

Siwenten a leschte Punkt ass deen, datt ech mengen, datt ee muss vill méi am preventiven Domän maachen, virun allem och an de Schoulen an am paraschoulesche Beräich: Thema Gewalt u sech, awer och Gewalt tëschent Mann a Fra, zum Beispill op der Tëlee, fir nëmmen d'Tëlee ze zitéieren, mä och déi oft falsch verstane sougenannte kulturell Ënnerscheeder, datt dat och kann thematiséiert ginn.

Zum Schluss géing ech gäre soen, datt et immens wichteg ass, och an dësem Haus, wann heiansdo gelästert gëtt, datt schlussendlech d'Kanner ee Virbild hunn, an dat sinn déi erwuesse Leit.

Ech soen Iech Merci.

» **Plusieurs voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Merci, Madame Loschetter. Den Här Jaerling.

» **M. Aly Jaerling** (*Indépendant*). - Jo, Merci, Här President. Ech mengen ech kann och déi Resolutioun do nëmmen ënnerstëtzen, well se einfach versicht praktesch schonn eng 2.000 Joer al Tradition emol ëmzekippen, fir dass déi Mentalitéit, déi a verschiddene Käpp erëmherrscht, dass d'Fra dem Mann ënnerdoen ass, emol aus der Welt verschwënnt. Mä do misst een dann awer och higoen a verschidden helleg Bicher och e bëssen ëmschreiwene, well do nach ëmmer déi Texter drastinn an och nach ëmmer vu verschiddene Leit a vu verschiddene Länner och ganz eescht geholl ginn.

Och wann ech elo déi Initiativ hei ënnerstëtzen, esou wëll ech mech awer dergéint verwieren, an dat ass hei ganz kloer, dass permanent verschidden Extremistinne versichen, flächendeckend d'Männer ze bombardéieren an d'Männer ze marginaliséieren, wéi wa mer alleguer déi gréisste Ruppsäck wäeren. Ech wëll mech dergéint verwieren.

(*Hilarité*)

Ech hoffen, datt och vun där Säit aus versicht gëtt, da méi dezent virzegoen an den Dialog ze sichen, anstatt vun engem Extrem an deen aneren ze falen. Nëmmen esou kënnen mer eppes erreechen, well all Extremismus ass geféierlech, och wann e vun de Frae kënn.

» **Une voix.** - Très bien.

(*Brouhaha général*)

» **M. le Président.** - Sou, Dir Dammen an Dir Hären, mir sinn dann um Enn vun der Debatt ukomm. Kënnen mer d'Resolutioun par main levée ofstëmmen?

(*Assentiment*)

Vote

Wien domat d'accord ass, ass gebieden d'Hand an d'Luucht ze hiewen.

Wien ass dergéint?

Wien enthält sech?

Domat ass déi Resolutioun eestëmmeg vun der Chamber ugeholl.

Dir Dammen an Dir Hären, mir kommen elo zur Diskussioun vum Projet de loi 5560 iwwert d'Aarbechtskonditiounen, d'Paien an d'Pensiounen vun den Eisebunner. D'Riedezäit ass nom Modell 2 festgeluecht. Et si bis elo ageschriwwen, déi Hären: Spautz, Grethen, Schreiner, Braz a Gibéryen. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Schreiner. Här Schreiner!



4. 5560 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché

Rapport de la Commission des Transports

» **M. Roland Schreiner** (*LSAP*), *rapporteur*. - Merci, Här President, fir d'Wuert. Här President, Här Minister, léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech gi gären zou, dass et e relativ geféierleche Sprong ass elo vun der Violence domestique op d'Eisebunn, ech probéieren en awer hinzekréien.

Tatsaach ass, dass mer haut hei an der Chamber emol erëm eng Kéier iwwert d'Eisebunn schwätzen. E Sujet mat deem mer eis an der Vergaangenheet schonn des Öfteren hei beschäftigt hunn an deen eis, mengen ech, opgrond vun deem groussen Reformprozess, wou d'Eisebunn dran ass, och an der Zukunft nach weider wäert des Öftere beschäftegen.

Haut maache mer dat am Kader vu gläich zwee Projets de loi, deen ee méi kleng, deen anere méi grouss, mä allen zwee ganz important an hirer Tragweid. Zwee Projets de loi, déi allen zwee d'Emanatioun si vun den Accordë vun der Eisebunnstripartite, vun deene bekanntlecherweis d'Chamber den 21. Dezember vum leschte Joer Kenntnis geholl huet.

Mir haten als Chamber deemools an enger Motioun d'Regierung opgefuerdert, esou séier wéi méiglech dës Accorden ëmzesetzen, fir op déi Manéier d'Zukunft vun der Eisebunnsgesellschaft dauerhaft ofzesécheren an d'Viabilitéit an och d'Kompetitivitéit vun der Entreprise ze assuréieren. Speziell am Frachtberäich, dat wësse mer, deen den 1. Januar 2007, laut europäesche Bestëmmungen, souwuel international wéi national komplett liberaliséiert ass, besteet haut nach dringenden Handlungsbedarf.

Mat deenen zwou Gesetzesvirlage vun haut boucléiere mer och um legislative Plang d'Accordë vun der Tripartite. Ech mengen och als Chamber kënnen mer domadder dem Minister bescheinegen, dass e seng Hausaufgaben termingerecht erleedegt huet.

(*M. Laurent Mosar prend la Présidence*)

Den éischte Projet de loi, dee mer diskutéieren an iwwert deen ech haut hei rapportéieren, betrëfft de Statut vun den Eisebunner. Méi prezis modifizéiert en d'Gesetz vum 28. Dezember 1920, mat deem dëse Statut sengerzäit agefouert ginn ass, op engem ganz wesentleche Punkt: Nämlech deen, dass an der Zukunft Leit, déi an enger Eisebunnsgesellschaft tätég sinn hei zu Lëtzebuerg an déi an hirer Haaptsaach Aktivitéiten am Beräich vum Fret duerchéieren, dëse Statut net méi kréien, mä no privatrechtleche Konditiounen beschäftegt ginn.

Dat gëllt awer net fir déi Leit, déi an enger etabléierter Gesellschaft virum 1. Januar 2006 engagéiert waren. Deenen hir Rechter ginn net touchéiert, si profitéieren weider vum Eisebunnerstatut.

Wat stellt dëse Statut eigentlech duer? En ass, wéi gesot, 1920 agefouert ginn an e reglementéiert d'Beschäftigungs-, d'Aarbechts-, d'Loun- an d'Pensiounsbedingung vum all de Leit, déi bei enger Eisebunnsgesellschaft, déi hei zu Lëtzebuerg etabléiert ass, beschäftigt sinn.

Et muss ee wëssen, dass et zu där Zäit, wou dat Gesetz a Kraaft getratt ass, Enn 1920, hei zu Lëtzebuerg méi Eisebunnsgesellschaft gouf. D'Société nationale des CFL, esou wéi mir se kennen, ass jo eréischt 1945 gegrënnt ginn.

Dëse Statut lehnt sech ganz no beim Statut vum Statsbeamten un an hieft sech domadder natierlech och vun de Bestëmmungen, wéi se am Privatséktor applicabel sinn, of. Dat huet natierlech dozou gefouert, dass dëse Statut, am Kontext virun allem elo vun der Liberaliséierung vun der Eisebunn an der Europäescher Unioun, ëmmer méi ënner Drock geroden ass an doduerch och Géigestand vun deenen Diskussiounen an der Eisebunnstripartite vum leschte Joer ginn ass.

Här President, vun der Liberaliséierung am Eisebunnberäich erwaart sech d'europäesch Kommissioun, dass iwwert de Wee vun der Konkurrenz a vum fräie Wettbewerb d'Qualitéit vum Eisebunnstransport sech soll verbessern an dass doduerch d'Part-de-marché vun der Schinn och sollen an d'Luucht goen. Dat ass effektiv och bluttoutwendeg, wann ee weess, dass Europa ëmmer méi ënner enger wuessender Congestioun ze leiden huet, déi mëttlerweil, reng ekonomesch gesinn, ronn 1% all Joer vum PIB vun der Europäescher Unioun ausmécht.

Et muss een awer vläicht hei eng Klammer opmaachen a soen, dass een awer berechtigt Zweifel kann hunn iwwert d'Opportunitéit an d'Effikassitéit vun dëser Démarche, well eng vun de Grondvoraussetzungen, fir

dat och kënnen unzegoen, nämlech d'Harmoniséierung vun der Konkurrenzbedingungen tëschent der Schinn an der Strooss, net realiséiert ass. An et muss een och de Constat maachen, dass d'Konkurrenz bis haut der Schinn näischt bruecht huet, ganz am Géigendeel. Well mir stelle fest, dass an Europa, och hei zu Lëtzebuerg, ëmmer méi Gidder vun der Schinn op d'Strooss ofwandere, an dass allgemeng d'Undeeler vun der Schinn um Transport am gesamte Verkéiersopkommes réckleefeg sinn.

Mir sinn also haut nach ganz wäit ewech vun den Objektiver, déi d'Kommissioun sech gesat huet, wéi se 1991 hir éischt Direktiv, déi ominéis 91/440, lancéiert huet an domat dee ganze Liberaliséierungsprozess eigentlech déclenchéiert huet.

Déi verschidden Etappe vun der Liberaliséierung fannen hiren Ausdrock an deenen eenzelne sougenannte Paquets ferroviaires, wou deen éischten am Februar 2001 vum Conseil ugeholl ginn ass an de 15. Mäerz vun deemselwechte Joer a Kraaft getratt ass. En huet aus dräi Direktive bestanen, déi en transeuropäesch Schinnennetz definéiert hunn, d'Kritäre festgesat hunn, no deenen d'Memberstaten d'Genehmegungen un d'Opérateure verdeele kënnen, an eng etappeweis Ouverture vum Schinnennetz an der EU fir de Gidderverkéier virgesinn hunn.

Deemools gouf festgehalen am éischte Paquet, dass bis d'Joer 2008 de gesamte Gidderverkéier soll liberaliséiert sinn. Am Januar 2002, also kuerz drop, gouf du schonn deen zweete Paquet ferroviaire dévoiléiert. Dee sollt Froe vun der Sécherheet a vun der Interoperabilitéit regelen, mä gläichzäiteg och de Prozess vun der Ouverture vum Marché am Gidderverkéier accélérieren, mat dem Resultat, dass zënter dem 1. Januar 2006 innerhalb vun der Europäescher Unioun den Zougang zum gesamte Schinnennetz am grenziwwerschreidende Gidderverkéier fräi ass an ab 2007 dat dann och gëllt fir de reng nationale Gidderverkéier.

Europa huet also d'Weiche gestallt, wann och sécher net onbedéngt an déi richteg Richtung, an de Kader ass gesat, an deem sech eis Eisebunn an Zukunft an deem liberaliséierten Ëmfeld muss bewegen.

Et ass elo wichteg, dass all Akteuren, déi implizéiert sinn, deen neie Kader esou notzen, dass d'Pérennitéit vun eiser Eisebunnsgesellschaft mat engem Maximum un Aarbechtsplazen a vum Gidderverkéier iwwert d'Schinn och laangfristeg garantéiert ass, an dat geet esou oder esou schwéier genuch nach an deenen nächste Joren.

Mir wëssen, dass de Frachtberäich vun der CFL strukturell ëmmer defizitär war, dësen Defizit ass 2005 souguer eropgaangen op 35 Milliounen Euro. Am Verglach mam Joer virdrun, an do gesäit een och e bëssen d'Entwécklung, ass den transportéierten Tonnage ëm ronn 32% erofgaangen, an de Chiffre d'affaires ëm ronn 11%.

Dësen Defizit stellt natierlech an där Form elo kuerz- bis mëttelfristeg e groussen Problem duer, dat ëmsou méi d'Konkurrenz elo spéitstens ab dem 1. Januar 2007 voll spillt am Fret a keng Subventiounen méi erlaabt sinn.

Wa mer awer wëlle sécherstellen, dass och an der Zukunft e Maximum u Gidder iwwert d'Schinn transportéiert ginn - a mer mussen do en Intérêt drun hunn -, a wa mer eis Aktivitéiten am Gidderberäich net nëmme wëlle consolidéieren, mä virun allem och ausbauen, dann ass et kloer, dass en dréngenden Handlungsbedarf méi wéi jee besteet fir Reformen duerchzéféieren.

Am Koalitiounsaccord, Här President, an am Regierungsprogramm vum Joer 2004 huet d'Regierung sech dofir ausgeschat, fir mat alle Moyenen d'Viabilitéit an d'Kompetitivitéit vun der Eisebunn och am Frachtberäich ze garantéieren, an am Kader vun enger Tripartite zesumme mat de Sozialpartner no Léisungen ze sichen.

Den 20. Dezember 2005 koum et dann och zu engem Accord an dëser Tripartite, deen ënner anerem dann och bëinhalt, dass am Kader vun enger neier Gesellschaft, der CFL-Cargo, d'CFL hire gréisste Client - 70% vun de Giddertransporter komme vun der Arcelor - u sech bënnt a fidéliséiert.

Et gouf och festgeschriwwen, dass déi nei Gesellschaft déi méi kleng Clientéit vun der CFL mat bedéngt an dass d'CFL an der neier CFL-Cargo majoritär ass, esou dass och de Stat do eng Mainmise am Frachtberäich behält.

Am Tripartiteaccord gouf dann och festgehalen, dass de Statut vum Eisebunner net ofgeschaaft gëtt, mä dass d'Personal, dat vun der CFL an déi nei Gesellschaft iwwerholl gëtt, säi Statut behält. Nei Leit ginn awer

duerno ënner engem anere Regime agestallt, dee sech nom Gesetz vum 31. Juli 2006 iwwert de Code du Travail riicht, also si kréien e privatrechtleche Statut. Souwuel den Niveau wéi d'Progressioun vun hire Gehälter alignéieren sech op déi vum Secteur sidérurgique a gi vun der Regierung „d'obligation générale“ déclaréiert. Déi weider Evolutioun gëtt dann am Kader vun der Tarifaautonomie tëschent de Sozialpartner geregelt.

Den Objectif vun dësem Gesetzesprojet ass also, dëse Volet vun de Konkusiounen vun der Tripartite ëmzesetzen an domat der CFL-Cargo d'Méiglechkeet ze ginn, sech besser um konkurrenzuelle Marché am Beräich vum Fret ze positionéieren.

Et muss een natierlech och wëssen, dass déi Konditiounen dann och ziele fir all aner Entreprises, déi sech kéinten hei zu Lëtzebuerg usiedelen oder op Lëtzebuerg kommen a sech am Frachtberäich betätigen. A well den Text esou formuléiert ass, wéi en ebe formuléiert ass, léisst en et och zou, dass nei Gesellschaften, déi op Lëtzebuerg kommen an am Persounverkéier aktiv ginn, och dee Statut net bräichten ze applizéieren; eppes wat jo och vun der Privatbeamtechamber an hirem Avis richtegerweis bemierkt an opgeworf ginn ass.

Här President, et handelt sech hei eigentlech ëm e klenge Projet mat nëmmen dräi Artikelen, awer mat grousssem Effet, deen also d'Gesetz vum 28. Dezember 1920 ofännert.

Den éischten Artikel vun dësem Gesetz gëtt esou formuléiert, dass et kloer ass, dass den Eisebunnerstatut fir d'Personal gëllt vun deene Gesellschaften, déi virum 1. Januar 2006 zu Lëtzebuerg etabléiert waren, sech awer net applizéiert op d'Leit vun deene Gesellschaften, déi zu Lëtzebuerg etabléiert sinn a sech an der Haaptsaach mam Fret beschäftegen.

D'Artikelen 2, 3 a 4, déi ginn abrogéiert, well se veraalt sinn. An och den Artikel 5, deen den neien Artikel 3 elo an deem neie Gesetz gëtt, gëtt am Wording un déi aktuell Gesetzgebung ugepasst.

De Statsrot hat mat dësem Projet, mat dësem Text kee gréissere Problem. En huet just zwou Remarquë gemaach, eng zum Datum vum 1. Januar 2006, där mer an der Kommissioun och Rechnung gedroen hunn. Eng zweet Remarque huet de Statsrot gemaach par rapport zum neien Artikel 3, wou e gemengt huet, et wier vläicht besser dësen Artikel nei ze formuléieren, well d'Absicht, fir d'Referenz op dat aalt Gesetz vum 31. Oktober 1919 iwwert de Louage de service vun de Privatbeamten duerch eng Referenz op déi aktuell Législatioun ze ersetzen, net kloer aus dem Artikel géif ervirgoen. Hei hu mer dat eng Kéier am Detail analyséiert, a mir hunn do de Statsrot net suivéiert, well mer an der Kommissioun der Meinung waren, dass dat net noutwendeg wier.

Voilà. Här President, et ass e klengen Text, wéi gesot, mat awer méi enger grousser Portée. Ech kommen domat zum Schluss vu mengem Rapport, deen ech hei am Numm elo vun der Kommissioun gemaach hunn. Ech kommen awer, wann Der erlaabt, Här President, herno nach eng Kéier erëm, fir nach e puer Wuert am Numm vu menger Fraktioun derzou ze soen.

