



Sommaire

- Ouverture de la séance publique
 - M. Mars Di Bartolomeo, Président
- 6669 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg - Phase I)
 - Rapport de la Commission du Développement durable: Mme Josée Lorsché
 - Discussion générale: M. Marco Schank (M. François Bausch intervient), M. Roger Negri, M. Gusty Graas (interventions de M. Alex Bodry et de M. Eugène Berger), M. Gast Gibéryen, M. Justin Turpel
 - Prise de position du Gouvernement: M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures
 - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel
- Question urgente n°627 de Mme Diane Adehm et de M. Gilles Roth relative aux projets de loi ayant trait au budget des recettes et dépenses pour l'année 2015
 - Mme Diane Adehm - M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances
 - M. Mars Di Bartolomeo, Président
- 6527 - Projet de loi
 - ayant pour objet l'organisation des centres de recherche publics;
 - modifiant la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu;
 - abrogeant la loi modifiée du 9 mars 1987 ayant pour objet 1. l'organisation de la recherche et du développement technologique dans le secteur public; 2. le transfert de technologie et la coopération scientifique et technique entre les entreprises et le secteur public;
 - abrogeant la loi du 10 novembre 1989 portant création d'un Centre d'Études de Populations, de Pauvreté et de Politiques Socio-Économiques auprès du Ministre d'État
 - Rapport de la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, des Médias, des Communications et de l'Espace: M. Roger Negri
 - Discussion générale: Mme Martine Hansen, M. André Bauler, M. Claude Adam, M. Roy Reding (demande d'un vote séparé sur l'article 7), M. Justin Turpel
 - Prise de position du Gouvernement: M. Marc Hansen, Secrétaire d'État à l'Enseignement supérieur et à la Recherche
 - M. Mars Di Bartolomeo, Président, M. Justin Turpel, M. Gast Gibéryen
 - Vote séparé sur l'article 7 du projet de loi (adopté)
 - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel
- 6679 - Projet de loi portant financement du Max Planck Institute Luxembourg for International, European and Regulatory Procedural Law
 - Rapport de la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, des Médias, des Communications et de l'Espace: M. André Bauler
 - Discussion générale: Mme Martine Hansen, M. Roger Negri, M. Claude Adam, M. Fernand Kartheiser
 - Prise de position du Gouvernement: M. Marc Hansen, Secrétaire d'État à l'Enseignement supérieur et à la Recherche
 - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel
- 6663 - Projet de loi modifiant
 - la loi modifiée du 19 décembre 2008
 - relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs
 - modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;
 - la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets
 - Rapport de la Commission de l'Environnement: M. Claude Adam
 - Discussion générale: M. Marco Schank, M. Roger Negri, M. Max Hahn, M. Fernand Kartheiser (interjection de Mme Nancy Arendt)
 - Prise de position du Gouvernement: Mme Carole Dieschbourg, Ministre de l'Environnement
 - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel

Au banc du Gouvernement se trouvent: MM. François Bausch, Pierre Gramegna et Mme Carole Dieschbourg, Ministres; M. Marc Hansen, Secrétaire d'État.

(Début de la séance publique à 14.03 heures)

1. Ouverture de la séance publique

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- E schéine gudde Mëtteg. Domat ass eis Sëtzung op.

Huet d'Regierung eng Kommunikatioun ze maachen?

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Neen, Här President.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Merci, Här Minister. Dat ass net de Fall.

Da kënnen mer direkt an eisem Ordre du jour virufueren. Eisen éischte Punkt um Ordre du jour vun haut ass de Projet 6669, eng Ofännerung vum Gesetz iwwert d'Schinneninfrastruktur wéinst dem Bau vun enger neier Linn tëschent der Stad a Beetebuerg.

Dee Punkt duerno ass de Projet iwwert d'Organisatioun vun de Centres de recherche publics.

Bei dësem Projet ass d'Riedezäit nom Modell 1 festgeluecht an deemno folgendermoossen opgedeelt... - Dir fannt dat an Ärem Dossier. Rapportrice vum Projet ass déi honorabel Madame Josée Lorsché. An d'Madame Lorsché huet direkt d'Wuert.

