

» **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 wëllten 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, genoe 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 verkehrer-technesche 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-terminauxen 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 souwisou 70% vum Transportvolumen vun 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 hëlleft 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 fënnf 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 finanziert 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 fënnf 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 Camionen 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.

De Site Belval besteet aus 35,9 km Gleiser, Déifferdeng aus 30,1 km, Esch/Schëffleng aus 16,7 km a Rodange aus 2,5 km. D'Streck zwëschent dem Site vu Belval an Déifferdeng ass 4 km laang, an d'Streck zwësche Belval a Schëffleng ass 4,6 km laang. Am Total sinn dat 93,8 km, also ronn 94 km Gleiser, déi elo an de Besëtz vum Stat ginn.

Zum Verglach zu deene 94 km wëll ech soen, dass de Réseau vun der CFL am Ganze 617 km Gleiser begräift, dovunner 275 km Haaptlinnen, déi deels eegleiseg, deels zweegleiseg zesumme 430 km Gleiser duerstellen. Derzou kommen nach 187 km Niewegleiser fir de Rangéierbetrib. D'Gesamtkonsistenz vun de Lëtzebuerger Eisebunnsgleiser erhéicht sech also vun elo 617 km ëm 94 km vun der Arcelor, am Ganzen also op 711 km. Dat si 15,23% méi wéi bis elo, déi also elo vum Stat och ënner Kontrakt musse geholl ginn an nom Gesetz vum 10. Mee 1995 iwwert d'Gestion de l'infrastructure ferroviaire och ënnerhale musse ginn, an dofir och déi zousätzlech néideg Kreditteer iwwert de Fonds du Rail zur Verfügung gestallt musse kréien.

Här President, ech wëll nach drop hiweisen, dass zu den Acquisitiounen op der Arcelor um Belval, fir op Déifferdeng ze fueren, e groussen Tunnel vun 890 m gehéiert, den „Galgebiergtunnel“ genannt, deen ënnert der Lokalitéit Bieles duerchféiert an zwar zimlech genau ënnert dem Gemengenhaas läit. Dësen Tunnel ass 1973 gebaut ginn, an et war zu dëser Zäit geduecht, dësen Tunnel souwuel vun der ARBED wéi och vun der CFL zesummen ze notzen. Do sollt nämlech eng Streck vu Belval direkt op Péiteng gebaut ginn, an domat dee beschwéierleche Wee an déi krüveräich Streck, och de „Balkan“ genannt, iwwer Uewerkuer, Déifferdeng an Nidderkuer évitéiert ginn. Hei war och schonn den Ënnerbau vun der neier Streck gebaut ginn.

(Interruptions)

Am Endeffekt ass dëse Projet aus Grënn...

(Interruptions)

Et ass do dertëschent.

Am Endeffekt ass dëse Projet aus Grënn...

(Interruption)

» M. le Président.- Här Rapporteur, Dir hutt d'Wuert. D'Geographie ass gekläert.

(Hilarité)

» M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.- Merci, et ass awer de Balkan.

Bon, am Endeffekt ass dëse Projet opgrond vun diverse Widderstänn net gebaut ginn. Ënner anerem sinn d'CFL an d'ARBED sech net iwwer e gemeinsaamt Sécherheetskonzepht fir d'Desserte vum Tunnel eens ginn, woubäi ech dann awer dovun ausginn, dass dëst elo net méi de Fall wäert sinn. Well ech mengen, do solle mer oppassen. Mir wësse jo alleguerten, dass d'Sécherheet alles, alles priméiert. Well dëst awer näischt ginn ass, ass op där nei gebauter Eisebunnstrass een Deel vun der heiteger Collectrice du Sud gebaut ginn.

Här President, als eng zousätzlech Valorisation duerch d'Acquisition vun de Gleisanlage bei der Arcelor kéint deen ugeduechte Projet genannt gi vun enger Ringlinn oder „circle line“, wéi se och genannt gëtt, wou en Tram zwëschent Belval, Schëffleng, Escher Gare a spéider och bis op Déifferdeng fuere kéint. Dëst misst am Kader vun deem formidabelen Zukunftsprojet um Belval mat Rockhal, Belval Plaza an net zulescht mat der Uni nach eemol ënnersicht ginn.

Här President, zesumme mam President vun der Transportkommissioun, mengem Frënd Roland Schreiner, hu mer den 2. November op enger Lokomotiv all dës Anlage vun der Arcelor ofgefuer, fir eis e Bild iwwert den aktuellen Zoustand vun den Anlagen ze maachen.

Ech wëll an deem Zesammenhang dem Generaldirekter vun der Eisebunn, dem Här Alex Kremer, an dem Direkter vun där neier CFL-Cargo-Gesellschaft, dem Här Fernand Rippinger, Merci soe fir hir kompetent Informatione bei där Visite.

Här President, eis Fraktioun begrüsst et, dass d'Eisebunninfrastrukturen hei zu Lëtzebuerg an der Hand vum Stat bleiwen. Domat ginn ech den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet de loi a soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

» Plusieurs voix.- Très bien!

» M. le Président.- Merci, Här Negri. Éischten ageschriwwene Riedner ass den Här Schaaf. Här Schaaf, Dir hutt d'Wuert, wann ech gelift.

Discussion générale

» M. Jean-Paul Schaaf (CSV).- Här President, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, erlaabt mer fir d'éischt dem Rapporteur, dem Roger Negri, vun dëser Plaz aus Merci ze soe fir säin ausféierleche Rapport, dee schréffleche wéi dee mëndlechen. Dat erlaabt mer dann och op d'Zuelen an op all déi Donnéeën net méi mussen anzegoen. Dat ass gutt esou. Da komme mer e bësse méi séier duerch de Bësch.