Merci.

» **M. le Président.** - Ech soen dem Här Schreiner Merci. Als éischte Riedner ass den Här Marc Spautz agedroen. Här Spautz, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

» **M. Marc Spautz** (*CSV*). - Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech hoffe just, well och an der Transportkommissioun nëmme Männer sinn, dass do elo net gemengt gëtt, mir wieren eng gewalttätig Kommissioun. Well och an eiser Kommissioun ass keng Fra mat dran.

Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, mir stënnen haut de Mëtteg zwee Projeten, déi mat der nationaler Eisebunnsgesellschaft, den CFL, ze dinn hunn, zwee Gesetzter, déi op dem CFL-Tripartite-Accord baséieren.

Den éischten ass dee vum Personalstatut vum 1920. An ech wëll dem Rapporteur, dem Roland Schreiner, Merci soe fir säin ausféierleche schrëftlechen a mëndleche Bericht. Den öffentliche Transport an och de Gidderverkéier funktionnéieren nëmme mat guddem Personal a mat motiviertem Personal. Et kann net sinn, dass do de Mënsch ze kuerz kënn. De Mënsch muss d'Prioritéit behalen. Et ass och wichteg, dass de Client, de Voyageur, deen den Zuch hält, sech sécher fillt. Et ass och wichteg, dass déi Leit vun der Eisebunn, déi an deenen Zich sinn, sech sécher fillen.

No deenen Evénementer vun de leschte Woche kann ee sech do Froe stellen. Et muss do onbedéngt eppes gemaach ginn, fir dass déi Randaléierer fonnt ginn an och duerno bestrooft ginn. Et muss och dofir méi Personal an den Zich present sinn, fir dass souwuel d'Leit, déi hir Aarbecht maachen, wéi déi Leit, déi op den öffentlichechen Transport zräckgräifen, sech net weiderhi musen och der Gefor aussetzen, dass och si geschloe ginn oder dass och si domadder en Onsécherheetsgefill hunn. Mä et ass wichteg, dass am öffentlichechen Transport all Passagéier an all Mataarbechter vun den CFL e Sécherheetsgefill kritt.

Wann et haut awer hei haaptsächlech geet ëm déi Saache vum Fret, esou wëll ech awer och drun erënneren - an ech wëll och vun dëser Plaz aus dem Minister Lux nach eng kéier félicitéieren, dass mer, wat de Voyageur ubelaangt, am Paquet ferroviaire nach zwee Joer méi kritt hu wéi déi aner -, dass et awer elo net ka sinn, dass mer ze laang waarde bis mer déi Diskussiounen ufänken, an dass mer net eréischt kënnen doriwwer diskutéieren wann den Zuch schonn an der Gare steet, an dass mer duerno ënner Zäitrock kommen.

Am Fretberäich däerf et och net sinn - an de Roland Schreiner huet schonn op déi nei Weeër higewisen -, dass et do kann zum Sozialdumping kommen. An et muss defir gesuergt ginn, dass déi nei Leit vun der CFL-Cargo uerdentlech Aarbechtslouunkonditiounen kréien, dass déi do geschafe ginn. Do hunn ech och vollt Vertrauen an d'Sozialpartner, dass déi wäerten dofir suergen, dass dat wäert iwwert de Wee vun engem Kollektivvertrag geschéien.

Et ass awer och wichteg, dass dat Personal, dat duerch d'Grënnung vun der CFL-Cargo an duerch d'Reorganisatioun vum Fret-Beräich souzesoen am Iwwerschoss ass, d'Méiglechkeet kritt, schnellstméiglech ëmgeschoult ze ginn, an, firwat net, fir dass mer da mat deene Leit och kënnen defir suergen, dass méi Presenz vu Responsable vum der Eisebunn an den Zich an awer och gläichzäiteg an de Garen ass. Well dat wier ee Moyen, fir dem Vandalismus, den Aggressiounen an dem Onsécherheetsgefill, dat een do heiansdo kann hunn, entgéintzewierken. Dofir och vun hei aus mäin Appel an déi Richtung un de Minister an och un all déi Verantwortlech vun den CFL.

Dann ass et och wichteg, dass mer den Dossier vun de Voyageure préparéieren - 2012 ass wäit ewech, jo, an awer ass et dach no -, dass mer och elo net vergiessen, och do déi richteg Akzenter ze setzen, dass mer do net méi esou an Zäitrock kommen, wéi dat awer hei bei der Ëmsetzung de Fall war.

Fir eis als CSV ass et op alle Fall wichteg, dass mer eng gutt an eng kompetitiv Eisebunn hei zu Lëtzebuerg behalen. Mir hunn haut esou eng, a mir wëllen déi och an Zukunft hunn. Ech ginn awer heimadder och d'Zoustëmmung vun der CSV zu deem virleienden Text, wat de Statut vun 1920 ubelaangt.

Merci.

»» **M. le Président.** - Ech soen dem Här Spautz Merci. An als nächste Riedner ass den Här Henri Grethen agedroen. Här Grethen, Dir hutt d'Wuert.

»» **M. Henri Grethen (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir sinn haut mat zwee Gesetzesprojete befaasst, déi d'Ëmsetzung vun den Décisiounen vun der CFL-Tripartite sinn. Et hätt ee sech kënnen virstellen, dat an enger Diskussioun ze maachen. Dat ännert awer un der Thematik näischt.

Et hu Virriedner sech hei gewonnert iwwert déi Lenteuren, déi an dësem Dossier waren, fir den éischte Paquet ferroviaire ëmzesetzen. An et ass och ënnerschwelleg aus eenzelne Riedebäitrag ervirgaangen, dass déi viregt Regierung, a ganz besonnesch dee viregten Transportminister - Här President, ech ginn elo mäi Gefill erëm, wat ech hat -, do hätt kënnen méi konsequent d'Intérëten, besonnesch vun der Lëtzebuenger Eisebunn an nach méi besonnesch vun der CFL-Gesellschaft, verdeedegen.

Déi, déi där Meenung sinn, dass ënnert der viregter Regierung déi Aktivitéit an déi Gesellschaft net genuch um europäesche Plang verdeedegt gi wieren, déi géif ech bieden, an de Biographië vum fréiere franséischen Transportminister, dem Här Jean-Claude Gayssot, dee Member vun der kommunistescher Partei a Frankräich ass, a vun der Madame Isabelle Durant, déi Member vun der grénger Partei an der Belsch ass, nozeliesen, wéi d'Verhale vum deemolege Lëtzebuenger Transportminister an deem Dossier war.

A wann een dat liest, an déi Leit si jo elo net suspekt, dass se mir ze no géife stoen,...

(Hilarité)

...da stellt ee fest, dass déi sech ëmmer erëm an deene Positiounen, déi ech am Numm vun der Lëtzebuenger Regierung do vertrueden hunn, do erëmfonnt hunn, an dass se souguer schreiwen, dass et do en Triumvirat gouf, wat versicht huet, d'Liberalisatiounstendence vun der Kommissioun ëmmer ze bremsen. Ech mengen, eleng mat deenen zwee Zäitzeien, déi net suspekt sinn, op d'mannst an den Ae vun Einzelnen, dass ech mech net hei brauch ze verdeedege fir dat, wat mer an der viregter Regierung an deem Dossier gemaach hunn.

Tatsaach ass awer och, Här President, wéi ech Transportminister gouf am August 1999, dass ech direkt der Lëtzebuenger Eisebunn geschriwwen hunn a gesot hunn: Sot mir emol, wat Är Strategie fir d'Zukunft ass, a bereet mer en Dossier vir, dass mer kënnen gemeinsam op e Wee goen.

An ech hat schonn d'Geleeënheet, Här President, hei op dëser Tribün ze ënnersträichen, dass dat verdammt laang gedauert huet bis ech eng Äntwert krut, an dass déi definitiv Äntwert vun der Eisebunnsgesellschaft - an do uewen op der Tribün sëtzen e puer Zeien, déi kënnen dat bestätege wann et muss sinn - am Mäerz, Abrëll 2004 kouw. An Der mussst verstoen, well ech jo net vun der Dommennicksmlle sinn, dass ech net wollt ee Mount virun de Wahlen deen Dossier nach eng kéier opmaachen, fir déi Grujelen da mussen ze débitéieren, déi an dësem Dossier och muer nach fälleg sinn.

An et kouw dann, Här President, zu enger Tripartite. Ech war eigentlech ni e Frënd vun där Tripartite. Ech soen lech och firwat: D'Tripartite Sidérurgie ass ëmmer als Modell geholl ginn, a wann een déi als Modell hält, do huet een op där enger Säit e Patronat sëtzen, déi haten en Aktionär - quitte dass de Stat do Actionnaire minoritaire war -, déi hate Gewerkschaften an déi haten de Stat.

Mä an der Tripartite Eisebunn, do sëtzt d'Eisebunn, déi gehéiert awer zu 95% a méi dem Lëtzebuenger Stat! Kënnt Der lech virstellen, kënnt Der lech eng Sekonn virstellen, dass eng Direktioun vun der Eisebunn eppes anescht seet wéi dat, wat den Transportminister mengt? Op alle Fall soulaang ech Transportminister war, hätt ech missen der Direktioun soen: Ech mengen, mir hunn e Problem, mir mussen eis trennen.

Duerfir war ech net esou waarm fir déi Tripartite, well ech wousst, dass do eng Direktioun a Gewerkschaften un engem Strang geifen zéie mat der Absicht, de Stat, de Steierzueler, lech all iwwert den Dësch ze zéien!

(Interruptions)

An dat wollt ech net maachen!

Duerfir war ech der Meenung, dass d'Eisebunn sollt fir d'éischt emol hir Strategie op den Dësch leeën, an da géife mer déi mat de Gewerkschaften diskutéieren. Dat war net de Fall.

Déi nei Regierung, déi ass jo och op Basis vun engem Programm gewielt ginn. Wann ech dierft drun erënneren, d'Sozialistesch Aarbechterpartei, wat hiert gutt Recht war, déi huet op deem Dossier gespillt. An d'Eisebunner am Besonneschen, well déi wousste jo ëm wat et géif goen. An déi hunn och zu Recht, soen ech, hir Leit an d'Chamber gewielt!

(Hilarité)

Et sëtzen elo fir de Süden, dee soi-disant roude Süden, zwee Eisebunner fir d'Sozialistesch Aarbechterpartei an dëser Chamber. Dat heescht also, dass d'Eisebunner zu Recht déi Leit gewielt hunn. Wat haten déi an hirem Wahlprogramm?

»» **M. Ben Fayot (LSAP).** - Och nach vill aner Leit. Soss wär ech net gewielt ginn.

»» **M. Henri Grethen (DP).** - Och nach vill aner Leit, mä ech wëll nëmmen, Här President, ënnersträichen, dass am Süden d'LSAP, déi eng grouss Tradition huet an der Sidérurgie an esou, dass do zwee Eisebunner aus dem Süde fir d'Sozialistesch Aarbechterpartei an der Chamber sëtzen. Zwee Kollegen, vun deenen deen een haut schonn zu deem Projet Stellung geholl huet, an deen aneren nach wäert Stellung huelen.

Ech stellen et einfach nëmme fest, dass d'Eisebunner, well se verstanen hunn, ëm wat et géif goen, richteg, an hiren Ae richteg, gewielt hunn. Déi Partei an déi Kollegen, mä besonnesch déi Partei, sécher ënnert dem Impuls vun deene Kollegen, hat och versprochen - nieft der Gratuitéit vum öffentlichechen Transport...

(Hilarité)

...hate se och nach versprochen: „...die Eisenbahn als integrierten Service-Anbieter erhalten...“, an zum Beispill ee Saz: „...den Rangierbetrieb den Infrastrukturen zuordnen...“ Dat waren nëmmen zwee Sätz aus deem Programm, dee se selbstverständlech no de Wahlen net agehalen hunn; wéi esou oft ass Programm Programm an d'Realitéit ass eng aner. Et ass hiert gutt Recht.

Ech wëll just drun erënneren, dass d'Sozialistesch Partei eppes versprochen hat, wat se haut net à même ass ze halen, an dass se dat net à même ass, dat ass einfach die Macht des Faktischen.

A meng Politik, an ech sinn hei e bëssen, fir och mäi Bilan ze verdeedegen selbstverständlech, meng Attitüd war ëmmer déi, fir de Leit d'Wourecht ze soen, fir hinnen am Viraus ze soen, à quelle sauce ils seront mangés.

Ech si mer bewosst, dass dat net de liichte Wee ass, mä ech weess, dass et de riichte Wee ass! Ech weess, dass dat net den einfache Wee ass, mä ech weess awer, dass ech mech och nach an zéng an a 15 an an 20 Joer an de Spigel kucke kann a mech net ze schumme brauch, well ech keen Eisebunner belunn hunn.

Ech hunn den Eisebunner gesot, d'Lëtzebuenger Eisebunn hätt eng grouss Zukunft op der Bunn, mä si hätt keng op der Strooss. Mir halen awer elo, am Moment weinstens nach, zum Beispill de Busbetrieb bäi.

Här President, wat Dir an d'Land sollt wëssen, wann de Weber vu Canach oder de Sales-Lentz oder iergendeen aneren Autobus-Entrepreneur déi Strecke géif fueren, dat 12,5 Milliounen pro Joer méi bëlleg wier, wéi wann d'Lëtzebuenger Eisebunn et firt.

Ech hu mat Engelszongen op se ageriet, fir ze soen: „Mä Dir Hären, iwwerleet lech, wann Är Leit an d'Pensioun ginn, wier et dann net besser, Dir géift, ähnlech wéi dat zum Beispill an der Stad Lëtzebuerg geschitt, eng Rei Strecken u Privatbetriber ofginn, quitte dass se hir Busse géifen an Äre Fuerwen usträichen, quitte dass hir Chaufferen déiselwecht Uniform hätte wéi Är, mä dass no an no, ouni dass ee seng Aarbechtsplaz verléiert, dass no an no awer do géif Normalitéit anrieden?“

Dat ass net geschitt. Dat geschitt och elo net. Mä, Här President, ech muss lech soen, iergendwann, et ass jo schonn ugeschwat ginn, wann elo d'Liberaliséierung am Persounentransport kënnt, da wäert déi Diskussioun erëm eng kéier ugefaange ginn. Da gëtt déi Diskussioun erëm ugefaangen, an da sti mer do, wou mer viru fënnel Joer stoungen, wou mer haut stinn, an et soll da kee kommen a soen: „Hätte mer dat do gewosst!“

Mir wëssen et elo, a mir huelen awer net déi richteg Décisiounen.

Haut si mer mat engem Projet befaasst, Här President, deen eis da proposéiert - fir et einfach ze maachen -, dass fir déi Leit, déi an deem ale Statut sinn, alles soll bleiwen, wéi et ass, an dass fir déi, déi am Fret-Beräich schaffe kommen, nei Regele gëllen.

Rien à redire! Rien à redire géint de Prinzip. Ech hätt léiwer gehat, Här President, wann ee gesot hätt pacta sunt servanda - well dat do ass Saucissonnage -: Déi Leit, déi elo do sinn, déi bénéficiéiere vun hirem ale Statut, an all déi, déi an Zukunft engagéiert ginn, net nëmmen déi am Fret-Beräich, déi kréien en neie Statut.

Dat wier méi einfach gewiescht, mä et wier - wéi soll ech soen? - en Aschnëtt gewiescht fir deen ongebuereenen Eisebunner, fir dee wier et wierklech e Paradigmewiessel gewiescht.

(Hilarité)

Mir maachen dat net, an da soe mer och nach dobäi, Här President, dass mir eis alignéieren, mir erklären, wann de Kollektivvertrag fir déi nei Gesellschaft ofgeschloss gëtt, dann erkläre mer dee Kollektivvertrag d'obligation générale. Dat heescht, all aneren Opérateur, dee sech wëllt op Lëtzebuerg etabléiere kommen, dee muss dann och d'Konditiounen vun deem Kollektivvertrag, deen d'obligation générale ass, akzeptéieren. Dat gëtt et an anere Branchen och. Dat gëtt et an anere Branchen och!

»» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - An an anere Länner och!

»» **M. Henri Grethen (DP).** - Dat gëtt et och an anere Länner, Här Minister. Domadder hunn ech kee Problem. Ech hu kee Problem domadder, wann déi Dispositionen vun deem Kollektivvertrag konkurrenzfäeg sinn, wann déi d'Kompetitivitéit vun där neier Entreprise net hypothequéieren. An eis Konkurrente fir déi nei Entreprise, dat ass net d'Lëtzebuenger Sidérurgie, mä dat sinn

all déi aner Transporteuren aus deem Beräich. Eis Konkurrenten, dat ass d'belsch an dat ass d'franséisch Eisebunn, haaptsächlech.