2. 6669 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg - Phase I)

Rapport de la Commission du Développement durable

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng), rapportrice.**- Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, nom Projet vum Tram, dee viru véier Méint an enger Woch mat enger grousser Majoritéit heibanne gestëmmt ginn ass, komme mer haut bei e weidere Projet am Beräich vun der Mobilitéit. Grad wéi de Projet vum Tram ass och dëst e Projet, deem dem Mobilitéitskonzept MoDu Rechnung dréit, e Konzept, wat vum fréiere Minister Claude Wiseler ausgeschafft ginn ass an awer och de Virstellunge vun der aktueller Regierung entsprécht. D'Eisebunn ass d'Réckgrat vun deem ganze System; schonn eleng e Grond, firwat dëse Projet eng grouss Wichtigkeet huet.

Konkret geet et beim Projet de loi 6669 ëm d'Konstruktioun vun enger zweeter duebelgleiseger Eisebunnslinn tëschent der Beetebuurger an der Stater Gare an dat Ganzt op enger Längt vu 17 km (veuillez lire: vu 7 km). De Käschtepunkt läit bei ganzer 272.013.570 Euro (veuillez lire: 292.013.570 Euro). Dëse Montant läit iwwregens 62 Milliounen iwwert deem, dee mir op dëser Plaz fir den Tram gestëmmt hunn. Schonn eleng dat beweist, datt dëse Projet eng grouss Envergure huet.

De Projet de loi 6669, deem dat modifizéiert Gesetz vum 10. Mee 1985 (veuillez lire: 10. Mee 1995) eng weider Kéier modifizéiert, ass den 19. Mäerz 2014 vum Nohaltegkeets- an Infrastrukturminister François Bausch déposiert ginn. De 25. Mäerz 2014, also knapp eng Woch nom Dépôt, huet de Statsrot säin Avis dozou ofginn. Den Avis vun der Chambre de Commerce datéiert vum 15. Mee 2014. De 4. Juni 2014, zoufälligerweis um historeschen Dag vum Vote vum Tram, huet d'Nohaltegkeetskommissioun mech als Rapportrice designéiert a während därselwechter Sëtzung huet d'Kommissioun sech souwuel mat der Ausféierung vum Bauprojet wéi och mam Avis vum Statsrot befaast.

Ier ech op déi zwee virleidend Avisen aginn, wëilt ech de Projet kuerz beschreiwen, wëilt en awer och an de Gesamtkontext vun der Lëtzebuurger Mobilitéitspolitik setzen.

D'Streck tëschent Beetebuerg an der Stad Lëtzebuerg ass 1859 a Betrib gaangen. Ee Joer duerno, 1860, ass se iwwert d'Beetebuurger Gare mat Esch-Uelzecht verbonne ginn a schliisslech am Joer 1883 och mat Diddeleng, wou awer leider vun do u keen Ausbau méi stattfonnt huet, ausser, datt zu Diddeleng dräi zousätzlech Haltestellen installéiert gi sinn. Dat war an den 1980er an 1990er Joren.

Haut assuréiert dës zentral Streck tëschent Beetebuerg an der Stad déi international Zuch- an also och TGV-Verbindungen tëschent Lëtzebuerg a Frankräich an awer och doriwwer eraus a Richtung Schwäiz an Italien. Si ass och d'Kärstéck vun de regionale Verbindungen aus der Hauptstadt a Richtung Esch-Uelzecht, Bieles, Rodange, Athus a Lonkech, grad wéi och a Richtung Diddeleng, wéi gesot, a Volmerangeles-Mines.

Am grenziwwerschreidende Beruffsverkéier spillt dës Streck natierlech eng bedeitend Roll, mä leider, dat ass bekannt, gëtt d'Capacitéit der Demande ëmmer manner gerecht. Zu Spëttestonne plazen d'Zich aus allen Néit. Doriwwer eraus kënn et awer och regelméisseg zu Verspéidungen oder Ausfäll, soudatt et feststeet, datt de Réseau de Moment komplett iwwersiedegt ass.