Dëse Projet dierft jo och eigentlech keen an dësem Haus iwwerraschen, well dëse Projet ass virun eelef Méint, dat ass och schonn de Mëtteg gesot ginn, hei am Haus vum Transportminister Lucien Lux ugekënnegt ginn. Den 21. Dezember 2005 bei deem Débat de consultation iwwert d'Accordé vun der Eisebunnstripartite, do huet de Minister hei a klore Wieder d'Erausforderungen opgeléscht, déi de schinnegebonnenen Transport vu Lëtzebuerg an der Zukunft ze bewältegen huet, och wann déi Erausforderunge méi vu baussen opgezwonge sinn, wéi dass se vu bannen enger Demande vun der Eisebunn entsprechen.

Haut soll mat dësem Projet de loi de Stat autoriséiert ginn, engersäits der Arcelor an anerersäits der nationaler Eisebunnsgesellschaft CFL verschidden Infrastrukturen ofzekafen, dorënner Gebaier, Terrainen, Brécken, Plazen, Garen an e groust Schinnenetz. Duerch dës Acquisitiounen gëtt de Stat deen eenzege Propriétaire vu bal sämtlechen Eisebunninfrastrukturen am ganze Land.

De stolze Präis a virun allem och d'Prozedur an den Hannergrond vun dësem Marché mat engem Total vun 132 Milliounen Euro, opgedeelt 64 Milliounen fir d'Arcelor, 67 Milliounen fir d'CFL-Propriétéit, rechtfertegt sech awer hei duerch eng Rei vu Grënn.

Deen éischte Grond ass sécherlech, dass mer eis an engem Kontext situéieren - dat ass de Mëtteg schonn erkläert ginn - vun der Liberaliséierung vum Schinnentransport op EU-Niveau. Mir si gehale bis den 1. Januar 2007, een Opschub, dee mer jo da kruten, eise Schinneréseu fir aner Bedreiwepozemaachen. Ab dësem Datum kënnen dann och um Lëtzebuerger Netz auslännesch Konkurrenten aktiv ginn a sech am Beräich vum Wuerentransport mat der nationaler Konkurrenz moossen.

D'Zil vun der EU ass dobäi sécher net d'Eisebunn futzizemaachen. D'Zil ass et, méi e fairen an en net diskriminatoreschen Zougang zur Schinneninfrastruktur ze garantéieren, fir d'Konkurrenz spillen ze loossen, fir fräi Maartregelen anzeféieren an domadder der wirtschaftlecher Tätigkeet op der Schinn nei Perspektiven ze ginn.

Diskutéiere kann een driwwer, ob dat dee Wee ass, oder ob et e bessere gi wier. Et ass awer dee Kontext, an deem mer eis haut bewegen.

Mir hunn also, wéi scho gesot ginn ass, eng gewësse Verspéidung an dësem komplexen Dossier. De Minister huet sech den 21. Dezember d'lescht Joer mat de Grënn vun deem Retard ausenangeresat, an ech wëll och him et iwwerloossen, fir dat weiderhin ze maachen.

Et schéngt mer just kloer, dass, wa mer dee Retard hunn, dat eis net an eng virdeelhaft Situatioun um konkurrenzuelle Marché setzt, well et gëllt hei an deem neie Wettbewerb matzehalen. Et gëllt sech deenen Erausforderungen ze stellen, sech ze positionéieren, nei Clienten ze sichen, déi bestehend Clienten ze fidéliséieren. Et gëllt Marchéen ze besetzen a virun allem och Kollaboratiounen mat auslänneschen Transporteuren ze sichen.

Déi aner Länner sinn eis also an deem Dossier eng Nues virus. An duerfir gëtt et extrem schwéier, sech an deem haarde Kampf um Maart ze behapten, an der Konkurrenz op der Schinn selwer an der Konkurrenz tëschent der Schinn an der Strooss.

Wann et en Zil vun der EU-Transportpolitik ass, fir d'Schinnennetzer progressiv opzemaache fir all Bedreiw, da muss et och kloer sinn, a wem senger Hand d'Verantwortung fir d'Schinnennetz am Land läit, wien déi Responsabilitéit huet fir d'national Eisebunnnetz, wat haut iwwer 270 Kilometer huet, plus dann elo d'Arcelorsnetz, dat mat nach eng Kéier ronn 30 km derbäikënn.

Mir sinn der Meenung, dass et gutt a richtig ass, dass de Stat Inhaber vum Netz ass a bleift, well ebe beim Stat net déi Gewinnmaximéierung un éischer Stell steet, mä d'Sécherheet, den Ausbau an den Ënnerhalt vun den Infrastrukturen, an de Stat eng aner Verantwortung huet wéi e privatwirtschaftlechen Opérateur op deem dote Gebitt.

Duerfir ass et an der Logik vun der Saach, dass d'Arcelorsnetz, wann et opgemaach gëtt fir all Bedreiw, zu Lëtzebuerg, dann och an d'Hand vum Stat kënnt. Well de Stat jo also an där Logik Besëtzer vum ganzen Domaine ferroviaire wëllt ginn, ass et och verständlech, dass déi fënnef Garen de Besëtzer wiesselen, déi haut nach am CFL-Besëtz sinn. D'Garen also vu Lëtzebuerg, Ettelbréck, Péiteng, Esch a Beetebuerg.

Gëtt et, kann ee sech jo d'Fro stellen, eppes méi Öffentlech wéi eng Gare?! Dann ass et och vläicht normal, dass déi Garen an öffentlecher Hand sinn. Et ass also och e bëselchen eng Fro vu Strategie, fir dës Garen ze kafen. Ech kommen dorobber nach zrëck.

Här President, mir sinn alleguerten oder bal all frou, dass sech no laange Verhandlungen an der Eisebunnstripartite d'CFL an Arcelor fonnt hunn, fir déi gemeinsam Gesellschaft CFL-Cargo ze grënnen. Duerfir gëtt et jo eng Rei vu Grënn, dass et dozou komm ass. Op alle Fall ass et jo esou, dass mer mat der Arcelor en Opérateur am Boot hunn, deen international operéiert, deen nei Iddien, nei Handlungsweise kann abrëngen.