Meng Fro ass also: Wat ass, Här Minister, den Ennerscheid an de Léin fir déi nei Gesellschaft? Dir wësst jo - Dir hutt enk Relationen an der Gewerkschaftswelt -, Dir wësst also, wat d'Léin an der Sidérurgie sinn, wat d'Léin vun deene Leit sinn, déi elo an deem Secteur schaffen. Dir wësst also, wat déi Léin sinn. Wat ass do den Ennerscheid? Sinn déi Léin méi héich wéi déi an der belscher an an der franséischer Eisebunn oder net?

Well wann déi méi héich sinn, a wann ee weess, wat de Facteur Loun am Prix de revient vun enger Eisebunn duerstellt, och vun der CFL-Cargo, da muss ee wëssen, dass mer à terme net kompetitiv sinn.

Duerfir och, Här President, hunn ech an der Kommissioun gefrot - an ech hunn en awer net kritt -, fir de Business-Plang vun där neier Entreprise ze kréien. Ech kréien da vum Minister gesot oder vu senger Mataarbechter, dass een dee Business-Plang net kéint erausginn. Do wiere Secrets d'entreprise dran. Wann een dee géif op d'Place publique ginn, da wier dat fir d'Konkurrenz e liicht Spill.

Ech soen, wann een der Chamber dee Businessplang net gëtt vun enger Gesellschaft, wou dem Haaptaktionär, dem Lëtzebuenger Stat, zu iwwer 90% gehéiert, da fannen ech dat awer relativ komesch. Wéi soll ech soen, mir kafen hei eng Kaz am Sak. Mir wëssen net wat lass ass.

Mir wëssen net, wann zum Beispill Arcelor - wéi mer verhandelt hunn, war et jo nach Arcelor, elo ass et Mittal; mir wësse jo net wat fir eng Konditiounen ofgemaach sinn - seet: Mir transportéieren x Prozent oder alles, wat iwwert d'Schinn geet, mat där neier Gesellschaft. Steet eng Obligatioun dran, wéi vill vun deem Ganzen, wat se hei zu Lëtzebuerg produzéieren a wat se brauchen, muss iwwert déi nei Gesellschaft transportéiert ginn? Zu wat fir enge Präisser? Wéi laang?

Wann ee weess, dass zum Beispill dat Wierk ISPAT zu Schëffleng, wat de Grupp Mittal virun, virun deem Zesummegoen - fir dat net anescht ze beschreiwen - exploitéiert huet, dass dat vun de franséischen Eisebunnstransporter gemaach ginn ass, da muss ee sech froen: An deem neie Grupp, wou den Här Mittal zwar an engem Interview gesot huet, hie géif op d'mannst vis-à-vis vum Personal vun der Sidérurgie all déi Engagementer respektéieren, respektéiert hien och déi, déi an där hei Konvention festgeluecht sinn? Wéi laang respektéiert hie se? Huet déi nei Gesellschaft eventuell d'Méiglechkeeten och an der Groussregioun? Mittal huet zum Beispill Arcelor-Wierker a Frankräich. Hunn déi och eng Chance do ze participéieren oder awer hu se do keng Chance? Dat sinn also eng ganz Rei vu Froen.

Här President, wann ech d'Chance gehat hätt, déi de Wieler mer net ginn huet, nach Transportminister ze sinn, dann hätt ech mer iwwerluecht, ob ech net en anere Wee géif goen. Wann Der lech zum Beispill an Holland ëmkuckt, an Holland, wou jo d'ganz Politik den Intérëte vum Transportsecteur a ganz besonnesch den Intérëte vum Hafen vu Rotterdam ënnergeuerdnet ass, wann ee feststellt, dass déi hollännesch Eisebunn hire ganze Fret-Beräich verkaaft huet - si hunn en un déi däitsch Eisebunn ginn -, da muss ee sech froen, firwat eng Gesellschaft wéi d'Lëtzebuenger Eisebunn, déi d'franséisch an d'belsch Eisebunn als Aktionär huet, mat hirem Haaptclient en Accord mécht, e Partenariat mécht, an net mat engem vun hiren Aktionären. Et wier op d'mannst derwäert gewiescht, och déi Pisten ze exploréieren.

Här President, an aus all deenen Ursaachen eraus verstitt Der, dass ech a meng Fraktioun an dee Modell, deen hei proposéiert gëtt, kee Vertrauen hunn, an dass mir och deem Modell an deem Mooss net kënnen zoustëmmen. Da bleiwen awer, iwwert déi prinzipiell Bedenken eraus, eng ganz Rei vu Froen.

Den Artikel 1 Alinea 1 vun deem Text, dee mer proposéiert kréien, bestëmmt ënner anerem wéi d'Mise à la retraite vun deene

Mataarbechter vun der Eisebunn, déi elo en fonction sinn, geregelt gëtt an et gëtt gesot, dat gëtt iwwer e Règlement grand-ducal gemaach.

Mir hu gëschter hei, Här President, den Artikel 11 vun eiser Verfassung geännert. Ënnert deem alen Text, deem elo nach en vigueur ass, géif ech soe geet dat do guer net. Ënnert deem neien, wou mer elo schreiwen „règle les grands principes“ hunn ech och nach meng Bedenken, ob déi Dispositionum vum Artikel 1 och elo am Aklang ass mam Artikel 11 Alinea 5 vun eiser Verfassung, wou gesot gëtt, dass par règlement grand-ducal dat géif gemaach ginn, woubäi an deem alen Artikel stoung: „La loi organise la sécurité sociale“ an esou weider. Do froen ech mech, wann ee virun der Cour constitutionnelle dogéint Klo féiert, ob mer dann net erëm eng Kéier verléieren, an dass dann erëm eng Kéier en Affekot dëser Chamber ka virwerfe Gaffeur ze sinn.

Ech war un eenzelne Gesetzter bedeelegt, wou och Gaffé gemaach gi sinn, ech schlofen trotzdem roueg, mä awer wann een et am Viraus weess, da soll ee sech et iwwerleeën. An ech wier frou, wann ech vum Minister eng Stellungnahm zu deem Problem kéint kréien, wat den Artikel 1 Alinea 1, wat d'Constitutionnalitéit vun deem Artikel ugeet.

Dann hunn ech eng zweet Fro, wat d'Constitutionnalitéit vun enger Disposition an deem Gesetz ugeet, an dat ass déi vum Alinea 2 Artikel 2, wou mer elo jo an där Entreprise zwou Zorte vu Leit schafen hunn. Wann ee géif, wéi ech proposéiert hat, e klore Schnëtt maachen a soen, déi, déi bis elo do waren, hunn deem ale Statut, an déi, déi elo an Zukunft kommen, hunn deem neie Statut, mä mir soen, déi, déi do sinn, an déi och an Zukunft kommen, mä net am Fret-Beräich sinn, déi hunn ee Statut, an déi, déi am Fret-Beräich sinn, déi hunn en zweete Statut. An do froen ech mech, ob den Artikel 10bis vun eiser Verfassung, dee seet: «les Luxembourgeois sont égaux devant la loi», ob deem dann och nach ginn ass. Dofir wier ech och frou, wann ech zu där Iwwerleeung d'Meenung vum Minister géif kennen.

An dann, Här President, bleift eng lescht Suerg, an och dat ass eng grouss Suerg vu menger Fraktioun, dat ass déi iwwert de Surcoût. Dir wësst, Här President, dass mer viru Jore schonn eng Kéier an dëser Chamber e Gesetz gestëmmt hunn, d'Debatt war prezis op dëser Tribün den 20. Mäerz 1997, an deemools huet den zoustännege Minister, et war d'Madame Delvaux, gesot, ech zitëiere se - ech versiche se richtig ze zitëieren, mä et kann een dat noliesen am Analyteschen -: „Fir mech ass et wierklech dee leschten Effort an dee leschten Essai, dee mir maachen, fir der Eisebunn d'Méiglechkeet ze ginn, fir an d'Zukunft ze goen.“ Dat huet d'Madame Delvaux den 20. Mäerz 1997 op dëser Tribün gesot.

Deemools hu mer e kolossalen Effort gemaach, fir d'Eisebunn ze entschëlden, fir se an d'Méiglechkeet ze setzen d'Zukunft ze meeschteren, fir d'Défien, déi duerch d'Liberaliséierung géifen entstoën, fir déi ze meeschteren.

Den Artikel 7 vun deem Gesetz gesäit vir, dass während zwielef Joer de Steierzueler, dat heescht mir alleguer an nach de Rescht vum Land, de Surcoût, dat heescht dat, wat et méi kascht wéi wann eng „normal“ Entreprise géif déi Aktivitéiten iwwerhuelen, dass mir während zwielef Joer dee Surcoût géifen iwwerhuelen.

Dat ass e Surcoût, dee rechent sech einfach, am Moment graff gesinn: Transport iwwert d'Strooss, zwielef an eng hallef Millioun Defizit, am Fret, wann Der am Dokument vun dësem Gesetz d'Fiche financière kuckt, da stellt Der fest wat do steet, ech menge fir d'lescht Joer waren et am État actuel 17 Milliounen Euro, Périmètre futur 2006 15 Milliounen Euro an après restructuration nach ëmmer 8,7 Milliounen. An da steet züchteg an der Fiche financière, mat Tendence à la baisse.

Mä d'Tendance à la baisse, Här President, déi huet e Problem. D'Gesetz vun 1997 gesäit just vir, dass mer während zwielef Joer intervenéieren an duerno musse mer en neit Gesetz maachen. Dofir wollt ech den Här Minister froen, ob hien envisagéiert, fir

en temps utile - well elo wësse mer et jo, dass 2009 kënnt -, ob dës Regierung, ob dës Minister envisagéiert déi Dispositione weiderzeféieren.

A wann hien envisagéiert déi Dispositione weiderzeféieren, da muss e jo awer och bei d'Europäesch Kommissioun goen a froen, ob d'Kommissioun domadder d'accord ass. Well dat gëtt als eng Aide d'État considéiert. An déi, déi sech fir europäesch Dossieren interesséieren - an där gëtt et jo heibanne Gott sei Dank -, wann déi de Scoreboard kucke vun den Aides d'État wou Lëtzebuerg steet, dann hu mir jo do e ganz schlechte Score. Net well mer eiser Industrie esou ënnert d'Äerm gräifen, dass se scho keng Hoer méi ënnert den Äerm huet, mä awer well mer ënner anerem en Transportsecteur hunn, deem iwwerméisseg vill gehollef kritt.

An duerfir, Här President, wéisste mer gären: Wéi geet dat hei no 2009 weider? Et ass jo gesot ginn, dass d'Liberaliséierung am Personentransport och kënnt. Wéi ass et da wann déi Liberaliséierung kënnt?

Iwwregens ass dem Minister jo félicitéiert ginn, well en et fäerdeg bruecht huet, en zousätzlechen Délai fir Lëtzebuerg erauszeshloen. Och am éischte Paquet ferroviaire hate mer en zousätzlechen Délai kritt. Et ass also näischt Neies.

(Interruption)

Dir braucht mir net ze félicitéieren. Ech hunn nëmmen dat gemaach wat meng Pflicht war, well ech wouss, dass ech misst dee Secteur protégé à outre mesure protégéieren.

Ech wëll just wëssen: Wéi geet dat 2009 weider? Ech sti jo sécherlech 2009 net hei, egal wéi d'Welt weidergeet, mä awer wie steet dann hei, fir ze froen: Ouh, musse mer elo nach eng Kéier hëllefen? Ech wëll net, dass mer nach eng Kéier an déi Situatioun kommen. D'Madame Delvaux war '97 dran. Haut sti mer erëm eng Kéier dran, fir erëm eng Kéier e kolossalen Effort ze maachen, wëssend dass déi heiten Affär nach ëmmer weidergeet. Ech wéisst also gären: Wéi geet et 2009 virun?

An da wëll ech soen, Här President, dass et da Leit gëtt - ech hunn dat an der Kommissioun gesot kritt -: Jo, mir sinn elo emol amgang un deem Règlement grand-ducal ze schaffen, deem d'Exekutioun vum Artikel 7 virgesäit. Ech wëll lech do soen, de Règlement grand-ducal, dee kann ech lech elo diktéieren wann Der wëllt. «Est adoptée la convention conclue entre l'État et les CFL concernant le remboursement du surcoût. Artikel 12: Le ministre des Transports est chargé de l'exécution de la présente.»

Et war net de Problem fir de Règlement grand-ducal ze schreiwen. De Problem war fir d'Konventioun ofzeschleissen. A genau sou wéi ech d'Eisebunn itérativement opgefuerdert hunn, mer ze soen, wéi hir Strategie fir d'Zukunft wier, hunn ech itérativement der Eisebunn gesot, se solle mer endlech déi Konventioun virleeën. An och dat ass net geschitt. Ech hoffen, Här Minister, dass deem aktuellen Transportminister méi Chance huet. Et ass jo och elo méi einfach nach fir d'Eisebunn, fir de Surcoût am Fret-Beräich festzestellen, mä ech fäerten, ech fäerten, dass 2009 e béist Erwaache kënnt!

An aus all deene Grënn an deenen, déi ech hei exposéiert hunn, Här President, verstitt Der, dass meng Partei zu dësem Projet seng Zoustëmmung net ka ginn.

Merci.

» Plusieus voix.- Très bien!

» M. le Président.- Ech soen dem Här Grethen Merci. Als nächste Riedner ass nach eng Kéier den Här Schreiner age droen. Här Schreiner, Dir hutt d'Wuert.

» M. Roland Schreiner (LSAP).- Merci, Här President. Här Minister, léif Kolleeinnen a Kollegen, ech wëll natierlech elo net alles dat kommentéiere wat mäi Virriedner elo hei ugeschnidden huet a virun allem och ganz am Ufank vu sengen Ausféierungen hei gesot huet.

Ech wëll awer just soen, dass ech net eraushéieren hunn aus mengen a senge Virriedner hiren Ausféierungen, dass mer hei gesot hätten, dass an Europa de fréieren Transportminister seng Hausaufgaben net gemaach hätt. Mir wëssen, dass all eis Transportministere, egal vu wéi enger Couleur se waren, an deene leschte Joren an Europa am Kader vun deenen Diskussiounen ronderëm d'Liberaliséierungen ëmmer d'Intérête vun eisem Land vertrueden hunn an do effektiv ëmmer erëm op d'Brems getrépelt sinn. Dat war och gutt esou, an dat hu mer och ëmmer ënnerstëtzt an och ëmmer begréisst.

Wou natierlech awer vläicht d'Hausaufgaben net gemaach gi sinn, dat war awer hei

zu Lëtzebuerg. Well et muss een awer d'Fro opwerfen, wisou et da konnt esou wäit kommen, dass de Lëtzebuerger Stat un de Rand vun der Condamnatioun duerch d'EU-Kommissioun komm ass wéinst Nettranspositionum vum éischte Paquet ferroviaire. De fréieren Transportminister hat awer fënnf Joer Zäit, fir dat ze maachen. A wann hie seet, hien hätt 1999 der Eisebunnsdirektioun e Pabeier gefrot, wéi déi zukünfteg Strategie soll ausgesinn, an hien hätt deem eréischt am Mäerz 2004 kritt, ma da muss ech mer d'Fro stellen iwwert d'Autoritéit, déi de fréieren Transportminister iwwert d'Eisebunn an deene Joren hat.

Ech sinn nëmmen e klenge Buergermeeschter vun enger klenger Gemeng, mä wann ech awer menge Servicer soen, ech hätt gäre bis dann an dann dat an dat, da kréien ech dat. An ech ginn dovun aus, dass et deenen anere Buergermeeschteren hei am Haus an och op deenen anere Gemengen och esou geet. Mol heiansdo méi séier, heiansdo méi lues, mä normalerweis kënnt dat awer. An et soll kee mir dat dote verzielen, well just an där Zäit vun 1999 bis 2004 souz ech jo op enger anerer Plaz, an ech war déi Zäit ganz no derbäi, fir ze wësse wéi dat deemools gelaf ass.

Fakt ass, dass während all där Zäit vun deene politesche Responsabele kee Signal un d'Eisebunnsresponsabel gaangen ass wéi dann d'Politik am Eisebunnsberäich an am Transportberäich an der Zukunft soll ausgesinn, wat dozou gefouert huet, dass et zu enger ganz grousser Veronsécherung komm ass um Niveau vun den Eisebunner, an dass e ganz grousst Mësstraue während all deene Jore par rapport zur Politik an zur deemoleger Regierung entstanen ass.

An ech muss soen, vläicht war et och dat Mësstrauen an déi Veronsécherung, déi dozou gefouert hunn, dass dann de fréieren Transportminister haut net méi Transportminister ass. Woubäi een da ka soen, dass am Endeffekt dat jo eng Chance war, dass et esou gaangen ass, dass mer elo en neien Transportminister hunn, deem elo d'Ficellen an d'Hand geholl huet an endlech déi Reforme mécht, déi noutwendeg sinn, fir dass d'Eisebunn och an der Zukunft eng Zukunft an Zukunftschancen huet.