Wann een da bedenkt, datt net méi wéi 10% vun de Leit mam Zuch op d'Aarbecht fueren an datt d'Strategie vum MoDu dora besteet, en „modal split“ vu 25% a méi fir den ëffentlechen Transport ze erreechen, da kënn een zur Konkusioun, datt kee Wee laanscht den Ausbau vun der Streck féiert. Dëst ëmsou méi, well virun allem d'Regioun ronderëm Esch a Belval mat der Uni Lëtzebuerg sech souwuel demografesch wéi och ekonomesch a kulturell wäert zolidd weiterentwéckelen an ëmmer méi Leit, zemoos och Studenten, op gutt Zuchverbindungen a Richtung Hauptstadt an zréck ugewise sinn. Esou vill emol zum Persounentransport.

Et geet bei dësem Projet awer natierlech och ëm d'Verbesserung vum Giddertransport, dem sougenannten „fret ferroviaire“, dëst am Hi-bleck op den Ausbau vum Containerterminal Multimodal an dem Logistik-Hub um Site vun der fréierer WSA tëschent Diddeleng a Beetebuerg, woubäi ech wëll betounen, datt hei net nëmme Beetebuerg beträff ass, et geet och ëm Diddeleng.

(Brouhaha et interruptions)

Dës zwee Projeten hänken ee wéi deem anere vu performanten an effikasse Verbindunge mat Däitschland, de Benelux-Länner a Frankräich of, wa se sollen e Succès ginn.

Méi performant an effikass gëtt d'Streck awer natierlech nëmmen, wa méi Zich fuere kënnen. Dozou e puer Zuelen, déi d'Richtung ugin: D'Verduebelung vun de Gleiser vun zwee op véier erlaabt eng Erhéijung vun aktuell 293 Zirkulationen am Dag op ganzer 455 Zirkulationen, wat eng Steigerung vu 55% bedeit. Quitte datt dës Zuel net direkt erreecht gëtt oder erreecht muss ginn, ass et awer wichteg, eng sougenannt „réserve de capacité“ opzebauen, fir d'Organisation a Spëttestonnen ze vereinfachen, Verspéidungen ze verhënneren an natierlech och den Entretien op der Streck ze garantéieren.

Ech kéim dann zum Zäitplang vun der Ëmsetzung an zu den ëmweltpoliteschen Aspekter vun dësem Projet. Am Kader vum Avant-projet sommaire, dem APS, sinn insgesamt dräi Varianten analyséiert ginn. An deem Kontext sinn och dräi Impaktstudien duerchgefouert ginn, déi eng a puncto Ëmweltverträglechkeet, déi zweet a puncto Sécherheet an déi drëtt a Form vun enger Étude comparative.

Am Joer 2007 huet eng ëffentlech Consultatioun an der Stad Lëtzebuerg stattfonnt, dann awer och an de Gemenge vun Hesper, vu Réiser a vu Beetebuerg. Op Basis vun dëser Consultatioun ass déi virleidend drëtt Variant zréckbehalde ginn.

Déi genannt Etüd a puncto Inzidenzen op d'Ëmwelt koom zur Konkusioun, datt de Bau vun der Streck noutgedrongen eng Rei oppen Agrarflächen an zum Deel och Bëschparzellen, Mardellen, Hecken a Sträicher wäert zerstéieren. Donieft zitt déi geplangt Linn sech och duerch eng Zone de protection spéciale, an zwar am ieweschten Uelzechtall, am Norde vu Beetebuerg, an dat op enger Längt vu ganzer 550 m. Eng zweet Schutzzon läit op der Héicht vun der Kockelscheier an dréit den Numm „Kockelscheuer-Étangs“.

Insgesamt beleeft den ekologesche Bilan sech op e Minuswäert vu 5,4 Milliounen Punkten, wat net näischt ass. Deem géigeniwwer stinn awer da Kompensatiounsmoossnamen, déi e Wäert vu 5,9 Milliounen Punkten erreechen an deemno e gewësse Spillraum erlaben am Fall, wou déi eng oder aner Measure net zu 100% kann duerchgefouert ginn.

