Projet de loi 7210, ëm d'Extensioun tëschent der Stater Gare, dem Houwald, dem Ban de Gasperich an der Cloche d'Or.

Anescht wéi ursprénglech am MoDu virgesinn, sollen dës zwou Linnen net eréischt um Horizont 2030, mä schonn am Dezember 2021 funktionsfäeg ginn. Den Dezember huet sech jo scho fir Aweeunge bewäert.

► **Mme Viviane Loschetter (déi gréng).** - Très bien!

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng), rapportrice.** - Et gëtt also e gudd Grond, firwat mir mam Vott vun dësen zwee Projeten net laang wëlle waarden.

Deposéiert goufe se allen zwee de 14. November 2017 vum Minister François Bausch. An der Nohaltegkeetskommissioun vum 30. November 2017 huet de Minister se zesumme mat de Responsabele vu LuxTram - dem Här Von der Marck - a vum MDDI am Detail virgestallt. Ech wëll just op dëser Plaz e Resumé maachen, well déi technesch Detailler wäit reechen.

Ech loosse lech d'Dokumente mat de Biller a Grafiken awer ganz gär zoukommen, wann dat lech interesséiert.

Bei der éischter Extensioun, dem Projet de loi 7209, geet et, wéi gesot, ëm d'Ubannung vum Tram un d'Cloche d'Or mat Start bei der Stater Gare. Dës Extensioun ass 4,9 km laang a beinhaltet insgesamt siwe Statiounen an dräi Pôles d'échange. Dat setzt virus, dass insgesamt siwe Rammen op där Linn fueren, mat enger Capacitéit vu 450 Persounen pro Ramm. De Präis vun enger Ramm läit iwweregens bei 4 Milliounen Euro.

D'Extensioun vun der Gare op d'Cloche d'Or ass an zwee Tronçonnen agedeelt. Deen éischten, dat ass den Tronçon C vum Gesamtprojet, dee verleeft vun der Gare bis bei de Pôle