Dat gesot, Här President, wollt ech awer am Numm vu menger Fraktioun nach e puer allgemeng Iwwerleeungen ustellen zu dësem Projet, méi generell och vläicht zum Kader, an deem sech dësse Projet an och deem nächsten, deem herno nach zur Diskussioun kënnt, sech beweegt.

Dëst Gesetz ass jo ee Volet vun deem Reformprozess, deem ageleet ginn ass, fir eis Eisebunn am am Frachtberäich - oder virun allem am Frachtberäich - imposéierte liberaliséierten Umfeld kompetitiv ze halen. Mir hunn eigentlech kee Choix dee Wee do ze goe wa mer wëllen och an der Zukunft ee wichtigen Akteur op deem groussen Transportmaart bleiwen.

D'Regierung huet sech jo an deem Regierungsprogramm zum leeschtingsfähigen Transportsystem hei zu Lëtzebuerg bekannt, an och zu enger Eisebunn bekannt, déi d'Réckgrat dervu soll duerstellen. Dat ass och gutt esou, well d'Eisebunn net nëmmen ekonomesch, mä och volkswirtschaftlech gesinn eng ganz bedeitend Roll an eiser Gesellschaft ze spillen huet. Dat ass och an den Diskussiounen an der Tripartite kloer zum Ausdruck komm. An all implizéiert Akteuren - d'Regierung, d'Eisebunnsdirektioun an d'Gewerkschaften - hunn hei ganz grouss Efforté gemaach, fir hire Beitrag ze leeschten, fir d'Zukunft vun der Eisebunn ofzesécheren an d'Rahmbedingungen ze schafen, fir dass se dës Roll och ka gerecht ginn.

D'Liberaliséierungswell, déi zënter dem Ufank vun den 90er Joren och den Eisebunnsberäich iwwerrullt, mécht dësse Prozess awer sécher net méi einfach. Ganz am Géigendeel, en huet bis haut och nach net zu engem Qualitéitssprong am Transportsecteur a ganz Europa gefouert. D'Liberaliséierung, ënnert deene Konditiounen wéi se de Moment fonctionnéiert, ass kontraproduktiv a féiert ganz sécher net zu deenen Ziler, déi sech gesat ginn.

Wat hu mer dann erlieft an deene leschte Joren? D'Privatiséierung vun traditionellen Eisebunnsgeesellschaften, d'Zerstéckelung vun eenzelnen Aktivitéitsberäicher, den Ofbau vun Aarbechtsplazen an esou weider. Awer net onbedéngt mat dem Resultat, dass se doduerch hir Performancé fir eis Gesellschaft - well d'Eisebunn ass a bleibt en Outil socio-économique - verbessert hätt, mä awer mat der Konsequenz ganz oft, dass d'Betriebssécherheet an d'sozial Konditiounen vun de Leit, déi am Secteur schaffen an och den Usproch op eng gutt Transportdéngschtleeschung hunn, ganz oft op der Streck bliwwen sinn.

Dës Politik mécht et natierlech net einfach, fir d'Perennitéit vun enger Eisebunnsgeesellschaft hei zu Lëtzebuerg mat dem Erhale vun engem Maximum un Aarbechtsplazen ze garantéieren. An dofir ass et och gutt, dass eis sukzessiv Transportministere - och dee fréieren - an Europa ëmmer defensiv par rapport zur Liberaliséierung opgetruede sinn an d'Interessi vun eisem Land an och vun eiser Eisebunn vertrueden hunn. Ech mengen, mäi Fraktiounspräsident, de Ben Fayot, huet gëschter gesot, dass, och wa Lëtzebuerg vun oppene Grenze leeft, d'Liberaliséierung awer net dierft dat eenzeg Gesetz sinn, wat eist Zesummeliwee regléiert.

Als klengt Land mëtten an Europa profitéiert Lëtzebuerg natierlech a villen Hisiichte vun enger staarker, enger stabiler Europäescher Unioun, an déi oppe Grenze mat engem fräie Persounen- a Wuerverkéier bréngen eis och Virdeeler.

D'Liberaliséierung mécht an eenzelne Beräicher Sënn, well d'Konkurrenz d'Entwécklung vun eenzelnen ekonomesche Virgänge stimuléiert. Dat funktionéiert awer net am Eisebunnsberäich, well d'Virbedéngunge ganz einfach net erfüllt sinn, well d'Eisebunn och keng Wuer duerstellt, mä eng Déngschtleeschung ass, a well an deene meeschten europäesche Länner d'Tendenz elo besteet, d'Eisebunn, déi relativ käschtenintensiv ass - dat wësse mer -, no de Spillregele vum fräie Maart ze organiséieren. Si gleewe fest drun, dass domat automatesch d'Qualitéit an d'Accessibilitéit an d'Luucht ginn. D'Gesetzter vun Offer an Demande, déi kënnen awer bäi Wäitem net all Bedierfnisser erfüllen.

Wéi gesäit d'Realitéit dann elo aus an Europa? No deene leschte Statistiken ass den europäeschen Eisebunnssecteur weider réckleefeg. Ech wëll drun erënnere, dass e bis d'Joer 2001 op 7% zrëckgaangen ass. De Stroossentransport absorbéiert haut ronn 44% vum Giddertransport mat alle Konsequenzen op d'Congestioun vun de Stroossen, op d'Ëmwelt, op d'Gesondheet vun de Leit an d'Sécherheet op de Stroossen. A wa mer dësen Trend wëllen ëmkeieren, da brauche mer hei an Europa an och hei zu Lëtzebuerg staark Eisebunnen an och eng staark CFL, déi performant ass, déi e Service vu Qualitéit ubitt, déi sécher ass, déi attraktiv ass, an déi an der Lag muss sinn, d'Mobilitéitsbedierfnisser vun de Leit, déi hei wunnen a schaffen, ze befriedegen an och hire Bäitrag zur wirtschaftlecher an industrieller Entwécklung vum Land ka leeschten.

(M. Lucien Weiler reprend la Présidence.)

An dat muss virun allem och gëlle fir eng flächendeckend Beförderung vun de Gidder, well d'Verlagerung vun engem groussen Deel vum Giddertransport op d'Schinn haut enger absoluter gesellschaftspolitescher Noutwendegkeet entsprécht.

Ech erënnere just och an deem Kontext un eist Zil am Kader vum Kyoto-Protokoll vun enger Reduktioun vun den CO₂-Emissiounen ëm 28% bis 2012. Et ass just am Transportberäich, wou ganz grouss Aspuepotenzialer bestinn, déi och sollen a musse genotzt ginn, wa mer eis Ziler wëllen erreechen oder zumindest eisen Ziler wëllen e bësse méi no kommen.

D'Wäissbuch vun der Europäescher Kommissioun, dat d'Verkéisersentwécklung bis d'Joer 2010 beschreift, geet bekanntlech dovun aus, dass de Gidderverkéier insgesamt nach weider wäert an d'Luucht goen. Et muss also an der Zukunft drëm goen, fir den Undeel vum Stroosseverkéier um prognostizéierte Wuesstum ze reduzéieren.

Am Wäissbuch gëtt et och eng Rei vu positiven Usätz, esou zum Beispill fir déi extern Käschten, déi speziell am Stroossegidderverkéier vun der Allgemengheet gedroe ginn, ze internaliséieren. An der Praxis ass do an där Hisiicht allerdéngs bis haut wéineng geschitt, och wann d'Eurovignette natierlech en éischten Usaz duerstellt. Am Géigendeel, opgrond vun der Liberaliséierungspolitik stelle mer fest, dass an Europa an hei zu Lëtzebuerg och ëmmer méi Gidder vun der Schinn op d'Strooss ofwandere.

D'Strooss ass jo den Haaptkonkurrent vun der Schinn, och wa mer elo d'Eisebunnen an Europa openeen hetzen. Mä et ass d'Strooss, déi den Haaptkonkurrent vun der Schinn am Giddertransport ass, ganz einfach opgrond vun deenen ënnerschiddleche Konkurrenzbedingungen, déi et nach ëmmer gëtt.

Et ass en oppent Geheimnis, Här President, dass souguer déi minimal Sozialregelen am Stroossentransport net agehale ginn. Eleng de Respekt vum Reglement iwwert d'Fuerzäiten an d'Rouzäite vun de Chauffere géif eng Erhéijung vun den Tariffer ëm

ronn 20% am internationale Stroosentransport mat sech bréngen.

Et gesäit een also, dass et opgrond vun deenen ënnerschiddlechen Ausgangsbedingunge llicht verständlech ass, dass praktesch a ganz Europa de Gidderverkéier op der Schinn defizitär ass.

Hei zu Lëtzebuerg kënt dann natierlech nach de Problem vun de klengen Distanzen derbäi. Bon, eng Solutioun, fir deem Handicap entgéintzetrieden, hått kënnen dora bestoen, fir verstärkt Synergien a Kooperatioun mat den traditionellen Eisebunnsge-sellschaften aus den Nopeschlännern ze si-chen. Dës Kooperatiounen hätten dann na-tierlech missen zum Zil hunn, fir d'Traficer équitabel ze verdeelen a fir méi eng ratio-nell Organisatioun vun den Traficer iwwert d'Grenzen ewech ze garantéieren.

Haut steet d'finanziell Rentabilitéit am Vierdergrond, wat net nëmmen dozou féiert, dass weider Personal riskéiert ofgebaut ze ginn, mä och en Deel Réckzuch aus dem Giddertransport ageleet gëtt an och schonn ageleet ginn ass an deene leschte Joren.

Dat ass natierlech à moyen terme, à long terme eng ganz fatal Entwécklung, well ganz Regiounen da riskéiere vum Gidder-verkéier ofgetrennt ze ginn, esou dass och eng industriell Diversifikatioun mat Hëllef vun der Eisebunn net méi méiglech wier.

Et wär fir meng Begrëffer e fatale strate-gesche Feeler aus gesamtgesellschaftle-chen Ursachen, fir en Offbau vun de Capa-citéiten an de Réckzuch aus dem ländleche Raum zouzeloossen. Anstatt sech vum Client lasszemaachen, muss och déi nei Gesellschaft op de Client zougoen, an ech ginn emol dovun aus, dass se dat och ugeet an offensiv ugeet. Déi nei Gesellschaft, déi elo gegrént ginn ass, d'CFL-Cargo, ver-sicht duerch eng offensiv kommerziell Poli-tik eng flächendeckend Versuergung ze maachen a sech als héichwäertegen Trans-portakteur um Marché ze profiléieren.

Ënnert deene gegebene Viraussetzunge mécht de Modell, deen Tripartite gewielt huet, fir am Kader vun enger neier Gesell-schaft den Haaptclient Arcelor ze fidéliséie-ren, natierlech absolut Sënn. Et ass en neie Modell, mat deem jiddferree seng Erfah-runge muss maachen. Et wäert duerfir och ganz vill Fangerspëtzegefill noutwendeg sinn, fir dat zesummezeféieren, wat haut nach net zesummegefuert ass, wat nach de Moment an de Kannerschong stécht.

Mir sollen op alle Fall där neier Gesellschaft all Chance fir d'Zukunft ginn, fir dass et déi „success story“ gëtt, déi de Minister virun engem Joer oder viru bal engem Joer hei ugeduecht huet.

Ech wëll och en passant soen, dass et jo och dem Minister gelongen ass, déi nei Ge-sellschaft zu Bréissel notifizéiert ze kréien, an dann, och wa schonn éinescht hei Félici-tatiounen ausgedeelt gi sinn, wëll ech dann och hei félicitéieren. Den Dossier muss gutt gewiescht sinn.

Als LSAP hu mer Jo gesot zu dësem Modell, grad wéi mer och Jo gesot hunn zu all deenen aneren Accorden, déi an der Tripartite getraff gi sinn. Mir hunn net nëmme mat Sa-tisfaktioun zur Kenntnis geholl, dass d'Eise-bunn en integrierte Verkéiersbetrib bleift an dass d'Unitéit vun der Entreprise garan-téiert gëtt, mä och hu mer mat Satisfaktioun zur Kenntnis geholl, dass de Statut vun den Eisebunner net ofgeschaf gëtt, well - an d'rezent Evénementer änneren näischt do-run - Betribssécherheet a Statut ganz enk matenee verbonne sinn. Dofir ass et wich-teg, datt d'Regierung hiert Verspriecheen aléist an näischt um Statut vun den aktuel-len Eisebunner ännert, an dat gëllt och fir déi zukünfteg Eisebunner, déi an d'Société mère am Kader vun der sougenannter klen-ger Léisung wäerten erakommen, och wann dat dann net méi gëllt fir déi nei Eisebunner, déi an déi nei Frachtgesellschaft elo age-stallt ginn.

Här President, mat deenen zwee Projets de loi vun haut schléisse mer d'Ëmsetzung vum éischte Paquet ferroviaire endgültig of, an d'Integratioun vum zweete Paquet ferro-viaire an eis Législatioun ass an der Maach a soll am éischte Semester 2007 iwwert d'Bühn goen.

Schonn zeechent sech um Horizont den drëtte Paquet ferroviaire of, dee sech da mat der Liberalisatioun vum internationale Persouneverkéier, dee bis elo ausgeklamert war, beschäftegt. Bis 2010 soll dee jo an der Europäescher Unioun liberaliséiert sinn. Hei zu Lëtzebuerg, et ass scho gesot ginn, hu mer do zwee Joer Ausstand kritt bis 2012. Et geet also ganz séier an Europa.

An et muss ee wëssen, dass déi eigentlech Effetë vun deenen zwee éischte Paquets ferroviaires nach ëmmer net ofzeschätze sinn. Awer mir si schonn zumindest an der

Philosophie an an de Gedanke bei deem drëtten. Et gëtt zwar nach kee Konsens um europäesche Plang iwwert d'Inhalter.

Ech vertrauen och dem Minister, dass en an den Diskussiounen um europäeschen Ni-veau versicht, wéi ëmmer, all Schued vu Lëtzebuerg ofzewenden, mä mir däerfen d'Aen natierlech net zoumaachen. An de Marc Spautz huet et ganz richteg gesot: Mir wëllen net nach eng Kéier riskéieren hei ën-ner Zäitdrock ze geroden. Mir däerfen d'Aen net zoumaachen a mir sollen eis esou séier wéi méiglech och par rapport zu deem, wat op eis duer wäert kommen am Kader vum Paquet ferroviaire, positionéie-ren, fir net erëm eng Kéier et ze riskéieren, un de Rand vun enger Condamnatioun zu Bréissel ze kommen.

Mir sollen dat maachen am Dialog mat de Sozialpartner a mam Zil fir eng Solutioun ze sichen, déi den Imperative vun der Kompe-titivitéit, mä och deene vun der Sécherheet an der Qualitéit, awer och de legitimen Uspréch vun den Eisebunner Rechnung dréit. An et versteet sech vum selwen, dass bis dohin natierlech all eventuell Iddië vun eventuell ugeduechtene weidere Filialisati-ounen op der Touche sollen a musse blei-wen.

A fir dat ze ënnermaueren, alles dat wat ech elo gesot hunn, wëll ech, Här President, am Numm vu véier Fraktiounen hei aus der Chamber eng Motioun déposéieren.

Motion 1

La Chambre des Députés,

- considérant qu'avec l'adoption des deux projets de loi 5560 et 5589 tous les instru-ments législatifs auront été introduits pour assurer la transposition en droit national du 1^{er} paquet ferroviaire ainsi que pour la mise en oeuvre des conclusions de la tripartite ferroviaire du 20 décembre 2005 afin de garantir la pérennité de l'activité fret des CFL dans un environnement libéralisé à partir du 1^{er} janvier 2007;

- considérant avec satisfaction que la Com-mission européenne vient de se désister des procédures entamées devant la Cour de Justice des Communautés européennes à l'encontre du Grand-Duché de Luxem-bourg pour non-transposition du 1^{er} paquet ferroviaire;

- considérant que les dispositions des di-rectives du 2^e paquet ferroviaire qui sont ve-nues à échéance le 30 avril 2006 ont fait l'objet d'une transposition partielle en droit national;

- considérant l'intention du Gouvernement d'entamer au courant du 1^{er} trimestre 2007 la procédure législative pour l'intégration dans la législation nationale de toutes les dispositions du 2^e paquet ferroviaire;

- considérant que par analogie au secteur du fret ferroviaire, l'horizon de l'ouverture à la concurrence du domaine du transport in-ternational de voyageurs s'annonce dans le 3^e paquet ferroviaire pour 2010 au sein de l'Union européenne, voire pour 2012 au Luxembourg;

invite le Gouvernement

- à préparer l'ouverture à la concurrence du domaine du transport ferroviaire internatio-nal de voyageurs requise dans le cadre de la transposition du 3^e paquet ferroviaire pour aboutir en temps utile;

- à poursuivre sur la voie du dialogue social engagée avec succès dans le cadre de la tripartite ferroviaire de 2005 afin de parvenir à une solution équilibrée permettant de ma-rrier les impératifs de sécurité, de qualité et de compétitivité avec les aspirations légi-times des cheminots en matière de qualité de vie et de s'assurer en attendant à ce qu'aucun projet de filialisation de l'activité voyageurs des CFL ne soit mis en oeuvre.