Konkret besteet d'Kompensatioun aus der Schafung vu Biotopen, der Beplanzung vu verschiddene Fläche mat Beem an der Renaturéierung vun der Uelzecht an der Bibeschbaach.

Um Niveau vun der potenzieller Lärmbelästegung gëtt eng Etüd duerchgefouert, déi sech virun allem op d'Entrée vu Beetebuerg konzentriert, awer och insgesamt op déi ganz Streck, an déi jee no Resultat zu den néidegen - a vill verlaangten, muss ech betounen - Lärmschutzmoossname wäert féieren.

En anere wichtige Volet ass natierlech dee vum Bauschutt, de sougenannten „déchets inertes“, déi an der Lescht zu Lëtzebuerg jo scho fir verschidde Problemer gesuergt hunn. Bei grouse Bauprojekte falen déi noutgedrongen an d'Gewicht. Bei dësem Projet erreeche se ganzer 955.000 m³.

Kuerz résuméiert kann ee soen, datt et sech heibäi ëm dräi Zorte Bauschutt handelt, jee no Belaaschtung vum Buedem mat Hydrocarbures. Am Fall vun enger staarker Belaaschtung gëtt den ofgedroene Buedem a spezialiséierten auslänneschen Anlagen entsuergt. Dat sinn am Ganze 14% vum Buedem respektiv 138.000 m³.

Bei mëttlerer Belaaschtung kënn de Buedem op eng national Décharge. Dee Volume läit bei 216.000 m³ respektiv bei 23%. Hei stellt sech natierlech d'Fro vun zousätzleche Bauschuttdeponië fir eist Land, eng Fro, déi och an der Kommissioun opgeworf ginn ass.

Bei gerenger Belaaschtung dann, an dat ass dee gréissten Deel vum Buedem, do läit d'Belaaschtung bei net méi wéi 100 mg Hydrocar-



bure um Kilo. Dee Schutt wäert um Site selwer als Remblai benotzt ginn. De Volume läit hei bei 435.000 m³ respektiv bei 63% vum gesamte Buedem, deem ofgedroe gëtt. Dat ass also wäit iwwert d'Halschent.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech verschouwen lech vun den techneschen Ausféierungen, déi gi wierklech ganz wäit, do bräicht ech vill méi laang. Dir fannt se am Dokument vum Gesetz respektiv och a Form vu Résumé a mengem schréffleche Rapport.

An e puer Wieder kann een awer soen, dass ganzer aacht Iwwerquerunge musse gebaut respektiv renovéiert ginn. Ënner anerem soll eng nei Eisebunnsbréck an der Proximitéit vum Autobunnkräiz südlech vum Houwald entstoen, an eng aner a Form vun engem sougenannten „saut-de-mouton“ am Norde vu Beetebuerg. Dat ass eng technesch Erausforderung, géif ech emol mengen. Hei wäert déi nei Linn déi bestoend Linn kräizen.

Déi geplangten Exploitation gesäit vir, dass d'Majoritéit vun den Zich, déi aus Richtung Esch kommen, op där scho bestoender Linn fuere mat engem Halt zu Bierchem, woubäi an der Kommissioun och d'Fro vun der Renovation vum der Gare vu Bierchem opgeworf ginn ass. Ech denken, dass verschidde Riedner nach drop wäerten agoen. Ech weess net, ob se Satisfaktioun kritt hunn.

D'Zich, déi aus Frankräich kommen, benotzen déi nei Linn ouni Halt tëschent Beetebuerg an der Stad, woubäi eng ganz Rei Zich aus dem Süde bis op den Arrêt Pont Rouge wäerte weiterfuere, wou se iwwert de Funiculaire, dee geplangt ass, mam Tram a Richtung Kirchberg wäerte verbonne ginn. Dat erlaabt natierlech d'Entlaaschtung och vun der Stater Gare.