Wéi de President vun der CFL, den Här Waringo, an engem Zeitungsinterview am Februar dëst jo och gesot huet, ginn nei Clienté viséiert mat där neier Gesellschaft an bei Synergie gesicht. An hien huet zum Beispill opgelécht, mat den Nordseehäfen, mat Italien, Spuenien, Schwäiz, Éisträich, fir nëmmen déi ze nennen. De Problem vum Fret besteet jo eben doran, an dat ass de Mëtteg jo och scho gesot ginn, dass et u grenziwwerschreidenden Zesummenaarbechte feelt.

Vill ass also ëm d'Entstoe vun dëser Gesellschaft scho geschitt, an haut ass et un eis, fir e klengt Stéck dobäi ze leeschten, fir e Stéck vun deem Fundament ze leeën, fir dass och déi Gesellschaft liewensfäeg gëtt, aus de strukturellen Defiziter erauskënn, an den Equiliber.

Déi Gesellschaft gëtt heimadder, wann een esou soe kann, e bësselche vu Ballast befreit, kritt vun hire jeeweilege Mammegesellschaft Kapital, fir sech fit ze maachen, e Fonds de roulement unzeleeën an och déi nach néideg Investissementen ze tätigen. Zwou Mécke ginn also mat engem Schlag geschloen, fir et einfach auszedrécken. Déi zwou Gesellschaften gi Propriétéiten of, deenen hir Gestioum dem Infrastrukturbedreiw Stat zoufält, an iwwert de Wee vun hire Mammegesellschaft kréie se séchergestallt, dass déi finanziell Basis vun der CFL-Cargo kann assuréiert ginn.

Mir wëllen a mir müssen alles drusetzen, fir de Wuerentransport op der Schinn weiderhi méiglech ze maachen. Déi Chance, déi mer elo hunn, ass eng Chance, déi mer net verpassen dierfen. Et geet net, dass dëse Beräich am Joer, wéi elo, 34 Milliounen Defizit afiert. E muss an Zukunft en équilibréierte Bilan erreechen. E Business-Plang, deen da versprécht bannent dräi Joer dëst Zil schonn erreecht ze hunn, ass e Business-Plang op dee mer Hoffnungen setzen.

D'Erhale vum Fret, just fir dat nach kuerz ze sträifen, gëtt aus enger ganzer Rei vu Grënn wichteg:

Dat Éischt ass emol, dass et e wirtschaftleche Standuertvirdeel ass fir industriell Betriber, besonnesch de Moment am Süde vum Land.

Et ass ganz kloer, dass et energiepolitesch an och ëmweltpolitesch Grënn gëtt, fir alles fir de Wuerentransport op der Schinn ze ënnerhuele wat méiglech ass. All Tonnage, deen iwwert d'Schinn fiert, reduzéiert domadder d'Emissionen un CO₂ par rapport zum selwechten Tonnage, dee mat Camionen zousätzlech géif beweegt ginn. D'Etüd IVL, déi mer an der Landesplanung erstallt hunn, weist kloer drop hin, dass den öffentliche Transport d'Réckgrat vun der Landesplanung muss sinn. Dozou zielt dann och de Frachtberäich.

Op där anerer Säit ass e weidert Argument selbstverständlech d'Aarbechtsplatzsicherung bei der CFL-Cargo an och d'Tatsaach, dass déi Gesellschaft Potenzial huet, fir sech zu Lëtzebuerg an an der Region ronderëm ze entwëckelen. Dat gëtt net esou einfach, well et och en Zesummeleeën ass vun zwou Gesellschaften, mat zwou Aart a Weisen ze fonctionnéieren, mat zwou Entscheedungsstrukturen, mat zwee verschidene Konzepter oder mat, wéi de President sot, zwou Kulturen. Also zwou Gesellschaften, déi elo müssen op engem Wee eng gemeinsam Philosophie fannen.

Zu de gudde Grënn an de Chancen awer nach e puer Wuert zum Kaf vun dësen Infrastrukturen, Propriétéiten an Terrainen. E Schinnennetzréseau vun der Arcelor, deen also elo zum aktuellen nationale Réseau

derbäikënn, verbënnt am Süde vum Land déi verschidde Produktionsplaze vun der Arcelor an erlaabt och anere Betriber an Zukunft den Zougang zum Zuchtransport. Muer kënnen also déi Strecken nei Clienté bedéngen. Si kënnen awer och zu aneren Zwecker dengen a kënnen an Zukunft eventuell och Passagéiertransporter méiglech maachen. Dofir musse Suen investéiert ginn. Dofir musse se ausgebaut ginn, elektrifizéiert an esou weider, mä alles dat si Projeten, déi an der Zukunft méiglech ginn duerch, dass de Stat elo hei déi Verantwortung huet. Et gëtt also nei landesplaneresch Méiglechkeete fir de Stat a fir déi betrafte Südgemengen.

Et gëtt och eng gewëss Logik fir eng Rei Bauwierker, an den Här Negri huet hei vum Tunnel geschwat. Et gëtt zwielef Brécken, déi hei de Propriétaire wiesselen. Et gëtt eng Logik, déi seet, dass d'Bréck deem gehéiert, deen driwwerfiert. Wann den Zuch driwwerfiert, misst se zum Eisebunnnetz gehéieren, a wann d'Strooss driwwergeet, Ponts et Chaussées respektiv de Gemengen. A béide Fäll ass et un der öffentlecher Hand, fir fir den Ënnerhalt dovunner ze suergen.

Vun der Arcelor ginn insgesamt 63 ha Terrain an Emprisen ofkaaft. Wéi eng Bedeutung déi an Zukunft nach wäerten hu fir d'Entwëcklung vun der Region kann een haut net am Detail ermiesen. Et ass awer sécher, dass et e Kapital ass, dat sai monetäre Wäert vun haut huet a behält, an dat sécherlech en zousätzleche Wäert, net a finanzieller Form, mä en zousätzleche Wäert u landesplanerescher Gestaltungsméiglechkeet mat sech bréngt.