(s.) Roland Schreiner, Félix Braz, Gast Gibé-ryen, Roger Negri, Marc Spautz.

» **M. le Président.** - Merci.

» **M. Roland Schreiner (LSAP).** - Zum Schluss wëll ech dann awer nach, éier ech et vergiess hunn, an da sinn ech beim Schluss, den Accord vun der LSAP-Frak-tioun zu dësem Projet de loi bréngen.

Merci.

» **Plusieurs voix.** - Très bien.

» **M. le Président.** - Merci, Här Schrei-ner. Den nächste Riedner ass den honora-belen Här Braz. Här Braz, Dir hutt d'Wuert.

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Här Pre-sident, Dir Dammen an Dir Hären, déi gréng Fraktioun huet am Kader vun der Diskus-sioun iwwert den Accord vun der Tripartite selwer scho gesot, wat se zum Accord ze soen hat. Mir wëllen och dofir haut dat net

nach eng Kéier widderhuelen. Mir bleiwe bei eiser Attitüd, dass mer zefridden doriw-er waren, dass et konnt zu engem Accord kommen, dass et ënnert deem immensen Zäitdrock, ënnert deem d'Eisebunn zu Lët-zebuerg stoung, konnt méiglech sinn, en Accord ze fannen, deen et erlaabt, ouni so-zial Konflikter, ouni weider Zäit ze verléieren, ouni weider onendlech Diskussiounen e Cran d'arrêt ze setzen an ze soen: Vun elo u gëtt geschafft, vun elo u gi mir eriwwer an eng Phas vun der Ëmsetzung.

Dofir wëlle mer och haut eis net u weideren Nachhutgefechter bedeelegen. Mir wëlle kloer soen, dass mer déi Optioun, déi mer eemol ënnerstëtzt hu beim Accord vun der Tripartite ferroviaire, dass mer deen Accord ënnerstëtzen a wëllen eriwvergoen an d'Ëmsetzung.

Dofir ass et och kloer, dass mer der Mee-nung sinn, dass déi Gesetzter, déi haut um Dësch leien, d'Ënnerstëtzung vun der grén-ger Fraktioun wäerten hunn, well mer gären hätten, dass d'CFL-Cargo en Erfolleg gëtt. Et ass eng absolut Prioritéit, dass mer et fäerdeg bréngen och als Lëtzebuerger Land, mat eiem ganz geréngen Undeel um gesamteuropäesche Fret-Marché, trotz-deem eise Bättrag och ze leeschten am In-térêt vun eiser Industrie an och am Intérêt vu ville klenge Betriber vun deenen oft net geschwat gëtt, wa vun der CFL-Cargo ge-schwat gëtt. Mä do sinn och Verlichtungen an Aufgaben, déi déi Sociétéit muss wouer-huelen am Intérêt vun de klenge Betriber.

Et geet awer och ganz kloer ëm d'Engage-menter, déi mer geholl hunn am Kader vun de Kyoto-Accorden, an déi kënnen mer net respektéieren, wa mer net bei der Fro vun der Mobilitéit, an dozou gehéiert och den Transport vum Fret, wa mer dat net an de Grëff kréien. An dofir ass dat heiten och en éischten Outil vu grousser Importenz am Kader vum Klimawandel, dee politesch lues mä sécher déi kritesch Mass kritt, déi e brauch, fir kënnen zu seriöe Mesuren iwwer-zegoen, déi der Dimensioun vum Problem och ugepasst sinn.

Mir wëllen awer trotzdem och op déi eng oder aner Saach reagéieren. Wa mer och e bësse Verständnis hu fir dem fréiere Minis-ter Grethen säin lenger, well et ass objektiv net falsch feststellen, dass de sozialis-tesche Minister Lux verschidde Saache méi llicht konnt maache wéi dee liberale Minis-ter Grethen.

(Interruption)

Dat ass e Fait. Dat ass den Ëmgang. Woubäi ech net wëll soen, dass dat net och vläicht verschëllt ass. Ech stellen dat just gäre fest, ouni ze soen, dass dat elo nëm-men Affer wier oder nëmmen Täter. Et ass e Fait awer, dass effektiv déi Relatiounen, déi de Minister Lux opgebaut huet, anerer ware wéi déi, déi de Minister Grethen opbaue konnt. Mä trotzdem, wann hien och virdrun en engagéierte Plädoyer gehalen huet a vir-gerechent huet wéi héich d'Käschte bei der Bunn wären, do wëlle mir awer trotzdem och zwou Saachen dozou als gréng Frak-tioun bemierken:

Déi éischt Saach ass déi, dat ass e Constat, dass natierlech eng Gefor nach ëmmer do-ranner besteet, dass d'Konkurrente vun der CFL-Cargo, d'Opérateuren aus deenen anere Länner, bei der Käschtestruktur Vir-deeler hunn. Dat ass zweifellos richteg, an dat ass en Ëmstand, dee mer och vu Lëtze-buerg aus nëmmen doduerch géinge ver-bessere kënnen, andeems mer eis Gehäl-terstruktur bei der Sociétéit à la base revi-déiere géingen, fir se deenen unzepassen, déi eis Konkurrenzfirmen am Ausland hunn.

Allerdéngs muss een awer och aschrän-ken hannendrunhänken, dass zu Lëtze-buerg d'Paiestruktur net nëmmen am Beräich vum Fret bei der Eisebunn méi héich ass wéi am Ausland. Ech mengen, dass dee Constat do net spezifesch ass fir dëse Secteur. Lëtzebuerg huet am Allge-menge méi eng héich Paiestruktur. Dat geet bei der Fachkraaft an der Keess vun engem Supermarché u bis queesch eriwwer duerch de Gaart, duerch sämtlech Sec-teuren, esou dass, wann dat Argument dat eenzegt wier, wat géing bestiechen, net nëmmen d'CFL-Cargo e Problem hätt, mä dann hätt dat ganzt Land e Problem, deen et net kéint léisen. Dofir menge mer, dass dat Argument do e bësse kuerzgräift.

En zweet Argument, wat vum Här Grethen net opgeworf ginn ass, dat ass awer och déi Feststellung bei den Defiziter, déi bei der Bunn gemaach ginn: Do ass sécher en Deel dobäi, deen net esou einfach soll hiegeholl ginn, mä et ass awer och en Deel dobäi, deen domadder begrënnt ass, dass d'Eise-bunn am Verglach mat hire Konkurrenten op der Strooss, well vun deenen ass jo och ge-schwat ginn, natierlech alles an hire Bilane stoen huet, während eng ganz Rei Betriber, déi d'Strooss am Beräich vum Fret benot-

zen, e ganzen Deel vun hire Käschten net an hirem Betrib mussen an der analytescher Konta opféieren.

D'Eisebunn huet, an net nëmmen zu Lëtze-buerg, mä a ganz Europa, den Nodeel, dass an hire Bilane sämtlech Fraisën op-dauchen, sämtlech Recetten awer och sämtlech Dépensen, an dass se natierlech e groussen Deel vun hire Käschten net ex-ternaliséiere kann, wéi dat beim Transport iwwert d'Strooss geschitt. Dofir ass et och net méi wéi normal, dass an Europa Ustren-gungen ënnerholl ginn, fir dee Konkurrenz-nodeel, dee politesch gewollt ass, deen ein-fach gewuess ass iwwer Jorzéngten, dass dee vun der Politik als solchen éischstens unerkannt gëtt an zweetens och als solche behuewe gëtt: Stéchwuert Vignette, soss kréie mer och do ni déi Situatioun, déi et da wierklech erlaabt, déi Vergläicher unzustel-len.

Wou mer awer wëllen an déiselwecht Rich-tung vläicht goen, awer eppes opwerfen, wat den Här Grethen nach selwer mam Numm net genannt huet, dat ass - an dat ass do wou mir als gréng Fraktioun den Hauptasazpunkt gesinn - manner bei der Paiestruktur, wa mer déi wëlle vergläiche mam Ausland. Et soll ee fairerweis och zur Entschëllegung vun der Eisebunn bemier-ken, dass d'Konkurrenz iwwert d'Strooss eng Rei Avantagen huet, déi d'CFL net huet.

Par contre gëtt et ee Gradmiesser, an dat ass deen eenzegen ëm deen et eiser Mee-nung no geet, dat ass dee vun der Effizienz a vun der Produktivitéit. Do si bestëmmt nach Saachen ze maachen, an dat ass näischt wou et nëmme géing dorëms goen, d'Paien ze kierzen, mä do geet et dorëms, am rengen Alldag vum Betrib wierklech ze kucken, wou mer am Beräich vun der Pro-duktivitéit a vun der Effizienz vun der Aar-becht schaffe kënnen.

Mir akzeptéieren och net, wann da gesot géing gi vu Säite vun de Gewerkschaften, dass dat Wuert Effizienz oder Produktivitéit direkt gläichzesetze wier mat Murks op Käschte vun der Sécherheet. Et muss ee klipp a kloer soen: Wann een net amstand ass, déi zwou Saachen auserneenzehalen, dann huet ee sech zum Deel als Interlo-cuteur disqualifizéiert. Et muss ee klipp a kloer soen, dass et muss méiglech an erlaabt sinn, eng Debatt doriwwer ze féieren, ob d'Effizienz an ob d'Produktivitéit bei der CFL-Cargo op der Héicht ass vun eise Kon-kurrenten. Et ass do wou mer eis effektiv vergläiche kënnen mat de Konkurrenzbetri-ber, an et ass och do wou mer mengen, dass ee soll am Detail a seriö mat deene Saachen do ëmgoen.

A wa virdrun de Kolleeg Schreiner gesot huet, dass mer géingen déi ganz eu-ropäesch Bewegung vun der Liberaliséie-rung matmaachen, well mer do keng Alter-nativ hätten, da wëlle mer och do nach eng Kéier ënnersträichen an drop äntwerten, dass dat Eenzegt, wou mer wierklech keng Alternativ hunn, eben déi Diskussioun ass iwwert d'Effizienz, iwwert d'Orientéierung nom Client, elo beim Fret awer och herno beim Persounentransport. Och dat ass deen eenzege Punkt, wou mer keng Alter-nativ hunn eis ze orientéieren no de Wënsch vun de Clienten, sief et am Persounentrans-port, sief et am Beräich vum Fret.

Dat muss déi ieweschst Maxim si vun der Or-ganisatioun vun der CFL-Cargo an och vun der CFL, déi nach bis 2012 net ënnert deem Konkurrenzdrock do besteet. An dat muss och de Minister an eisen Ae bei sengen Aar-bechten an deenen nächste Jore guidéie-ren, onofhängeg vun allen anere Punkten, déi och wichteg sinn an déi mer elo net wël-len einfach zu onwesentlechen Aspekter degradéieren. Mä d'Nummer eent vun de Suerge muss déi dote sinn. Et ass do wou mer hausintern selwer dofir suerge kënnen, dass mer besser ginn an dann och wierk-lech déi Bilanen, och déi kommerziell Bi-lanen, verbessere kënnen.

Wa mer dëst Gesetz elo gestëmmt hunn, si mer oppgericht, fir am Beräich vum Fret de Match unzegoen.

» **M. Camille Gira (DÉI GRÉNG).** - Op-gestallt.

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Oder opgestallt - wann dat dem Kolleeg Camille besser gefält -, fir am Beräich Fret de Match

unzegoen, ouni ze wësse wéi d'Issue ass. Esou muss een awer kloer soen, dass eigentlech haut da fir déi responsabel Leit d'Aarbecht ufänkt, fir datselwecht ze preparéieren am Beräich vum Persounentransport. 2010 respektiv 2012, dat geet elo ganz séier. Et muss kloer sinn, a jidderengem kloer sinn, dass déi Grundlagen, déi mer haut geschafen hunn am Beräich vum Fret, natierlech wäerte méi wéi dinglech si wann et ëm déi aner Diskussiounen geet.

An déi Virstellungen, dass mer et kéinte fäerdeg bréngen, am Beräich vum Persounentransport komplett aner Solutiounen ze fanne wéi déi, déi mer elo fonnt hu bei der CFL-Cargo, déi sinn eiser Meenung no net schrecklech zukunftsfaeg. Et ass kloer, dass haut déi Diskussioun wäert ufänken iwwert d'Moderniséierung vun der Aarbecht bei der Bunn am Beräich vum Persounentransport.

Dat gesot wëlle mer awer d'Geleeënheet och notzen, fir dem Minister zwou Froen ze stellen.

Mir hunn, Här Minister Lux, gelies an der Zeitung vun haut, dass och um Niveau vun der Eisebunn, am Kontext vun deem dramateschen Accident, dee mer haten, eng Schwäizer Firma ugestallt ginn ass, eng Etüd ze maachen iwwert d'Sécherheetssystemer am transfrontalière Beräich. Mir wäere frou wann Der eis doriwwer kéint e puer Renseignementen ginn. Och iwwert d'Délaien, déi déi Firma gesat kritt huet.

Mir wëllen awer och gären de Minister froen, wou mer dann dru si mat der Direktiv 2004/49, déi iwwert d'Sécherheetssystemer an der Eisebunn schwätzt. Mir wëssen, dass mer en Deel schonn dovunner ëmgesat hunn. Mir hunn awer nach e groussen Deel dovunner net ëmgesat. Do geet et ëm ganz wichteg Saachen, an zwar beispillsweis ëm d'Schafe vun enger onofhängeger Behörd, déi kann Investigatiounen maachen am Fall ebe vun Accidenter op der Bunn; dass dee Volet vun de Sécherheitsautoritéite soll onofhängeg si vun der Bunn. Och do sinn nach Rechter vun der Direktiv ëmzesetzen. Do sinn eng Rei prezis Virstellungen doriwwer dran an der Direktiv, wéi déi Sécherheitsbehörden an och déi onofhängeg Investigatiounsbehörden am Fall vun Accidenter ze schaffen hunn.

Do wollte mer vum Minister wëssen - well eisen Informatiounen no wier Lëtzebuerg praktesch dat eenzegt Land, wat se nach net komplett ëmgesat hätt -, wou mer mat der Ëmsetzung dru sinn, fir se ze vervollstännegen.

Mir wollten nach eng lescht Fro un de Minister riichten, fir ze wësse wou mer dru sinn, och opgrond vun deene rezenten Aggressiounen, déi et gouf, sief et a Bussen, sief et an Zich; wat keen neie Phenomeen ass, wat awer e Phenomeen ass, deen eng Tendenz huet zouzehuelen. Do gëtt et en Aarbechtsgrupp um Niveau vum Ministère, dee mat sämtlechen Opérateure bestallt ass an dee schonn eng Rei Joren un där Problematik do schafft. Mir wollten de Minister froen, wéini een do ka mat Konklusiounen vun deem Aarbechtsgrupp rechnen, fir ze kucke wéi eng Instrumenter dass mer eis an Zukunft musse ginn, fir där Problematik do och kënne gerecht ze ginn.

Ech soen Iech Merci.

» **Plusieurs voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Merci, Här Braz. Als nächste Riedner ass den honorabelen Här Gibéryen agedroen.

» **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, fir d'éischt och e Merci un de Rapporteur, de Kolleeg Roland Schreiner, fir säi schrëftlechen a mëndleche Rapport. Den 21. Dezember 2005 hate mer heibannen an der Chamber een Débat de consultation iwwert d'Resultater vun der Eisebunnstripartite, wou mer alles dat, wat mer haut gréissten-deels hei héieren oder och nach wäerte soen, och schonn eng kéier gesot hunn.

Mir hunn deemools als ADR eisen Accord zu deem Resultat vun der Eisebunnstripartite ginn. Mir hunn och deemools déi Motion mat ënnerschriwwen a mat gestëmmt, déi d'Regierung invitéiert huet ze légiféréieren, wat dann och elo geschitt ass a wat

dann haut eben hei elo en Ofschloss duerch de Vote de Mëtten an der Chamber duerch déi zwee Projekte fënnt, de 5560 iwwert de Statut an de 5589 iwwert d'Acquisitioun vu Material.

Et hätt een och kënne déi zwee Projeten an enger Diskussioun maachen, well mer soss de Risiko lafen, datt mer eis vläicht widderhuelen. A well alles gesot ass, mengen ech, kann ech elo scho soen, Här President, datt mir déi zwee Projekte wäerte stëmmen. Da brauch ee vläicht herno beim zweete Projet net nach eng kéier erauszegoen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir de Statut, deen dëst Gesetz betrëfft, do hunn ech schonn am Dezember hei gesot - ech wëll et net nach eng kéier zitëieren -, datt mir am Fong an der Vergaangenheet ëmmer eng Ausso gemaach hunn, an och 2004, wéi mer gesot hunn, wa mer och den Hierscht 2005 fir d'Tripartite ferroviaire als vill ze spéit ugesinn, esou widderhuele mer awer och wat mer schonns verschidentlech gesot a geschriwwen hunn, nämlech dass am Kader vun der europäescher Liberaliséierung vum öffentlechen Transport an nei ze grënnende Gesellschaften, déi nom privatrechtleche Recht fonctionnéiere musse, déi aktuell CFL-Beamten hire Statut musse behalen.