Wéi uganks gesot, handelt et sech ëm déi éischt Phas vun der Konstruktioun, déi bis zum Joer 2020 realiséiert soll ginn. Déi zweet Phas wäert an zwee weidere Gesetzesprojeten definiert ginn. En éischte bezitt sech op de Finanzement vun der definitiver Ubannung vun där Linn un d'Uertschaft Beetebuerg mat der kompletter Renovation vun der Beetebuerger Gare, déi momentan alles aneschtens wéi behennertegerecht a benotzerfrëndlech ass. Och dass ass an der Kommissioun gesot ginn.

En zweete Gesetzesprojekt betrëfft dann déi definitiv Ubannung un de Quartier Houwald, mam Aménagement vun engem zweete Quai um zukünftege Pôle d'échange Houwald. Dës zwee zousätzlech Projeten zu deemem Projet wäerten an de Joren 2021 bis 2024 realiséiert ginn. Mir hunn also nach vill ze schaffen.

Zum Avis vum Statsrot gëtt et hei ausnahmsweis guer net vill ze soen. Déi héich Kierperschaft huet den Avis, wéi gesot, schonn no enger Woch ofginn. Si steet dem Bau vun där Streck ganz positiv vis-à-vis an huet eigentlech just bemängelt, dass weder am Titel nach am Artikel 1 drop higewisen ass, dass et sech just ëm déi éischt Phas géif handle vun engem gesamte Projet. Deem huet d'Kommissioun Rechnung gedroen, andeems se decidéiert huet, déi éischt Phas souwuel am Intitulé wéi och am éischten Artikel anzeschreiwen.

D'Chambre de Commerce war méi nuancéiert. Si huet hirsäits eng ganz Rei positiv Punkten ervirgehewen a betount, dass den Ausbau vun der Streck eng wichteg Konditioun ass fir d'Ekonomie vum Land, awer och, fir d'Mobilitéit zu Lëtzebuerg an de Grëff ze kréien an eigentlech eng nohalteg Entwécklung vum Land laangfristeg ofzesécheren.

Op eenzelne Punkten huet d'Chambre de Commerce eigentlech sech ganz kritesch geäussert. Hir Kritik bezitt sech an éischer Linn op d'Tatsaach, dass am Virfeld net all d'Zousazkäschtchen vun deemem Projet berechent gi sinn. Esou sinn zum Beispill d'Käschtchen vun der zweeter Phas, déi ab 2021 soll gebaut ginn, net a Betruecht gezu ginn. Dat sinn ënner anerem d'Käschtchen och vu verschiddenen Etüden, déi musse gemaach ginn, oder d'Käschtchen, déi duerch d'Acquisition vu Privatterrainen entstinn. Dat alles ass net detailléiert opgeléicht ginn an dat war Objet vun der Kritik.

An deem Sënn huet d'Chambre de Commerce sech da Suerge gemaach iwwert d'Finanzéierbarkeet vun deemem Projet inklusiv der zweeter Phas an huet vun der Regierung méi eng strukturéiert, effikass a méi eng transparent Approche bei der Planunge vu grouss Bauprojekte gefuerdert. Doriwwer eraus huet d'Chambre de Commerce méi detailléiert Informatiounen a puncto Kompensatioun verlaangt an huet gefuerdert, dass den Hotelkomplex vu Léiweng net ënnert dem Kaméidi soll leiden.

Erlaabt mer zum Schluss e puer Wuert nach zu de Froen, déi an der Kommissioun zousätzlech opgeworf gi sinn. Op d'Fro vun der Acquisition vun den noutwendegen 52 ha hunn déi Responsabel vun den CFL a vum Ministère eis matgedeelt, dass schonn iwwert d'Halschent vun den Terrainen Objet si vun engem Com-

promis de vente un de Stat an dass d'Verhandlung mat de Propriétaires ënnert dem Stréch ganz positiv verlafen, woubäi ee muss wëssen, dass och Geschäftsleit dorënner sinn an et natierlech net einfach ass, einfach esou deenen e Geschäft ewechzehuelen, wann een net direkt eppes kann amplatzen setzen. Mä wéi gesot, d'Verhandlung schénge gutt ze verlafen.