Da keeft de Stat op där anerer Säit mat dësem Projet fënnef Garé mat hiren Alentouren, déi eben no '97 am Besëtz vun der CFL bliwwen sinn. Zwee Beispiller: d'Gare Lëtzebuerg mat alle Gemaier, mat den ëmleien Terrainen, insgesamt 4 ha, a mat dem Recht och fir d'Gleiser ze iwwerbauen. Mir wësse jo, dass et ronderëm d'Stater Gare scho Projete gouf, Architektoconcoursen an esou weider, fir déi Gare auszebauen a fir erëm eng Neibelierung do ze maachen. Do kënnt de Stat selwer an d'Roll vun engem staarken Akteur, wat dat doten ubelaangt, an huet d'Chance hei matzewierken, fir déi Gare als Zentrum opzewäerten.

Mir kënnen dee viséierten „modal split“, deen ëmmer ernimmt gëtt, jo och nëmmen erreechen, wann eis Garen attraktiv, zentral, urbanistesgutt ugebonnen a gutt entwëckelt ginn.

Ech wëll an deem Kontext just e klengen Abschnitt aus dem IVL-Rapport, deen 53-mol d'Garen ernimmt, zitéieren, wann e seet: „Zur Stärkung der Akzeptanz des ÖPNV werden hohe Kundenstandards angeboten, die sich am Reiseerlebnis orientieren: bequemer Zugang, leichte Benutzbarkeit, angenehmer Aufenthalt, Kundendienst, Service und Sauberkeit, Information und Auskünfte, freundliches Personal, leichter Einstieg, einfacher Gepäcktransport.“

(M. Lucien Weiler reprend la Présidence)

Eis Garé sinn net alleguerten op deem doten Niveau, dat wësse mer. Dofir ass och de Stat an der Zukunft an der Verantwortung am Kontext vun engem Moderniséierungsprogramm sech och Gedanken doriwwer ze maachen, wéi een déi Garen nach méi attraktiv gestalten kann.

En anert Beispill ass eent, wat ech e bësse besser kennen, ech komme vun Ettelbréck; d'Ettelbrécker Gare ass och eng vun deenen, déi hei de Propriétaire wiesselen. De Stat keeft elo een Terrain op deem e scho virun e puer Joer ugefaang huet Pläng ze maachen, fir d'Nationalstrooss ëmzeleeën, d'Busgare nei ze maachen a vill méi effektiv ze gestalten. Also e groussen Deel vun deenen Terrainen, déi mat dësem Gesetz solle kaaft ginn, sinn néideg fir dëse Projet, dee Ponts et Chaussées entwëckelt huet, och an d'Realitéit kënnen ëmzesetzen.

An der Vergaangenheet gouf et eng enk Zesummenaarbecht an der Planungsphas tëschent Bauteministère, Transportministère, CFL a Gemeng, fir do e kohärenten a flotte Projet, deen nei Méiglechkeeten am Urbanismus an an der Beliewung vun der Gare mat sech wäert bréngen, hinzekréien. Et ass also Potenzial ronderëm d'Garen, an de Stat kënnt hei an d'Roll vun engem staarken

Akteur ronderëm déi dote Garen. En hätt och vläicht souwisou misse kucke Propriétaire ze ginn, fir deen dote Projet, fir dat Beispill ze huelen, fir do eng Nationalstrooss op CFLs-Terrain ze leeën, fir dee Projet hätte kënnen ze realiséieren. Et ass also e grousst Potenzial ronderëm déi fënnef Garen, déi vun zentraler Bedeutung si fir all déi Gemen-gen ëm déi et hei geet.

Dofir, Här President, ech kommen zum Schluss, wëll ech just soen, dass d'CSV-Fraktioun op alle Fall zum öffentlechen Transport steet a stoung an och un eng kompetitiv Eisebunn hei zu Lëtzebuerg gleeft souwéi an Zukunft am Frachtberäich an engem liberaliséierten Ëmfeld. Mat dësem Projet de loi schaaft de Stat d'Basisbedingungen, fir dass déi nei Gesellschaft kann operationell ginn. De Stat iwwerhëlt seng Responsabilitéiten als Netzpropriétaire an en iwwerhëlt wichteg Propriétéiten an dësem Land.

Mir ënnerstëtzen d'Beméiunge vun der CFL fir dat Zil vun der CFL-Cargo ze erreechen, wat de President, den Här Waringo, am Aktivitéitsrapport 2005 esou formuléiert huet: «s'affirmer comme transporteur de référence dans la Grande Région». En ambitiéist Zil zu deem mer him all Gléck wënschen. Mir ënnerstëtzen op alle Fall d'Beméiungen, net bei den alen Äntwerte stoen ze bleiwen, mä sech offensiv dësen neie Froen ze stellen.

Domadder ginn ech den Accord vun eiser Fraktioun. Merci.

» **Plusieurs voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Merci, Här Schaaf. Den nächste Riedner ass den honorabelen Här Henri Grethen.

» **M. Henri Grethen (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Härën, dëst Gesetz ass eng wonnerbar Saach,...

(Hilarité)

...eng wonnerbar Saach fir d'Arcelor! D'Arcelor kritt hei 64.191.830 Euro fir Infrastrukturen, déi se och nach an Zukunft därëf benotzen. Si kréie Sue fir eppes, wat se souwisou gebraucht hätten, wat se scho laang ofgeschriwwen hunn. Déi kleng Baueren am Minett si viru Jorhonnerten, viru Jorzéngten enteegent ginn, fir dass déi Schinnesträng kënnen geluecht ginn. Déi lescht...

(Interruption)

Här President, ech wëll der Madame Frank soen, si kennt jo e puer Leit am Baueremilieu: Wësst Der, wann Der nach an de 70er Joren deemools 6.000 Frang den Ar krut als Bauer an Der hut gedroht kritt, wann Der net verkaaft, da gitt Der enteegent, an haut kafe mir dann als Stat...

(Interruption)

...déi Terraine fir e Multipel erëm. Da kann een nëmmen deene vun der Arcelor félicitéieren, déi déi Verhandlungen hei gefouert hunn.