Mir insistéieren awer och drop, datt net un der Carrière vum aktuelle Personal gefréckelt gëtt, och da wann et d'Allgemengheet eppes kascht. Dat neit Personal soll am Géigenzuch ënner privatrechtleche Konditiounen agestallt ginn.

Dat war eis prinzipiell Ausso, déi mer ëmmer an der Vergaangenheet gemaach hunn, an dat war och dat, wat an der Tripartite als Resultat erauskomm ass a wat och elo hei am Projet säin Nidderschlag fënnt.

Laut dësem Projet ginn an Zukunft Gesellschaften, déi an hirer Haaptsaach am Frachtberäich aktiv sinn, Wuerentransport maachen, privatrechtlech géréiert, an déi Leit, déi nei an déi Gesellschaft kommen, falen net méi ënnert de Statut vun der Eisebunn, wéi e vun 1920 u besteet.

Dat aktuellt CFL-Personal, wat an déi Gesellschaft eriwergeet, behält säi Statut, an déi aner Leit, déi vun der Arcelor eriwierkommen oder spéider agestallt ginn, kréien de Privatstatut.

Mir hunn also fir d'éischt och elo eng kéier eng Gesellschaft da gegrënnt, wou mer zwee Statuten an enger Gesellschaft fonctionnéieren hunn. Mir kënne eis erënneren, wéi mer 1999 d'Reform vum Pensiounsregime am öffentlechen Dénsgscht gemaach hunn, datt dat eng vun deene groussen Diskussiounen war, ob et méiglech wier an engem Betrib Leit ze hunn, déi ënner zwee Regimer falen. Dat war wuel net am aktiven, mä herno am Pensiounsregime. Esou kréie mer och elo hei e Betrib, wou mer Leit kréien, déi déiselwecht Aarbechte maachen, déi awer ënner zwee Regimer falen an doduerch och noutgedrongen zwee verschidde Léin wäerten hunn.

Mä ech mengen, dat bedeit eben, datt een dee Wee muss goen. Mir hu keen anere Choix, wann een deenen ale Leit gären hiert garantéiert an et weess een awer, datt ee muss no privatrechtleche Kritären eng nei Gesellschaft grënnen.

Mir hunn dat ëmmer vun eiser Säit aus esou betruucht. An ech wëll och duerfir soen, datt mer laang Joren heibannen an der Chamber awer och eng gewëssen Opposition géint dee Wee festgestallt hunn. An ech wëll dat och hei nach eng kéier ënnersträichen, wat ech scho gesot hunn: Ech sinn iwwerzeegt, quitte datt den aktuellen Transportminister hei e gutt Resultat opzeweisen huet, hunn ech awer och gesot, datt dat Resultat mat engem liberalen Transportminister wéi dem Henri Grethen doudsécher net machbar gewiescht wier.

Well déi Zäit, wéi den Henri Grethen Transportminister war - an ech si jo elo net deen, deen hei muss d'Thees vum Henri Grethen verrieden, mä et ass awer eng historesch Tatsaach -, hunn d'Gewerkschaften aus deem Secteur dach awer ganz staark Opposition dergéint gemaach, fir datt net nëmmen - wou mer eis eens waren - déi Aktuell, mä och Zukünftger missten ënnert de Statut falen.

An ech mengen, wann een zum Beispill virun de Wahlen kuckt, do hunn d'Kollege vum Landesverband esou e Froebou erausgeschéckt, dee se un d'Parteien geschéckt hunn. An eng Partei war do, déi am Fong ganz kloer war, déi net laang ronderëm de Bräi geschwat huet, déi net ëmschriwwen huet oder vag Aussoe gemaach huet, mä déi alles, quasi all Fro ganz kloer just mat „Ja“ beäntwert huet: Dat war am Fong d'LSAP.

De Landesverband hat deemools insgesamt 16 Froe gestallt an hirem Froebou, an déi huet d'LSAP praktesch alleguer einfach mat „Ja“ beäntwert. D'Eisebunner haten am Fong keen anere Choix, wéi d'Sozialisten ze wielen,...

(*Interruption*)

...well zu enger Partei, déi esou kloer ausseet, déi zu de Gewerkschaften seet: Egal wat Der eis elo gefrot hutt, mir soen zu allem Jo a soss guer näischt, do kann et keng Konkurrenz ginn.

(*Interruption*)

Do muss een einfach déi Partei wielen.

D'Realitéit ass natierlech no de Wahlen ëmmer e bëssen aneschtens wéi se virun de Wahlen war, well déi éischt Fro: Wird Ihre Partei die nationale Eisenbahngesellschaft CFL als öffentlichen und integrierten Transportbetrieb absichern? Ja! Wird sie den CFL die notwendige Kapitalerhöhung zugestehen? Ja! Wird sie die Dienstleistungsverträge mit der CFL im Bereich Personentransport entsprechend der Lebensdauer des neuen Materials verlängern? Ja! Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, dass die Zugbegleitung, die Fahrkartenschalter, die Reisezeiten bei der CFL in vollem Umfang abgesichert werden? Ja!

(*Interruption*)

Wird sie die Busbetriebe der CFL attraktiv in öffentlicher Hand absichern und ausbauen? Ja! Esou kann ee roueg virufueren, vu vir bis hinnen: Wird sie sich zum Eisenbahner-Personalstatut bekennen? Ja!

Sou ass dat vu vir bis hanne gaangen. Also, d'Eisebunner, wa se e bëssen objektiv waren, konnte keng anerer wéi d'Sozialisten wielen, well méi kloer konnt keng Partei sech zu all deene Fuerderungen vun de Gewerkschaften äusseren, wéi se deemools virun de Wahlen opgestallt si ginn.

Haut de Mëtten huet och de Kolleeg Schreiner hei gesot, hie wier frou, datt de Statut ofgeséichert gi wär. Jo, en ass ofgeséichert fir déi Leit, déi elo do sinn. Mä dee Statut stierft awer aus. Ech mengen, dat soll een awer da ganz kloer och esou gesinn, wéi dat ass, datt een hei op e Wee gaangen ass, dee mer matdroen, well mer einfach soen: Mir wëllen deene Leit, déi elo do sinn, näischt ewechhuelen.

Mir hunn och ëmmer hei dofir plädéiert, well mer zum Beispill am Bussecteur scho viru Jore gesinn hunn, wéi do eng Augmentatioun komm ass, an haut gesäit ee wivill Bussen do fueren, déi praktesch zum ganz groussen Deel ënner Privatentreprisë fueren. Wann d'Eisebunner méi fréi bereet gewiescht wieren, och an deem Beräich ze soen: Ma déi nei Chauffeuren, déi mer op d'Eisebunn eranhuelen, déi gi mer och ënner de privatrechtleche Statut; da sinn ech iwwerzeegt, datt haut och d'Eisebunn als Gesellschaft hire Busbetrib hätt kënne ähnlech ausbauen, wéi dat déi privat Busbetreiber gemaach hunn.

Mä doduerch, datt se et net gemaach hunn, datt se gesot hunn: En Neien, dee bei eis an deem Secteur agestallt gëtt, muss erëm ënner deenen ale Statut kommen; hu se den Terrain opginn, a si hunn e quasi ganz un d'privat Busentreprisen ofginn. Ech mengen, och dat muss een esou gesinn, wann ee mengt e misst een einfach stur op enger Haltung bleiwen - d'Realitéit vum Maart, déi sinn awer eben aneschtens, an déi bestëmmen a wat fir eng Richtung datt ee geet, ob een dat wëllt oder net.

Et ass sécher esou, Här President, wa mer esou e Projet wéi deen hei maachen, da muss een natierlech och d'Fro stellen, wéi mer e finanzéieren. An duerfir wier et gutt gewiescht, wann een déi zwee Projeten am Fong hätt kënne mateneen diskutéieren, well mer jo och hei iwwert deen anere Projet fir eng interessant Zomm awer als Stat Installatiounen an Infrastrukturen opkafen, wou dann och eben déi Gesellschaft Méiglechkeete kritt, fir ze fonctionnéieren, an ënner anerem och eben déi Garantië kritt, wat de Statut ubelaangt. Ech fannen dat awer e gudder Wee.

Mir hunn dat och an anere Secteuren. Ech erënneren un d'Stolindustrie. Wéi mer déi restrukturéiert hunn, huet och d'Allgemengheet - déi national Solidaritéit - vill Gelder opbruecht, fir eben en Aarbechtsplazofbau ze verhënneren, d'Restrukturéierung an der Stolindustrie esou gutt wéi méiglech ze begleeten, datt d'Leit net sollen Aschränkungen an hire Gehälter oder sozialen Ofsécherunge kréien. Och do war eng national Solidaritéit gefuerdert. An ech gesinn dat hei an deemselwechte Licht, datt och elo hei d'Allgemengheet ee finanziellen Apport bréngt, fir eben dee Wee do kënne esou gutt wéi méiglech ze goen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wéi gesot, op de Projet selwer brauche mer net méi vill anzegoen, oder op de Grond firwat datt mer dat alles maachen. Dat hu mer alles schonn an eiser Debatt am Dezember d'lescht Joer gemaach. Ech wëll just soen, datt mir dee Wee hei gäre matginn, well dat eisen Iddien ëmmer entsprach huet, wéi mir se heibanne vertratt hunn. A mir hoffen, datt mer och déi nächst Etapp iwwert d'Liberaliséierung vum Persouneverkéier esou séier wéi méiglech iwwert d'Bühn kréien, well och do ass et esou: Wat mer méi laang waarden, wat mer am internationale Konkurrenzkampf méi an d'Hannertrefe geroden.

Mir hu wuel zwee Joer méi laang kritt. Wa mer déi brauchen, dann ass et gutt, datt mer se kritt hunn. Mä et sollt net eist Zil sinn, fir et duerfir zwee Joer no hinnen ze verréckelen, well soss komme mer och zwee Joer an d'Hannertrefe vis-à-vis vun der internationaler Konkurrenz. A mir wënschen der Regierung, fir se déiselwecht glécklech Hand huet, fir d'Liberaliséierung vum Persouneverkéier ze realiséieren, wéi dat hei am Fret-Beräich de Fall war.

Ech soen Iech Merci, a ginn d'Zoustëmmung.

» **M. le Président.** - Merci, Här Gibéryen. Domat ass d'Lëscht vun de Riedner épuiséiert. Elo huet den zoustänneg Minister, den Här Lucien Lux, d'Wuert. Här Lux!

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleginnen a Kollegen, ech wëll fir d'éischt soen, dass ech dankbar si fir den Toun vun där Debatt, déi mer de Mëtten hei gefouert hunn, déi eng sachlech Auseensetzung war iwwert dee Wee, dee mer d'lescht Joer am Dezember am Beräich vun der Ouverture vun der Eisebunn am Frachtberäich iwwert d'Tripartite-Accorden opgemaach hunn. Ech wëll och der Kommissioun a virun allem hirem Président-rapporteur Merci soen, dass mer dat hei schnell konnte maachen, well gewosst ass - an et ass e puermol de Mëtte gesot ginn -, dass den 1. Januar 2007 déi Ouverture virun der Dier steet. A wann een op de Kalenner kuckt, da gesäit een, dass dat net méi laang ass.

Ech wëll och bei dëser Geleeënheet profitéieren, fir all deenen, déi an deene leschte Méint op deene richteg Plazen, do wou effektiv muss gewuddert a geschafft ginn, fir déi Projeten hei op d'Schinnen ze kréien, vun dëser Plaz aus ze félicitéiere fir déi exzellent Aarbecht, déi se gemaach hunn. Ob dat bei der Eisebunn, bei der Arcelor an an der Tëschenzäit och schonn an der CFL-Cargo ass, et kann een, mengen ech, den Hutt zéien.

An ech halen et do mat deem, wat den Här Grethen gesot huet: Ministere sinn dann dofir do, fir hir Pflicht ze maachen. An anerer mussen aus dem Suedel goen, fir derfir ze suergen, dass mer dann effektiv à partir vum 1. Januar kompetitiv op de Schinne vun Europa am Frachtberäich kënne oeuvréieren. An ech mengen, dat ass dank enger grousser Leeschtung vun all deene Leit do an deene leschte Wochen a Méint méiglech ginn.

Mir si mat deem Gesetzesprojet iwwert de Statut am Häerzstéck vun deem Tripartite-Accord, well et och de schwierigsten Deel ass. Hei geet et ëm d'Mënschen. Hei geet et ëm hire Statut, ëm hir Konditiounen, ëm hir Zukunft, ëm hir Aarbechtskonditiounen, Lounkonditiounen, ëm hir Rentekonditiounen a Pensiounskonditiounen.

A wann ee mengt - et hunn der e puer hei gemengt - dëse Minister hätt et vläicht méi licht gehat wéi dee virun: Et maach sinn. Ech ka just bezeien: Licht war et net. A mir hunn an deem Joer 2005 onzähleg Stonnen a Stonnen diskutéiert a versicht ze iwwerzeegen, fir op dëse Wee ze kommen. Mä mir hunn dat op eng Aart a Weis gemaach, wou et vun Ufank u kloer war déi Gratwanderung ze goen tëschent der noutwendeger Ouverture, déi mer musse maache virun der Macht des Faktischen, wéi et hir richtig gesot ginn ass, där Ouverture, déi kënnt, an op där anerer Säit awer déi Gratwanderung ze réusséieren doduerch, dass mer eppes maachen, wat e Caractère luxo-luxembourgais huet a wat déi sozial Parametere, déi sozial Prémissen, déi fir eise Modell wichtig sinn, och respektéiert.

A well mer dat fäerdeg bruecht hunn am Oktober, November, Dezember vum leschte Joer, konnte mer réusséieren an hu mer och hei an dësem Haus bei véier vu fennef Fraktiounen eng grouss Ënnerstützung fonnt, iwwert déi ech ganz zefridde sinn.

Hei an deem Projet entscheet sech och dee Mariage, dee mer gemaach hunn tëschent der CFL an der Arcelor, dee jo e Mariage ass fir d'Lëtzeburgerger Economie vun zwou

Traditiounen, déi Joren, Jorzéngte wäert sinn. Hei bestit sech jo eppes mateneen, wat wierklech méi Lëtzebuerg net ka sinn, net eleng am Zesummenhang mat deem, wat an der Tëschenzäit an der Arcelor geschitt ass - haut Arcelor-Mittal -, mä an deem, wat dausende vu Leit op der Eisebunn an op der Arcelor, virdrun op der ARBED, op der Schmelz, an all deene Jore fäerdeg bruecht hunn.

An dat mateneen zesummenzeféieren, déi Optik vun der Konkurrenzfähgkeet, déi d'Arcelor natierlech mat sech bréngt, an déi gewisen huet op wat fir eng Plaz si et op der Welt bruecht huet, an op där anerer Säit awer och déi Prémissen a Parametere vu Sécherheet a vun deen Eisebunnersmémenter do verstoen a gären hunn a kënneën ëmzesetzen, dat hu mer, mengen ech, fäerdeg bruecht. An ech mengen, dass all déi Akteuren doriwwer kënneën zefridde sinn.

Natierlech - an et ass hei gesot ginn -, e Bëtrib op d'Been ze setzen, dee sech aus dräi verschiddene Statuten, dräi verschiddeenaartege Weeër wou Leit dohinnerkommen, zesummesetzt, ass net einfach. Dat ass keng konstitutionell Fro. Déi interesséiert mech am Zesummenhang mam Artikel iwwert d'Égalité du citoyen devant la loi häerzlech weineg!

Et ass eng Fro fir déi Leit, déi am Statut vum Cheminot dohinnerkommen, an déi Leit, déi am Statut vum Siderurgist dohinnerkommen, a fir déi, déi haut - et sinn der, mengen ech, an der Tëschenzäit zwee Stéck - nei Salariéen an der CFL-Cargo sinn, wéi déi et fäerdeg bréngen, op eng schwierig Aart a Weis. An ech mengen, dofir solle mer se politesch och stäipen, fir dass se dat an deenen nächste Méint a Jore fäerdeg bréngen.

Hei ass och eng Gratwanderung vun där Beweglechkeet, vun där Verschiddener hei geschwat hunn, den Här Schreiner an de Kollege Braz zum Beispill. Déi Beweglechkeet, déi mer brauchen, natierlech virun dem Androck vun den europäeschen Direktiven, déi Fakte schafen, laanscht déi mer net kommen, wa mer net wëlle veruerteelt ginn an an d'Keess musse goen, mä awer och, mengen ech, virun deene Fakten, déi net eleng Direktive sinn.

Dee Fakt zum Beispill, dass den „modal split“ tëschent der Schinn an der Strooss e katastrophalen ass, zugonschte vun der Strooss, mat all deem, wat dat bedeit op de Stroossen u Kompetitivitéit, déi verluer geet, wat dat awer och bedeit un ekologesche Folgen, u Emissionen, u Pollutionen vun eiser Loft a vun eiser Atmosphär. Och dat, mengen ech, si Fakten, virun deene mer Beweglechkeet brauchen, wa mer erëm méi Fracht wëllen op d'Schinn kréien an doduerch e besseren „modal split“ kréien, wéi eis anerer jo awer beweisen, dass et geet.