Des Weideren ass an der Kommissioun op d'Problematik vun de Passages à niveau higewise ginn, déi op vill befuere Strecken zu ëmmer méi Problemer féieren, haaptsächlech och a grësseren Uertschaften wéi zu Diddeleng, wou dee Problem sech ganz zolidd stellt; deelweis och zu Beetebuerg, awer och an den Uertschaften ronderëm Esch-Uelzecht a Belval an doriwwer eraus. D'Kommissioun huet verséichert kritt, dass d'CFL op de Wee ginn, fir d'Passages à niveau lues a lues ze suppriméieren, qeesch duerch d'Land, iwwerall do, wou sech Problemer stellen.

An hei ass d'Fro dann opgeworf ginn, wéi et mat der Zoustännegkeet vum Stat ass bei den Eisebunnsbrécken, déi gebaut ginn, wann e Passage à niveau soll suppriméiert ginn. Wou hält d'Zoustännegkeet vum Stat op a wou fänkt d'Zoustännegkeet vun de Gemengen un? Dat war Objet vun enger längerer Diskussioun.

Op den Incident vun der Eisebunnsbréck, déi den 10. Juli 2014 zu Beetebuerg an e Koup gefall ass, ginn ech op där Plaz net an, et gehéiert wierklech net zum Projet. Ech wëll awer drop hiweisen, dass d'Nohaltegkeetskommissioun doropshin decidéiert huet, sech méi am Detail mat den Evakuatiounspläng vun de Rettungsdéngschter am Fall vu grësseren Accidenter um Niveau vum Eisebunnsréseau ze befaassen. Ech kucken op mäin Noriedner, dee wahrscheinlech och do nach eppes zum Eislek wäert soen, wou ganz vill Eisebunnstunne sinn, an och do muss een driwwer schwätzen, wéi et do ausgesäit, wann en Accident geschitt.

Ofschléissend wëllt ech der vill beschäftegter Sekretärin vun der Nohaltegkeetskommissioun, der Madame Rachel Moris, e grouss Merci ausdrécken, grad wéi och de Mataarbechterinnen a Mataarbechter vun den CFL a vum Nohaltegkeetsministère, déi eis an de Kommissiounssëtzunge Ried an Äntwert stoungen op eng ganz kompetent a fair Aart a Weis.

An net ze vergiessen och e Merci un d'Membere vun der Kommissioun fir hir konstruktiv Mataarbecht, wou ech ëmmer erëm als Präsidentin d'Gefill hunn, dass mer do zesummen un engem Strang zéien, fir d'Mobilitéit zu Lëtzebuerg an de Grëff ze kréien.

Domat ginn ech an engems den Accord vun der grénger Fraktioun, an der Hoffnung natierlech, dass dës Projet de loi grad wéi dee vum Tram an dee vum Arrêt Pont Rouge viru véier Méint eng grouss Zoustëmmung heibanne fënnt. Nom Budget, dee geschter virgestallt ginn ass, gesi mer elo, wat mat deem ville Geld, wat investéiert gëtt, geschitt.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Merci och der Madame Rapportrice. Nächsten oder éischte Riedner, deem ageschriwwen ass, ass den Här Marco Schank. Här Schank, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

► **M. Marco Schank (CSV).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, als Éischt mäi Merci un d'Rapportrice vun deemem Projet respektiv d'Präsidentin vun eiser zoustänneger Kommissioun, d'Josée Lorsché, fir hiren ausféierleche schréfflechen an méndleche Rapport - obwuel se sech zwou Minutte weider gewünscht hätt.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Déi d'Madame Rapporteur och kritt huet.

► **M. Marco Schank (CSV).**- Voilà! De Projet 6669 reit sech an an d'Ëmsetzung vun der globaler Strategie fir eng nohalteg Mobilitéit fir Résidenten a Frontalieren, déi sougenannten „MoDu“, déi am Abrëll 2012 vum deemolege Minister, dem Claude Wiseler, presentéiert gouf. Ech soen et nach eng Kéier, well et esou schéin ass, och e bëssen aus Nostalgie, déi matkléngt.