D'Valorisation vun deenen Terrainen, Här President, well et geet jo hei nëmmen ëm Terrainen - et ass zwar en Deel vum Tripartitesaccord, op deen ech schonn agaange sinn -, doriwwer ass ënner anerem eng Etüd gemaach gi vun Ernst & Young. D'Kommis-sioun huet déi och zur Verfügung gestallt kritt. Déi waren op eng Valeur komm, déi llicht drënner louch, mä dat ass ebe Verhandlungssaach. D'Arcelor hat och nach vill méi gefrot. Si hu sech hei op e Kompromëss op héijem Niveau gëeenegt.

Et muss ee sech froen: Firwat keeft een dat do iwwerhaupt? Well et gëtt nëmmen een Eenzegeng, entgéint deem, wat d'Virriedner hei gesot hunn, Här President, deen dee Réseau kann notzen: Dat ass d'Arcelor. Et ass zum Beispill vun deem Tunnel geschwat ginn, deen d'Schmelz vu Belval mat der Déifferdenger Schmelz verbënnt. Deen Tunnel ass fir d'Lëtzebuurger Eisebunn fir den normale Service guer net ze gebrauchen, strictement net ze gebrauchen!

Eng elektresch Tractioun ass do net méiglech. Et kann nëmme mat Dieseltraction funktionéieren. Wann da gesot gëtt: Mir hunn elo d'Chance, dee Réseau och an Zukunft fir de Persounentransport ze notzen: Dat hei ass e Réseau, deen ass ausge-luecht fir eng Vitesse vu 25 km an der Stonn

an „interusine“ 45 km an der Stonn. En ass fir de Persounentransport net ze gebrauch-chen!

An dann, Här President, mir wësse wat mer haut bezuelen. Mir wëssen awer net wat et muer kascht. Well hei iwwerhëlt jo de Fonds du Rail dee ganze Réseau. E Réseau, dee par rapport zum aktuelle Réseau, deen de Fonds du Rail huet, 20% représentéiert. Wann een haut kuckt wat beim aktuelle Ré-seau den Entretien aktuell kascht, da sinn dat ëm 100 Milliounen d'Joer. Wann een also eng Mëllechmeederchersrechnung géif maachen, da kéint ee soen: Mä wann 20% derbäikommen, gëtt et 20% méi deier. Den Entretien kéint also 20 Milliounen sinn.

Elo kréie mer gesot, d'nächst Joer wieren am Fonds du Rail dräi Milliounen zousätz-lech fir den Entretien vun deenen Anlage vir-gesinn, dräi par rapport zu 20. An ee vun de Virriedner huet jo gesot: Wat d'Eisebunn ugeet ass d'Sécuritéit dat iewescht Gebot. Ech muss jo awer hei op der Tribün drop op-mierksam maachen, dass mer jo dann hei net an der Sécuritéit kënnen au rabais fue-ren.

Ech hoffen - ech ginn dovun aus -, dass déi Verantwortlech, déi an Zukunft den Entretien vun deem Réseau musse maachen, mat där néideger Virsiicht un déi Saachen eruginn. An da fäerten ech, dass mer éischter méi no bei 20 Milliounen d'Joer leien, wéi bei deen-dräi Milliounen, déi elo virgesi sinn.

Ech wollt dat just soen, well an der Fiche financière net ugedeit ass, wat den Entretien kascht. A wann een dann och nach weess, dass gläichzäiteg den Entretien constructif am Moment bei deem Réseau, deen d'Lëtzebuurger Eisebunn zur Verfügung huet, bei 50 Milliounen Euro d'Joer läit, da kann een erëm eng kéier no menger Mëllechmeeder-chersrechnung vun 20% soen: Da kommen nach eng kéier zéng Milliounen derbäi.

Ech huele jo un, dass d'Lëtzebuurger Eisebunn, déi iwwert de Fonds du Rail déi héchstméiglech Sécherheetsstandarden applizéiert huet, dass déi also déi och an Zukunft an deem dote Réseau applizéiert. Ech weess net, ob dat déiselwecht waren, ob déi bei der Arcelor gradesou héich wa-ren, oder ob se e bësse méi niddreg waren. Dat weess ech net, mä an Zukunft wäerten déi héich Standarden applizéiert ginn. Also kommen nach eng kéier zéng Milliounen derbäi. A fir déi ass am Moment, souwäit wéi ech dat an der Kommissioun verstanen hunn, näischt virgesinn.

Et kann een also dovun ausgoen, dass do och nach, nieft deem Präis vu 64.191.000 Euro, nach e bëssen op eis, op de Steier-zueler duerkennt. An dann, Här President, no där gudder Operatioun, déi d'Arcelor ge-maach huet, an déi nach besser ass no deenen Explikatiounen, déi ech versicht hunn hei ze ginn, da riskéiert dee Réseau do maximal - dat ginn ech gären zou - en Total vu Fraisé vun 30 Milliounen Entretien pro Joer ze kaschten.

Wann een dann och nach deen Invest hei hëlt, an et hëlt een en normale Loyer duerfir, da froen ech mech: Wat ass dee Präis, deen de Fonds du Rail muer allen Opérateure freet fir d'Utilisation vum deem Réseau? Wann et effektiv nëmmen dräi Milliounen wieren un Entretien, wéi mer an der Kommissioun gesot kruten, a wa mer eng Rémuné-ratioun vum agesate Kapital vu 5% huelen, da wieren dat nach eng kéier graff gesinn 3,2 Milliounen. Da wiere mer schonn op 6,2 Milliounen. Dat ass de Minimum minimoris. Drënner geet et net! D'Tendenz geet no ue-wen.

(Interruption)

Ech wëll einfach der Chamber nëmmen do-madder soen, dass et net duergeet mat deene 64 Milliounen, déi mer elo eemol der Arcelor ginn, mä dass déi Saach och an Zu-kunft nach ganz vill Sue kascht.