Ech géing mer wënschen, mir hätten d'Halbschent vum „modal split“, deen an den USA zum Beispill besteet. Natierlech gétt et do méi laang Strecken, gétt et objektiv Ënnerscheeder, mä ech mengen, eleng ze funktionnéieren an de Grenze vun deenen eenzelne Staten, ass eng Eisebunn, déi wierklech keng Kompetitivitéit wäert kréien. Mir mussen also iwwert déi Netzer erausdenken. Mir mussen méi wäit kënne fieren, fir méi kompetitiv ze ginn an domadder och mat der Strooss kënne matzehalen.

Et ass geschwat ginn iwwert déi eenzel Paqueten, déi mer an der Tëschenzäit virleien hunn. De Paquet 1 hu mer elo praktesch derduerch. Ech kann och mat Satisfaktioun soen, dass den 12. Oktober 2006 d'Kommissioun sech désistéiert huet, fir d'Procédure judiciaire, déi mat enger éischter Veruerteelung schonn ofgeschloss war, weiderzeféieren. Ech mengen, domadder gétt en Dard erausgezunn, an en Damoklesschwäert iwwert där ganzer Liberaliséierung hei zu Lëtzebuerg erausgezunn, wat wichteg ass.

Ech mengen och, dass den Aval vun der Kommissioun, an dat hätte mer emol net misse maachen, déi Notifikatioun vun der CFL-Cargo bei der Kommissioun mat Avisé souwuel vun der DG Concurrence wéi der DG Train iwwer all Froen, déi do dru sinn, deen Aval do ee ganz wichtegt Signal dofir ass, dass mer do an déi richteg Richtung ginn.

Och dat war keng einfach Missioun, well mer vill, heiansdo manner an heiansdo méi déifgrënneg Froen gestallt kritt hunn iwwert dat, wat mer hei géinge maachen, a genau gekuckt ginn ass, wéi d'Situatioun vun den Aides d'État ass.

Ech hunn et als e wichtegt Signal emfonnt, dass d'Madame Kroes eis beschäinegt huet, a mer hunn der Kommissioun dat jo och weiderginn, dass dat heite mat dem Traité a mat de Regele vum Marché intérieur kompatibel a konform ass. Ech mengen, dass dat e gudder Wee ass.

Den Här Grethen seet, mir hätte kënneën, an dat wär eng Optioun, eis bestuede mat der SNCF a mat der SNCB an dorausser zu dräi Gesellschaften eppes maachen. Iwwergens, et kënnt jo net oft vir festzustellen, dass den Här Grethen sech hei praktesch an engem Boot befënnt éischter mat den Theese vum Landesverband. Dat mécht e Krees, deen ass e bësse laang gezunn, mä ech mengen, hei fanne se sech dann erëm.

Mir hunn doriwwer diskutéiert. Et ass net esou wéi wa mer déi Optiounen net alleguer beduecht hätten. Dat war den Ufank vun eisen Tripartitesdiskussionen. Ech mengen, sechs oder siwen Optiounen hu mer do alleguerten eng no där anerer ofgewéckelt, Virdeeler an Nodeeler diskutéiert, an déi do huet jo och dozou gehéiert, an en Haaptargument ass gewiescht, dass mer eng luxu-luxembourgse Solutioun mat där Kraaft, mat där ekonomescher, kommerzieller Kraaft vun der Arcelor wëllten hunn.

Dat kann dach kee Feeler sinn, mengen ech, hei am Lëtzebuurger Parlament ze soen, dass mer déi Solutioun wollten hunn, well mer mengen, dass dat en industrielle Projet ass, mat deem Lëtzebuerg an der Zukunft eppes ka maachen. Mir stellen an eiser Economie Dag fir Dag a Woch fir Woch fest, dass Bëtriber aus der Autoritéit vu Lëtzebuerg erausgeholl ginn, a mir bekloen dat a bedauern et zum Deel, dass mer d'Hänn net méi do hunn als Lëtzebuurger, fir kënne mer de Choix fir eng Lëtzebuurger Léisung, well mer un déi Trémp gleewen, déi engersäits eng Eisebunn an andersäits eng Arcelor hei kënne mat erabrénge.

Dann ass d'Fro jo awer ze stellen, ob, wann een dräi Stéck mateneen bestuet, déi awer näischt méi an der Täsche hunn - déi dräi Gesellschaften SNCF, SNCB an CFL si jo allen dräi defizitär Gesellschaften -, dat onbedéngt déi grouss Garantie ass, dass een dann eng „success story“ kann opbauen. An et muss ee sech och froen, wa mer eis do bestuet hätte mat SNCF an SNCB, dann hätten d'Lëtzebuurger Gesellschaft an deem Kapital - wéi vill? - 5 oder 6 oder 7% gehat.

Dann hätte mer zweemol am Joer kënneën op Paräis oder Bréssel an e Verwaltungsrot goen a wäeren do gewuer ginn, a wat fir eng Richtung dass et géing goen. An ob dat eng Lëtzebuurger Richtung gewiescht wär, déi eis Intérête respektéiert hätt, dat woen ech ze bezweifelen.

Dofir, mir hunn all déi Optiounen do diskutéiert an analyséiert an déi doten, déi mat der CFL-Cargo, zréckbehalen. Mir wäerten den 20. Dezember 2006, well dat deen Dag ass, dee fir eis wichteg ass, déi offiziell Konstituierung vun där Gesellschaft op de Wee ginn.

An dann hu mer eis ze maachen un den zweete Paquet, deen en cours ass, vun deem en Deel schonn ëmgasat ginn ass, eng Rei vun Elementer och ënnert der viregter Regierung. Déi aner Elementer si mer amgaange mat Nodrock zesummen tëschent dem Transportministère, der Eisebunn an och der SNCT vu Sandweiler, déi en Deel dovunner matzedroen huet, ëmzesetzen, an dann hu mer eis ze maachen un den drëtten Paquet.

Dat gétt mer d'Geleeënheet och eppes ze soen iwwert déi Motioun, déi deponéiert ass, fir kloerzemaachen - an do sinn ech mam Här Gibéryen d'accord: Déi zwee Joer Ausstand, déi soll een net duerfir geholl hunn zu Bréssel, fir nach zwee Joer weider sech kënneën auszerouen an ze waarden, wat dann do eng Kéier op eis zoukënn.

An dofir soen ech ganz kloer, dass och an dëser Legislaturperiod schonn, déi bis 2009 geet, ech wëlle hunn, fir déi éischt Reflexiounen ze féieren iwwert d'Aart a Weis, wéi mer un déi doten Ouverture vum internationale Voyageursberäich wëllen eruoen.

Ech sinn awer mat der Motioun absolut d'accord, dass et awer kee Sënn gétt an dass et licht absurd wär, wa mer op Bréssel streide ginn, fir zwee Joer Ausstand bis 2012 ze kréien, an elo vun där Lacune am Gesetz géinge profitéieren, fir virun de Won ze lafen an haut schonn an der Eisebunn am Voyageursberäich eng Filialisierung géingen ënnerstëtzen, déi elo scho géing profitéieren, fir vun deem Lach do ze profitéieren.

Dofir soen ech, dass et net a Fro kënnt, a ganz daitlech net a Fro kënnt, dass mer virun de Won lafen, heescht net, dass mer eis net sollen zesummesetzen ënner Sozialpartner fir eng Reflexioun iwwert dat, wat mer en temps utile, net erëm eng Kéier ënnert dem Androck vun enger Veruerteelung, net erëm eng Kéier ënnert dem Androck vum Damoklesschwäert vun der Brésseler Kommissioun, an deem do Beräich zur Zäit wëlle maachen.

Och do gétt et vläicht d'Méiglechkeet, luxu-luxembourgse Léisungen ze denken, esou wéi mer se hei geduecht hunn, fir och an déi Richtung ze goen. An dass, wéi et och d'Méiglechkeet wär, nei Entranten, nei Gesellschaften vu baussen heihinner géinge kommen, fir am Voyageursberäich op deene kleng Strécken eis Konkurrenz ze maachen, ass wuel net ze gleewen. Duerfir kann ech ganz gären där Motioun mäin Aval ginn, fir an déi Richtung an där nächster Zäit ze oeuvreieren.

Ech wëllt zum Schluss op e puer Froen agoen, och e puer Froen, déi den Här Grethen gestallt huet am Zesummenhang mam Text selwer - ganz kuerz.

Ech mengen, dass am Artikel 1 déi Fro vum Statut iwwert de Wee vum Règlement grand-ducal säit 1920 geregelt ass. Dat ass jo näischt Neits. Ech mengen, dat ass säit 1920 esou. Ech weess net, ob deen neien Artikel 11, deen elo seet, dass dat en principe ze geschéien huet iwwert de Wee vum Gesetz, esou fundamental ännert, well een deen och misst liesen am Zesummenhang mat dem remaniéierten Artikel 32, deen déi Facilitéiten innerhalb vu Règlements grand-ducaux nach wie vor och gétt.

Mä derniewent stellen ech fest, dass de Conseil d'État souwuel och an deem Punkt duerno vum Artikel 2, der Fro vun der Égalité des citoyens devant la loi am Zesummenhang mat verschiddeenaartege Statuten - do huet de Conseil d'État jo eng gesetzlech Verpflichtung, fir d'Constitutionalitéit vun den Texten ze analyséieren -, weder bei deem engen nach bei deem anere Punkt iergendeng Bemierkung ze maachen hätt, iergendee Kommentar, esou dass ech schonn dovun ausginn, dass mer hei um richteg Wee sinn.

Zum Artikel 7 dann aus dem Gesetz iwwert den Transport public an Zesummenhang mat der Fro vum Règlement grand-ducal, dee mer ze maachen hunn am Zesummenhang mam Surcôt, do wëll ech lech net, well mer haut net wëlle streiden doriwwer, froen: Mä hate mer tëschent 1999 an 2004 net och fënnf Joer Zäit, fir dee Règlement grand-ducal dann ze huelen, wann dat esou einfach ass?

Ech soe just elo, an ech mengen, déi Äntwert hu mer an der Kommissioun jo och diskutéiert, dass mer iwwert de Wee vum Kollektivvertrag vun der CFL-Cargo déi Parametere kréien, vun deenen Dir zu Recht gesot hutt, dass Der se net hat. An dann huele mer un, dass dat an der Rei ass. Dat géllt jo dann och fir déi zwee Joer fir déi ech bis elo responsabel war. D'CFL-Cargo gétt eis déi Parametere, an op der Basis dovunner kënne mer de Règlement grand-ducal maachen.

A bei der Fro, dass effektiv zwielef Joer tëschent 1997 an 2009 leien - dat ass jo bekannt! Esou vill ziele kënne mer alleguerten, dat ass jo gewosst.

Eng Bemierkung wëll ech lech awer maachen, well Der hei op der Plaz, Här Grethen, gesot hutt, dass och Dir der Meinung gewiescht wäert, dass Dir de Statut vun deenen aktuellen Eisebunners respektéiert hätt an alle Fäll, Dir wäert just, wat déi Zukunft ubelaangt, fir déi sougenannte grouss Léisung gewiescht, géint déi d'Gewerkschaften esou staark opposéiert waren, fir och elo schonn am Beräich vum Voyageur a vun den Infrastrukturen eng Ouverture virzäitge ze maachen, virun 2012.

Mä ech wëll lech just soen, dass, wann dat also richteg ass, dass Der de Statut vun deenen Eisebunners do hätt wëlle respektéieren, an ech gleewen lech gären, dass dat esou gewiescht wär, dann hätt och Dir à partir vun 2009 e Problem gehat mat der Finanzéierung vum Surcôt. Dee Problem, deen hätte mer eis da kënneën deelen, an duerfir wëll ech hei soen, dass natierlech ech drun denken, an d'Regierung envisagéiert - dat war Äert Wuert - envisagéiert, fir deen Artikel 7 ze änneren, en temps utile ze änneren, fir dass mer - wouriwwer mer alle fënnf Fraktiounen, mengen ech, heibannen e Konsens hunn - de Statut vun deene vergaangenen Eisebunners och kënne respektéieren.

Déi Fro da vum Business-Plang. Ass engem liberale fréiere Wirtschaftsminister ze soen, ob een onbedéngt de Business-Plang vun enger privater Sociétéit op d'Place publique lee? Ech mengen, doriwwer kann ee vill diskutéieren!

Ech weess net, ob Der an der Vergaangeneheet, wann Der gefrot gi sidd, ob e Business-Plang heihinner gehéiert, averstan waart. Ech mengen, dass dat éischters emol d'Décisioun ganz eleng gewiescht wär vun där neier Sociétéitéit a vun deenen zwee Aktionären, fir dat kënneën consensuel ze decidéieren, ob se dat wëllten. Dat hätt d'Regierung net à la volonté du mufti kën-

nen decidéieren, fir dee Business-Plang op den Dësch ze leeën. Mir sinn hei an enger férocer Konkurrenz och mat anere Gesellschaften. Dofir, mengen ech, war et a bleift et richteg fir dee Business-Plang net erauszeginn.

Am Zesummenhang mat de Léin wëll ech awer eppes ganz konkret soen, well Der fro: Si mer da kompetitiv mat deenen anere Gesellschaften? Ech stelle just fest, an dat ass hei ganz richteg vum Här Braz gesot ginn, dass mer an de Léin méiglecherweis tendenziell, géing ech soen, iwwert deene leie vun eise Konkurrenten, och mat deenen neie Léin, déi mer wëlle hunn an deem Beräich do ze bezuelen.

Mä Konkurrenzfähgkeet a Kompetitivitéit hunn net nëmmen eleng eppes mat Léin ze dinn. Wann d'Lëtzebuurger Economie nëmmen do kompetitiv wär, wou d'Léin méi schlecht wäere wéi op anere Plazen, da wäere mer nach ëmmer e Land vu Baueren an ech weess net wat nach, well dann, mengen ech, wäere mer net capabel déi Kompetitivitéit ze halen. Dofir, mengen ech, ass et wichteg,...

(Interruption)

Jo, bon, gutt. Ech soe just: Mir sinn op ville Plaze kompetitiv, well mer och aner Trémp ze spillen hunn, déi wichteg sinn, wéi déi, déi nëmmen eleng mat Léin ze dinn hunn. A wann dat lech berouegt, Här Grethen, hunn ech mer soe gelooss haut de Moien, dass d'CFL-Cargo e wichtige Marché vun 100.000 Tonnen à partir vum nächste Joer a Frankräich kritt huet. Ech ginn also dovun aus, wa se dat kritt huet, dass dat weist, dass se kompetitiv ass, fir dee Match ze maachen.

An ech hu viru kuerzem am „Monde“ iwwert d'SNCF gelies, ouni despektéierlech iwwert d'SNCF ze schwätzen, mä wann een d'Zuel kuckt vun de Streikdeeg a vun deene Marchéen, déi se amgaangen ass ze verléieren aus deem Grond, mä och aus dem Grond, deen ech ganz cocasse fonnt hunn, dass eng Gesellschaft an den Häfen an der Bretagne hir Marché bei der SNCF ewechgeholl huet, well d'SNCF et fäerdeg bruecht huet, an Zäit vu sechs Méint dräi Zich komplett ze verléieren, komplett aus den Aen ze verléieren, da weist dat, dass et aner Punkte gétt, déi an der Kompetitivitéit wichteg sinn.

Mir wäerte keng Zich verléieren a mir versiche mat eisem Sozialmodell, mat eisem Sozialdialog dozou bäizedroen, dass mer esou mann wéi méiglech Streikdeeg hunn. Dann hu mer, mengen ech, och vis-à-vis vu Léin, déi da vläicht e bësse méi héich sinn, awer eng besser Kompetitivitéit.

Schlussendlech huet den Här Braz gefrot wéi et mat der Entité d'enquête indépendante ass, mat der Ëmsetzung vun där Direktiv. Dir wësst, dass mer, an dat ass eng Décisioun vun 2003, schonn eng Entité d'enquête indépendante haut hunn, déi bei all deenen eenzelnen Accidenter, déi mer leider Gottes an der leschter Zäit haten, och schonn hir Aarbecht mécht.

Mir hunn dat awer, mengen ech, och institutionell ze maachen. Mir denken dat och iwwert de Wee vun engem Établissement public unzepakten. Déi Texter si mer amgaangen auszeschaffen. Mir hunn dat der Kommissioun an deene leschten Deeg mëndlech a schrëftlech an och a Réunionne matgedeelt, dass mer an déi Richtung ginn, fir eis schnell ze conforméieren.