Mä ech wollt virun allem awer drun erënneren, dass déi national Mobilitéitsstrategie jo dorop baséiert, dass een eng integrativ Approche gemaach huet mat enger ganzer Panoplie vu Mesuren, déi festgeschriwwen goufen an déi eng Äntwert sollen duerstellen, wéi mer eis dann eng nohalteg Mobilitéit zu Lëtzebuerg an der Zukunft virstellen. An do gehéiert natierlech virun allem d'Férdere vum ëffentlechen Transport oder och enger Mobilitéé douce derzou. Mä virun allem gehéiert awer och derzou, dass d'Mobilitéit zu Lëtzebuerg mat der ekonomescher an der urbaner Entwécklung zu Lëtze-

buerg Schratt hält. Dat ass, mengen ech, e ganz wesentlechen Aspekt.

An déi Strategie - also d'MoDu - gouf och esou konzipéiert, dass se complémentaire zum Plan sectoriel «Transports» ass, deem op senger Säit jo méi detailléiert eng Partie Projeten a Mesurë beschreift, déi ee muss huelen an déi e Cadre réglementaire jo brauchen, fir mat deene verschiddene Phasen och herno d'Ëmsetzung vun der Mobilité durable fäerdegzebréngen.

Zu deemem Konzept gehéieren natierlech jo och d'Busnetzer, den Auto, de Vëlo, den Tram an Zukunft, mä virun allem eben och eist Eisebunnsnetz, wat jo ganz kloer d'Réckgrat gewëssermooosse vun eiser Mobilitéit soll duerstellen. An domat sinn ech beim Projet vun haut de Mëtten, well d'Eisebunnslinn Lëtzebuerg-Beetebuerg jo e ganz wesentleche Maillon an dem Eisebunnsnetz vun eisem Land duerstellt.

Dës Linn war iergendwann, et ass gesot ginn, saturéiert respektiv débordéiert, besonnesch an de Spëttestonnen. A virun allem entsprécht dës Linn eben net de Voraussetzungen an de Kritäre vun der Mobilité durable an och net der Augmentatioun vum Fret a Relatioun mam Projet multimodal tëschent Beetebuerg an Diddeleng.

An déi wichtegst Objektiv goufen och vun der Rapportrice elo opgezielt, nämlech méi eng performant Ubannung natierlech un d'Stad Lëtzebuerg, notament den Houwald, mä besonnesch eben och a Richtung Süde vun eisem Land. A virun allem geet et natierlech hei och ëm déi grenziwwerschreidend Verbindungen mam Ausland, besonnesch der Lorraine - den TGV ass schonn ernimmt ginn -, respektiv ëm de Fret-Verkéier tëschent Däitschland, Benelux an anere Länner.

Ganz am Ufank vun der Konzeption gouf et méi Varianten an et ass sech dunn no der Consultatioun mat der Gemeng Lëtzebuerg, mat Réiser, mat Hesper a Beetebuerg fir eng bestëmmten decidéiert ginn.

Am Detail - op deem ech awer net aginn, just résuméiert - gesäit deem aktuelle Projet, deem am Mäerz an der Chamber déposéiert gouf, folgend Projeten op eisem Zuchréseau vir: déi éischt Phas, effektiv de Bau vun der Linn, zweespureg, 7 km laang. An déi nei Zuchstreck wäert dann och d'Hauptstreck tëschent Beetebuerg a Lëtzebuerg fir eben d'Héichgeschwindigkeit - an d'Gidderzich duerstellen, mat spéider enger Ubannung vum Pôle d'échange Houwald iwwert d'Autobunn A3 bis da schlussendlech an d'Beetebuerger Gare.

Déi dräi Objektiv nach eng Kéier kuerz ernimmt: d'Verbindungen - hunn ech scho gesot - tëschent der Stad an dem Süden, mä virun allem, dass och dës Zuchprojet, dës Streckeprojet e ganz wichtegen Investitiounsprojekt fir eist Land duerstellt - ech mengen, dass kann een net dacks genuch soen - am Sënn, dass d'Capacitéit vum Gidderverkéier intensivéiert gëtt an dass dës Eisebunnsstreck jo een Deel vun där europäescher Nord-Süd-Achs duerstellt, vun Holland bis an Italien.