Den zweete Volet, Här President, vun dësem Projet de loi, dat ass, fir der Eisebunn eng Rei Garen ofzekafen, déi se 1997 ei-gentlech krut hat. Mir kafen hei fir d'zweet, wat mer schonn eng kéier haten. Dat ass jo esou. Mir haten aus dem Sequester... Jo, et ass eng Fro, déi, wéi soll ech soen, schwéier nozevollzéien ass. Op alle Fall, nom Éischte Weltkrich waren eng Rei Saa-chen, déi net méi de Preise gehéiert hunn - well deemools war et d'Kaiserreich -, déi hunn net méi deene Gesellschafte gehéiert, déi sinn iwwerfouert ginn a Lëtzebuurger Statsbesëtz. Duerno kruten anerer d'Kon-zessiounen. Jee, an nom Krich ass erëm eng kéier gewieselt ginn. Do ware se ën-ner Sequester. Der langen Rede kurzer Sinn: '97 am Gesetz krut d'Eisebunn Pleine propriété vun deene fënnef Garen, déi mer haut kafen.

An do muss ech dann, Här President, dem Här Gibéryen soen, ech muss jo och emol eppes Positives iwwert d'Kolleege vun der

Sozialistescher Aarbechterpartei soen: Wann d'LSAP dem Landesverband, der FNCTTFEL, gesot hat, si géifen eng Kapital-erhéijung maachen, hu se sech vläicht bei der Inspection des finances net richtig duerchgesat kritt, mä beim President vun der Eisebunn si se op offen Ouere gestouss, deen hinnen elo erméiglecht, déi Garen of-zekafen, an doduerch kréie se déi Suen. Si kréien dann eppes méi wéi 60 Milliounen fir d'Zukunft.

Dann hu se quasi déi Augmentation de capital, déi den Numm net dréit, well soss wie-ren déi aner Aktionären, déi franséisch an déi belsch, nach e bësse méi diluéiert ginn. Da wiere se op eng Plaz komm, déi hannert dem Komma géif stoen. Dat hei erlaabt elo eng aner Operatioun ze maachen.

Mä et ass och eng Operatioun „one shot“. Dat hei mécht een eemol. Et muss een och froen: Wat kréie mir herno u Loyer fir déi Ga-ren? Kréie mer eppes duerfir? Kréie mer als Land - ech schwätzen elo Fonds du Rail - eppes? Kréie mer näischt? Och doriwwer seet de Projet näischt.

Et weess ee jo net... Wa mer eppes géife kréien, Här President, maachen ech mer keng Illusioun. Deeselwechten erëm eng kéier, de Steierzueler, wäert dann och dee Loyer misse bezuelen. Duerfir ass et och Speck a Schwéngefleesch, ob mer eppes kréien oder ob mer näischt kréien. Mä ech wëll lech soen: Dat hei ass eng Operatioun, déi net am Intérêt vum Steierzueler ass. Ech versti firwat déi Operatioun duerchgezu gëtt, mä ech kann awer den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet net brén-gen.

» **Une voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Merci, Här Grethen. Dann huet den Här Braz d'Wuert. Här Félix Braz!

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Här President, déi gréng Fraktioun wäert ganz kuerz sinn, well scho viles an och am Detail erkläert ginn ass. Mir ënnerstëtzen dëse Projet, well d'Finalitéit vum Projet eiser Mee-nung no déi richtig ass. Et kann ee sécher polemiséieren iwwert de Modell, dee fonnt ginn ass. En erfëllt awer säin Haaptzweck, an den Ëmstand, dass hei zu Lëtzebuerg doduerch d'Dépensé fir den öffentlechen Transport klammen, ass net geneigt, fir eis fäerten ze dinn.

Dëst Land investéiert nach net genuch an den öffentlechen Transport. An déi Dépensé wäerte sécher an deenen nächste Joren nach éischter d'Tendenz hunn ze klammen. Et gëtt also keng Ursach, fir haut schonn ze erféiere bei deene Montanten. Mir brén-gen also eis Zoustëmmung ouni wëllen ze vill an den Detail do kucken ze goen. D'Fi-nalitéit ass déi richtig. An dofir gi mer eis Zoustëmmung.

» **Une voix.** - Très bien.

» **M. le Président.** - Merci, Här Braz. D'Wuert huet elo d'Regierung, den Här Mi-nister Lucien Lux.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Trans-ports.** - Merci, Här President. Léif Kollegein-nen a Kolleeen, ech wäert gradesou kuerz si wéi de Kollege Braz, fir feststellen, dass deen, deen un dëse Projet gleeft, och bereet ass, heibanne seng Zoustëmmung ze ginn, fir d'Basis ze leeën, wéi mer dat de Mëtteg bei deem éischten an elo och bei deem zweete Projet maachen, fir zum Ge-länge vun dësem industrielle Lëtzebuurger Projet bäizedroen. An ech mengen, do sinn dann d'Clivagen, wéi se sech heibanne schonn an der Debatt vum 21. Dezember 2005 opgewisen hunn, an och beim Gesetz iwwert d'CdT, wou mer de Paquet 1 a sech transposéiert hunn.

Ech wëll awer soen, dass dat hei natierlech en Akt ass vum Lëtzebuurger Stat vu grousem Vertrauen un déi Gesellschaft, un d'CFL an un d'CFL-Cargo, an dass dat Ver-trauen natierlech och bedéngt, dass een domadder och eng grouss Verflichtung iw-erhëlt. An duerfir wëll ech der CFL an der CFL-Cargo an all hire Responsabelen, alle Salariéen op allen Niveaue soen, dass dee Geste vu Verflichtung, dee se iwwerhuelen, deen ass dat Besch, dat Allerbesch eraus-zehuelen aus sech selwer, individuell a kol-lektiv vun der Gesellschaft, fir heirauser och déi „success story“ ze maachen, déi ech am Dezember 2005 erbäigeriet hunn. Ech mengen, dass dat wichteg ass op deem Ré-seau do, an op deem Réseau dobaussen och dann uerdentlech ze wirken an dofir ze suergen, dass mer zu Recht dorunner glee-wen.