A bei där Fro, déi mer jo muer de Mëtten an enger Table ronde diskutéieren, déi ech aberuff hunn, fir mat den Opérateuren, de Gewerkschaften, der Police a mam Parquet iwwert déi Situatioun vun der Onsicherheit a vun deenen Akte vu Gewalt, kann ee riichteraus soen, déi mer an deene leschten Deeg a Wochen an den Transports publics haten an déi mer muer de Mëtten dann diskutéieren, och do ass den Text vun engem Avant-projet de loi, deen horizontal déi Froen vun der Sécherheet innerhalb vun den Transports publics regele soll, fäerdeg. Mir wäerten, wéi gesot, muer de Mëtten nach eng Kéier zesummekommen. Mir waarden do nach, mengen ech, op den Avis vum Parquet, fir dat kënneën ofzeschleissen, fir eis déi Moyenen ze ginn.

Däerf ech awer zum Schluss soen - well meng Zäit, gesinn ech, och ofgelaf ass...

» **M. Gast Gibéryen** (*ADR*).- Är Riedezeit.

» **M. Lucien Lux**, *Ministre des Transports*.- Well meng Riedezeit ofgelaf ass. Merci, Här Gibéryen.

(*Hilarité*)

Loosst mech nach e bësse wierkelen.

Ech wëll soen, dass ech allerdéngs och dovir warnen - an ech wëll dat vun dëser Plaz hei aus maachen -, dass mer de Sujet vun der Onsécherheet am öffentlechen Transport ze vill héich hänken. D'Zuelen, déi mer an deene leschte Woche vun der Police kritt hunn - an ech wëll dat hei soen -, weise bal de Géigendeel, weise bal, dass mer do eng Stagnatioun a souguer e Recul hu vun deenen Evénementen, déi si zréckbehalen huet un Aggressiounen: verbaler a physischer.

Dofir wëll ech no bausse soen, ech verstinn all Suerg an ech deelen all Roserei virun deenen Akten, déi stattfonnt hunn, mä ech wëll soen: Loosse mer net maache wéi wann am öffentlechen Transport zu Lëtzebuerg a Busser an an Zich hannert all zwee Meter ee steet, deen engem eng op d'Bomm schléit. Dat wäi kontraproduktiv am héchste Moss, well et éischtens net wouer ass a well et Clientë géing ofschrecken an et net noutwendeg ass se ofzeschrecken. Och dat, mengen ech, muss ee muer an der Table ronde mateneen diskutéieren.

Merci.

» **M. le Président**.- Merci, Här Minister. Domat si mer um Enn vun der Debatt ukomm a mir kommen zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

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

De Projet de loi 5560 ass ugehall mat 49 JoStëmmen, 10 Nee-Stëmmen a kenger Abstentioun.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt (par M. Marcel Oberweis), M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Marie-Thérèse Gantenbein-Koullen, MM. Marcel Glesener, Norbert Hauptert (par M. Marco Schank), Mme Françoise Hetto-Gaasch, MM. Ali Kaes, François Maroldt, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Patrick Santer, Marcel Sauber (par Mme Sylvie Andrich-Duval), Jean-Paul Schaaf, Marco Schank, Marc Spautz, Mme Martine Stein-Mergen (par M. Marc Spautz), MM. Fred Sunnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler et Michel Wolter;

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

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

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

Ont voté non: M. Xavier Bettel (par M. Claude Meisch), Mme Anne Brasseur, M. Emile Calmes (par M. Henri Grethen), Mme Colette Flesch, MM. Charles Goerens, Henri Grethen, Paul Helminger (par Mme Anne Brasseur), Alexandre Krieps, Claude Meisch et Carlo Wagner.

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

(*Assentiment*)

Dann ass et esou décidéiert.

Motion 1

Mir hunn dann nach eng Motioun, déi vun alle Fraktiounen ënnerschrifft ass. Duerfir denken ech...

(*Interruptions*)

Ah, d'DP, jo. D'sozialistesche Fraktioun, d'CSV, DÉI GRÉNG, jo.

Freet d'DP de Vote électronique?

» **M. Henri Grethen** (*DP*).- Ech froen d'Wuert.

» **M. le Président**.- Ah pardon. Här Grethen, Dir hutt d'Wuert.

» **M. Henri Grethen** (*DP*).- Här President, den Auteur vun der Motioun hat schonn d'Sagesse eis iwwerhaapt net ze froen, ob mer wëilten ënnerschräiwen. Dat ass jo scho bezeichnend.

(*Hilarité*)

Mir hunn emol net d'Chance kritt, Här President,...

» **M. Roland Schreiner** (*LSAP*).- Dir hutt se elo.

» **M. Henri Grethen** (*DP*).- ...fir Jo oder Neen ze soen. A wéi hie richteg elo an engem Zwëscheruff gesot huet, wier nach Zäit, mä, Här President, eis ze froen, eis Zoustëmmung zu enger Motioun ze ginn, wou net méi an net manner drasteet wéi elo nach déi nächst Joren de Kapp an de Sand ze stiechen, en attendant dass no enger, ech weess net no wat, ee sech géif eens ginn.

Hei steet am leschten Tret «de s'assurer en attendant à ce qu'aucun projet de filialisation de l'activité voyageurs des CFL ne soit mis en oeuvre». Dat heescht: Kommt mer maachen elo emol näischt. Kommt mer retten eis iwwert déi nächste Wahlen. Wann dann deen nächste Questionnaire vum Landesverband kënnt, da kann een nach eng Kéier dat Rout vum Himmel versprechen an duerno de Contraire maachen, well dat wäert geschéien.

Well mir, Här President, awer de riichte Wee ginn,...

(*Interruption et hilarité*)

...well mir de Leit wëllen dës à présent d'Wourecht soen,...

(*Interruptions diverses*)

...wäerte mir dës Motioun net stëmmen.

» **Une voix**.- Très bien! Très bien!

(*Interruptions diverses*)

» **M. le Président**.- Opgrond vun der Interventioun vum Här Grethen denken ech, dass d'demokratesch Fraktioun de Vote électronique freet.

» **M. Henri Grethen** (*DP*).- Oh, mir kënnen och anescht ofstëmmen, Här President. Dat mécht der Kaz kee Bockel. Mir stëmme mat Neen a si mat Jo.

(*Hilarité*)

Dat weess jo jiddferen.

» **M. le Président**.- Gutt, et ass kee Vote électronique gefrot, also stëmme mer par main levée of.

Vote

Wie mat der Motioun d'accord ass, deen ass gebieden d'Hand an d'Luucht ze hiewen.

Wien ass dergéint?

Wien enthält sech?

Ech gesinn, dass d'Motioun mat enger ganz grousser Majoritéit ugehall ginn ass.

Voilà, Dir Dammen an Dir Hären, da komme mer zum nächste Punkt vun eisem Ordre du jour, dat ass de Projet de loi 5589 iwwert d'Eisebunnsinfrastrukturen. D'Riedezeit ass nom Modell 2 festgeluecht. Bis elo sinn ageschriwwen: den Här Schaaf, den Här Grethen, den Här Braz an den Här Gibéryen. D'Wuert huet de Rapporteur, den honorabelen Här Negri. Här Negri!



5. 5589 - Projet de loi

1) autorisant l'acquisition de l'infrastructure ferroviaire appartenant à la société Arcelor S.A.;

2) modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;

3) modifiant la loi du 28 mars 1997 1. approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;

2. approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et 3. concernant les interventions financières et la surveillance de l'État à l'égard des CFL; 4. portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Rapport de la Commission des Transports

(*M. Jos Scheuer prend la Présidence*)

» **M. Roger Negri** (*LSAP*), *rapporteur*.- Merci, Här President. Här President, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet de loi 5589 ass, genee wéi deen elo grad gestëmmte Projet de loi 5560, d'Resultat vun der Eisebunnstripartie, déi Enn 2005 erfollegräich ofgeschloss konnt ginn tëschent dem Transportminister Lucien Lux, der Generaldirektioun souwéi de Gewerkschafte vun der FNCTTFEL a Syprolux. Dësen Accord an der Tripartite huet d'Weiche gestallt, fir d'Lëtzebuerg Eisebunn optimal op d'Erausforderunge vun der Zukunft ze preparéieren, notament am Kader vun der europäescher Liberaliséierung vun den Eisebunnen am Wuerentransport oder och Fret genannt.

De Projet de loi 5589 ass de 19. Juni 2006 deponéiert ginn. De Statsrot huet säin Avis de 26. September ginn. An der Sitzung vum 25. Oktober sinn ech zum Rapporteur genannt ginn. An dëser Sitzung ass och de Projet de loi an den Avis vum Statsrot analyséiert ginn. Mä Rapport ass den 13. November 2006 adoptéiert ginn.

Am europäeschen Transportsektor ass aus verkehrstechnesche Considérations dréngenden Handlungsbedarf, fir eis modern a mobil Gesellschaft souwuel aus ekonomescher wéi och aus ëmweltpolitescher Siicht weiderzebréngen. De Verkéier hält ëmmer méi zou. D'Stroosse sinn iwwerlaascht. Lëtzebuerg huet e vitalen Intérêt drun, dass esou vill wéi méiglech vum Wuerentransport iwwert d'Schinn geet. D'Capacités, déi eist Schinnennetz bitt, mussen dofir optimal ausgebaut ginn a weider och do dann ausgenotzt ginn.

Fir dass mer dat awer maache kënnen ouni am Widdersproch mat den EU-Direktiven ze stoen, mussen d'Virgäbe vum éischten europäesche Paquet ferroviaire bis den 1. Januar 2007 - wéi mer elo grad héieren hunn - ëmgesat sinn. Dobäi mussen déi national Eisebunnen am Fret-Beräich sech strategesch esou opstellen, dass se finanziell rentabel operéiere kënnen a keng direkt an och keng indirekt Subsidien aus hirem Land méi kréien dierfen.

Wéi mer wëssen ass de Fret-Beräich op der Eisebunn zu Lëtzebuerg chronesch defizitär. Dëst ass ganz einfach ze erklären duerch de Fait, dass mer hei zu Lëtzebuerg vis-à-vis vun eisen Nopeschlänner keng grouss Distanzen ze fueren hunn an domat och net vill Redevancen erakréien.

Do derniewent hu mir dann awer déi héich Frais de charges de rupture am Zentraltrage vu Beetebuerg,...

(*Interruption*)

...wou souwuel aus dem Norde vun Europa, vun der Nordséi, wéi och aus dem Süde vun Europa, aus Spuenien a Südfrankräich, an aus dem Oste vun Europa d'Zich hei zu Beetebuerg op der europäescher Nord-Süd-Schnëttsstell vun den Hauptverkéiersachse mussen nei zesummegestallt ginn.

Oder aneschtens gesot, déi aner Länner ronderëm eis fueren déi grouss Distanzen a kréien déi grouss Recetten. An hei zu Lëtzebuerg hu mir keng grouss Distanzen ze fueren. Dofir hu mer awer héich Frais-terminaux zu Beetebuerg, héich Käschten, well esou en Terminal enorm aarbechtsintensiv ass an héich performant Triage-Infrastrukturen erfuerdert mat importenten Ënnerhaltskäschten.

Fir dës Situatioun ze verbessern, ass doriwwer nodeduecht a studéiert ginn, fir mat engem vun deene gréisste Stolproduzenten op der Welt - mat der Arcelor, déi och hei zu Lëtzebuerg hire Sëtz huet - eng „joint venture“ am Fret-Beräich unzestriewen: Éischtens, well d'Arcelor souwiso 70% vum Transportvolum vum der CFL duerstellt, ouni deen de Fret hei zu Lëtzebuerg négligabel wär; an zweetens, well domat och nei Perspektiven opginn, fir vun enger zentraliséierter Plaz op der Arcelor, en l'occurrence um Belval, d'Zich direkt à destination ze schécken ouni se duerch den ugeschwatenen Triage vu Beetebuerg ze féieren, an domat den Transport direkt, wéi dat

heescht, de bout en bout ze organiséieren, an dëst nach mat de Leit vun der CFL op eng méiglech grouss Distanz an d'Ausland eraus.

Dës ekonomesch Strategie huet no laangen Diskussiounen dozou gefouert, dass mer nom bewäerte Lëtzebuerg Modell eis Kräfte gebündelt hunn an enger gemeinsamer Fret-Gesellschaft zwëschent der CFL an der Arcelor an domat d'CFL-Cargo kreéiert hunn.

Well dës nei Gesellschaft, wéi scho gesot, sech ab dem 1. Januar 2007 finanziell selwer droe muss, ass se mat engem Startkapital dotéiert ginn. Dëst Startkapital hëlleift déi nei Strukturen opbauen an ënner anere zum Beispill speziell Wagonen anzekaafen, fir optimal Transportcapacités op längeren Distanzen, déi ech virun ugeschwat hunn, och ze rentabiliséieren.

Här President, no den europäeschen Direktive muss d'Eisebunnsinfrastrukturverwaltung vun dem Eisebunnsbetrieb kontabilitéisméisseg getrennt sinn. Dës Betriebsopérateure mussen e fräien an e fairen Zougang zum gesamte Schinnennetz kréien. Fir dëst ze garantéieren, gëtt en onofhängegt Organ agesat, dat déi sougenannt Fräiraim, oder am Fachjargon Sillonen, verdeelt a kontrolléiert, dass et net zu deloyaler Konkurrenz kënnt vis-à-vis vun aneren europäeschen Opérateuren.

An et ass de Propriétaire vum Schinnennetz, deen dofir ze suergen huet, dass och eng éischtklasseg Infrastruktur zur Verfügung steet. An de Konklusione vun der Eisebunnstripartie vum 20. Dezember 2005 gouf nach eng Kéier festgehalten, dass dës lescht Aufgab vum Stat iwwerholl gëtt. Et gouf beschloss, dass de Stat soll eng Rei Terrainen, Gebaier an Eisebunnsstrecken opkafen, fir zu Lëtzebuerg praktesch an de Besëtz vun der gesamter Eisebunnsinfrastruktur ze kommen.

Mat dem Projet de loi, deen hei virläit, soll de Stat autoriséiert ginn, dës Transaktiounen ze maachen. Dazou gehéieren engersäits fënnef Garé mat Terrainen, déi am Besëtz vun der CFL sinn, an anersäits Terrainen an Eisebunnsinfrastrukturen, déi am Moment nach verschiddene Gesellschaften aus dem Grupp Arcelor gehéieren. De Käschtepunkt fir déi ganz Transaktiounen beleeft sech op ronn 132 Milliounen Euro.

De Projet de loi, iwwert dee mer hei ofstëmmen, gesäit vir, dass de Stat en Emprunt an Héicht vun 132 Milliounen Euro kann ophuelen an domadder...

(*Interruption*)

...de Fonds du Rail speist, iwwert deen de Projet och finanzéiert gëtt.

An den Annexe vum Gesetzesprojet an am schrëftleche Rapport ass am Detail opgelëscht wat fir eng Terrainen, Gebaier an Eisebunnsstrecke solle kauft ginn, wéi hire Präis evaluéiert ginn ass a wat déi eenzel Poste kaschten. Et géif elo ze wäit féieren, fir hei am Detail dorobber anzegoen. Ech wëll awer just hei op e puer Haaptpunkten agoen.

Bei der CFL handelt et sech ëm fënnef Garen, an zwar Lëtzebuerg, Péiteng, Beetebuerg, Esch an Ettelbréck. Do derbäi kommen nach Anlagen zu Lëtzebuerg-Bouneweg, wou eng nei Zentralwerkstatt fir d'Garage an den Ënnerhalt vun Zuch- a Busmaterial gebaut gëtt.

Des Weidere gëtt zu Beetebuerg den Terrain mat opkaaft, wou déi Zich à destination fueren, déi am sougenannten Hucklepack-Verfahren mat Camion geluede ginn. Hei ginn d'Camionen iwwer méi wéi 1.000 km mam Zuch transportéiert an da kënnen se op der Plaz op kuerzen Distanzen de Service à domicile op der Strooss um schnellste Wee assuréieren. Dës sougenannten innovativen „Modalohr“-System ass onbedéngt ze ënnerstëtzen, well hei am Fong de Wee fir eng nohaltege sënnavoll ekologesch Transportpolitik opgewise gëtt.

No dëser hei am Gesetz proposéierter Transaktioun, déi sech fir d'CFL op ronn 67 Milliounen Euro beleeft, bleiwen am Besëtz vun der CFL nach just, éischtens, d'Direktionsgebai an de groussen CFL-Parking op der Lëtzebuerg Gare, an des Weideren en Terrain vis-à-vis vun der Eisebunn zu Bouneweg, wou am Moment lotiséiert gëtt.

Bei der Arcelor ginn déi operationell Eisebunnsinfrastrukturen, mat deenen dozougehéierende Gebailechekeiten an Ouvrage-d'arten, wéi Brécken an een Tunnel, och an de Statsbesëtz, zu engem Gesamtkäschtepunkt vu ronn 64 Milliounen Euro. Déi ganz Emprisen, déi vun der Arcelor un de Stat verkaaft ginn, hunn eng Fläch vun 63,7 ha.

Ech wëll op déi verschidde Gleisanlagen, déi de Stat op deene verschiddenen Arcelor-Siten elo keeft, e bësse méi am Detail agoen.