Ech mengen, dass ass wichteg gläichzäiteg mat de Verflichtungen - déi sinn hei gesot ginn -, souwuel an der Acquisitioun wéi herno och am Entretien, an der Ofséche-

rung vun engem héije Sécherheetsstan-dard. An do huet den Henri Grethen déi richtig Fro gestallt. D'Äntwert ass och déi, dass natierlech och an deem neie Réseau déi néideg Standarde vu Sécherheet musse gëllen an déi néideg Investitiounen och do-fir musse getätegt ginn.

Gläichzäiteg ass jo awer gewosst, dass duerch déi Grënnung vun der CFL-Cargo an dat wat domadder verbonnen ass, um Niveau vum Personal souwuel en nombre wéi och um Niveau vun hire Konditiounen, mir och Geld wäerte spueren. An dat weist sech haut schonn an den Zuele vun dem Budget 2007, wou mer - an dat kann ech och hei soen - mat deene bessere Resulta-ter um Niveau vun der Gesellschaft CFL eng éischt Provisioun maache vun zéng Milliounen am Beräich vun der Liberaliséierung vun der Ouverture vum Voyageursberäich, fir eis och do schonn op dat virzebereeden, wat à partir vun op jidde Fall 2012 dann op eis zoukënn.

Ech mengen, dass mer also net nëmmen op där enger Säit huelen, mä op där anerer Säit och Efforté maachen, déi alleguer gemaach ginn, fir ermëzeginn an dofir ze suergen, dass mer zu équilibréierten - wa méiglech équilibréierten - Resultater kommen, a vläicht och eng kéier dann nach Resultater, déi da positiv sinn, déi e Boni géingen aus-weisen an déi investéiert kënnen ginn. Dat ass déi Hoffnung, déi mer hunn. Dofir men-gen ech, kann ech et dobäi loossen, mat all deem, wat scho bei dem éischte Projet ge-sot ginn ass.

Mäi Merci och un d'Chamber, un de Rap-porteur Roger Negri an un all déi, déi intern a virun allem och extern bei der Evaluéie-rung vun de Besëtztümer matgewierkt hunn, fir derfir ze suergen, dass hei kee politesche Präis bezuelt gëtt, mä e Präis mat allem wirklech Néidegen, och vun externen Eva-luatiounen, wou dofir gesuergt ginn ass, dass hei de Steierzueler net, wéi et gesot ginn ass, eng Kaz am Sak keeft, mä wirk-lech eppes keeft, wat eng Valeur huet, a wat dozou bäidréit, eis ze stäerken, fir an deem Projet do an deenen nächste Jore kënnen ze reüsséieren.

Merci.

» **Plusieurs voix.** - Très bien.

» **M. le Président.** - Merci, Här Minister. Da si mer um Enn vun der Diskussioun ukomm. Mir kommen elo 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 5589 ass ugehall mat 49 Jo-Stëmmen, bei 10 Nee-Stëmmen a kenger Abstentioun.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt (par M. Marcel Oberweis), M. Lucien Clement (par M. François Maroldt), 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 Wei-ler et Michel Wolter;

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

MM. Claude Adam, François Bausch (par M. Félix Braz), 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: MM. Xavier Bettel (par M. Henri Grethen), Mme Anne Brasseur, M. Emile Calmes (par M. Claude Meisch), Mme Colette Flesch (par M. Alexandre Krieps), 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.

Mir kommen elo zum nächste Punkt vun ei-sem Ordre du jour, de Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel à la

Convention pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel. D'Rie-dezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. D'Wuert huet den honorabelen Här Patrick Santer, Rapporteur.

6. 5316 - **Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel à la Convention pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, concernant les autorités de contrôle et les flux transfrontières de données, ouvert à la signature, à Strasbourg, le 8 novembre 2001**

5404 - **Projet de loi portant approbation des amendements, adoptés par le Comité des Ministres, à Strasbourg, le 15 juin 1999, à la Convention pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel (STE N°108) permettant l'adhésion des Communautés européennes**

Rapport de la Commission de la Fonction publique et de la Réforme administrative, des Media et des Communications

» M. Patrick Santer (CSV), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, erlaabt mer dës zwee Projeten an engem mëndleche Rapport virstellen. An deenen zwee Fäll geet et nämlech ëm d'Konventioun Nummer 108 vum Conseil de l'Europe, déi den 1. Oktober 1985 a Kraaft getrueden ass an déi Lëtzebuerg den 10. Februar 1988 ratifizéiert huet.

Dës Konventioun ass eng Dateschutzkonventioun, obwuel den Terme Dateschutz e falschen ass. Et geet net dorëms, hei Daten ze schützen, mä déi ze schützen, deenen hir Daten traitéiert ginn.

Beim Projet de loi 5404 geet et drëms, d'Konventioun Nummer 108 dohigehend ze änneren, fir den Europäesche Gemeinschaften et ze erlaben, där bäizetrieden. Weinst der Globaliséierung vun dem Datenaustausch, deen duerch d'Informatiséierung ëmmer weidergedriwwe gött, ass eng Kooperatioun zwëschent dem Conseil de l'Europe, deen d'Konventioun ausgeschafft huet, an den Europäesche Gemeinschaften, déi sech selwer en Instrument ginn hunn - dat ass d'Direktiv 95/46 -, noutwendeg.

Esou kënnen och d'Rechter vun deenen, deenen hir Daten traitéiert ginn, besonnesch hisiichtlech de Länner, déi net an der Europäescher Unioun sinn, verstärkt ginn.

Am Comité consultatif vum Europarot iwwert den Dateschutz ginn dann och d'Stëmmrechter, déi d'Memberstate vun der Europäescher Unioun hunn, op d'Europäesch Gemeinschaften transféréiert, wa se hir Kompetenzen op déi Europäesch Gemeinschaften selwer transféréiert hunn. Dat heescht, wann d'Europäesch Gemeinschaften Kompetenzen hunn, ginn déi 25 oder 27 Stëmmrechter eenheetlech ausgedroen.

Den Objet vum Projet de loi 5316 ass d'Approbatioun vun engem Protocole additionnel zur Konventioun Nummer 108. Zwee Punkte ginn an deem Protocole additionnel ugeschnidden: Dat ass éischstens, d'Obligatioun fir national Kontrollinstanzen op d'Been ze setzen, déi sech ëm den Dateschutz këmmere. Dat heescht, déi kontrolléieren, ob d'Daten op eng loyal, legitim a proportionéiert Aart a Weis traitéiert ginn. An op där anerer Säit sinn dat d'Regelen iwwert d'Transferte vun Daten an Drëtlänner.

Déi zwee Aspekter vun dësem Protokoll hu mer schonn an eisem nationalen Dateschutzgesetz vum 2. August 2002 iwwerholl, well et och an der Direktiv 95/46 stoung. D'Kontrollinstanz ass d'Commission nationale pour la protection des données. An d'Artikelen 18 an 19 vun eisem Gesetz vum 2002 iwwerhuele wuertwärtlech d'Transfertsbestëmmunge vun der Direktiv 95/46.

Bei dësem zweete Punkt, also den Transfertsbestëmmungen, huet de Statsrot, an och d'Chambre des Métiers, eng Divergenz tëschent dem Protocole additionnel an eisem Gesetz opgeworf. De Statsrot huet souguer vun der Réponse, déi mer zu där Divergenz géife ginn, seng Dispens vum zweete Vote constitutionnel ofhänke gelooss. Et geet ëm d'Notioun vu Pays tiers. An dem Protocole additionnel sinn dat déi Länner, déi net déi Konventioun 108 oder de Protocole additionnel ratifizéiert hunn. An der Direktiv an an eisem Gesetz sinn dat déi Länner, déi net an der Europäescher Unioun sinn. Dofir kéint et zu engem Mëssel kommen, wann Donnéeën transféréiert ginn op en drëtt Land, dat net an der Europäescher Unioun ass, dat awer de Protocole additionnel ratifizéiert huet.

Mir kënnen eist Gesetz awer net änneren, well soss géife mer géint d'Direktiv verstoussen. Bis elo huet d'Europäesch Kommissioun awer nach kee Land, dat d'Konventioun Nummer 108 ratifizéiert huet, als eent unerkannt, wéi wann et en adequaten Niveau vun Dateschutz hätt. Mä dat kann nach ëmmer kommen. Dës Divergenz zwëschent deenen zwou Approchen hänkt vun dem Champ d'application territorial vun deenen zwee Instrumenter of. Dat eent ass de Conseil de l'Europe, dat anert ass d'Europäesch Unioun.

An der Europäescher Unioun triede se jo no der Approbatioun vum Projet de loi 5404 där Konventioun 108 bäi. D'Zesummenaarbecht zwëschent dem Conseil de l'Europe an den Europäesche Gemeinschaften an doriwwer eraus zwëschent deenen nationale Kontrollorganer wäert op Dauer eng Harmoniséierung vun deene verschiddene Prinzipien iwwert d'Transferte vun Daten an den Dateschutz mat sech bréngen. Dës Harmonisatioun wäert dann déi vum Statsrot a vun der Chambre des Métiers ervirgehuwen Divergenz lues a lues verschwannen dinn. Well mer an der Kommissioun der Meenung waren, datt mer duerch eng Textëmännerung vum Projet de loi net géinge weiderkommen, fir dee Problem ze léisen, hu mer den Text esou gelooss, wéi e vun der Regierung virgeschloe gouf.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, déi ëmmer méi grouss Zuel vun Daten, déi Dag pro Dag traitéiert ginn, maachen eng international Kooperatioun onëmgängelech. Et geet jo schlussendlech ëm de Schutz vun engem vun de Grondrechter: d'Protektioun vun der Privatsphär vun all deenen, deenen hir Daten traitéiert ginn, an dat si mir alleguerten.

Den Equilibre zwëschent op där enger Säit dem Schutz vun de Grondrechter an op där anerer Säit deenen noutwendegen Datentraitement, déi musse virgeholl ginn, läit engem effikassen a modernen Dateschutz zugrond. Dës Balance zur enger Säit oder zur anerer Säit ausschloen ze loosse, ass wierklech kengem gehollef, weder deem, deen Daten traitéiert, nach deem, deem seng Daten traitéiert ginn. An dës Balance versiche mir och mat eiser nationaler Gesetzgebung anzehalen, och wann déi, wéi dat bis elo de Fall ass, selwer muss vun Zäit zu Zäit iwwerduecht an iwwerschaft ginn.

D'Kommissioun huet déi zwee schrëftlech Rapporten zu deenen zwee Projet-de-loien unanime ugeholl, an ech ginn och den Accord vu menger Fraktioun.

Ech soen Iech Merci.

» **Plusieurs voix**.- Très bien!

» M. le Président.- Merci, Här Rapporteur. Ech denken, dass déi eenzel Gruppe sech de Konklusione vum Här Rapporteur Santer kënnen uschléissen, an deementspreechend géing ech Iech proposéieren, dass mer fir d'éischt géingen ofstëmmen iwwert de Projet de loi 5316.

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

De Projet de loi 5316 ass eestëmmeg ugeholl mat 59 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt (par M. Marcel Oberweis), M. Lucien Clement (par M. Lucien Thiel), 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. Paul-Henri Meyers), MM. Fred Sunnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler et Michel Wolter;

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

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

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

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

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

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Mir stëmmen elo dann och direkt of iwwert de Projet 5404. Ech wëll nach soen, dass den zoustänneg Minister net kann hei sinn, well en an Afrika zrëckgehalen ass a säi Fli-ger net geet.

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

De Projet de loi 5404 ass eestëmmeg ugeholl mat 59 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt (par M. Marcel Oberweis), M. Lucien Clement (par M. Paul-Henri Meyers), 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 M. Lucien Thiel), 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;



Chambre
des Députés
L U X E M B O U R G

d'Chamber live
Chamber TV
och an der Rediffusioun
all Sëtzungsdag
vun 19:00 Auer un

d'Chamber online op
www.chd.lu
mat de Rubriken

- Composition & Organisation
- Séances publiques & Commissions
- Hôtel de la Chambre
- Portail documentaire
- Web TV live