Ech brauch elo net drop anzegoen, d'Rapportrice huet dat gesot, dass d'Capacitéit vum Schinnennetz tëschent Lëtzebuerg a Beetebuerg quasi verduebelt gëtt. D'Vitesse kann op 160 km/h eropgesat ginn. Dat reduzéiert natierlech d'Zäit, fir ze fuere, an dës eben och am Kontext mat der Verbindung vum TGV.

Entspreechend där aktueller Planung wäerten déi Aarbechte jo och relativ séier ugoen, denken ech: 2015 bis 2020 war gesot.

De Projet gesäit dann an enger zweeter Phas och d'Erneuerung vun der Beetebuerger Gare vir, an dat ass bestëmmt kee Muttwëll! Ech hat elo eng Kéier d'Geleeënheet, well ech jo vill mam Zuch fuere, eng Kéier d'Méiglechkeet, do zu Beetebuerg erauszuklappen. A wann ee gesäit, wann een do erausklëmmt - et ass kee Lift do -, wa virun allem natierlech Frae mat Kutsche kommen - ech wëll net vun deene Leit am Rollstull schwätzen! -, da muss ee quasi hëllef, fir dann erof an de Souterrain an déi aner Säit erëm erop. An dat ass eigentlech, besonnesch fir esou eng Gare, wou ganz vill Zich awer kommen, wéi Beetebuerg, net méi zäitgeméis!

Et ginn där Garen natierlech nach am Land, mä wéi gesot, et ass also wichteg, dass hei eppes geschitt, dass un de Quai geschafft gëtt, dass, wéi gesot, och Leit mat ageschränkter Mobilitéit do den Accès méi licht gemaach kréien. Datselwecht géllt och fir Leit, déi net gutt gesi respektiv blann Leit, dass och d'Quaien esou équipéiert ginn, dass déi Leit den Accès méi licht gemaach kréien.

Dës ass also insgesamt e ganz ambitionéierte Projet, natierlech och een, deem en Impakt op d'Natur huet. Dat huet d'Rapportrice am Detail skizzéiert, dass brauch ech deemno net ze maachen. Ech sinn awer ganz frou, dass ech nach e bëssen dermat ze dinn hat, dass eben och déi Renaturéierung geschéien um Niveau vun der

Uelzecht a vun der Bibeschbaach, mat och Opforstungen a virun allem och, dass gekuckt gëtt - an dat soll jo ëmmer gemaach ginn, dass ass an der Vergaangenheet och gemaach ginn -, dass een d'Vemeidung vu Bauschutt a priori kuckt an duerno méi genee dann analyséiert, wat ee mat deem, deem noutgedrongen ufällt, wat een da mat deem mécht.

Dann och d'Konklusiounen vun enger Etüd, enger akustescher Etüd, wou een dann herno muss kucken, wat muss vun Écrans antibruit opgeriicht ginn, fir och de Kaméidi an deem Kontext esou gutt wéi méiglech anzédammen.

Dat Gesetz, wat mer haut stëmmen, couvréiert selbstverständlech just déi Fraisë vun der éischer Phas. Dat ass och nach eng Kéier gesot ginn um Niveau vun dem Statsrot. Dann ebe spéider och d'Ubannung un d'Plattform vum Houwald respektiv d'Gare zu Beetebuerg.

Ech wollt dann, Här President, virun allem awer och soen, dass mir als Fraktioun ganz gären dës Projet haut stëmmen, well en eben e wichtige Maillon an deem Mobilitéitskonzept MoDu duerstellt. An ech ginn och elo direkt den Accord vu menger Fraktioun.

Ech wollt awer nach zum Schluss zwou Froen un den Nohaltegkeetsminister stelle respektiv och eng Feststellung lassgi respektiv eng Erënerung lassginn. An zwar ass och déi Fro - déi fënnt sech am Kader erëm vun dem Mobilitéitskonzept -, déi éischt Fro, Här Minister Bausch...

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Entschëllegt eng Sekonn!

► **M. Marco Schank (CSV).**- Jo.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Här Nohaltegkeetsminister, de Riedner ass amgange, eng Fro un lech ze stellen, an ech wollt sécherstellen, dass Der se och héiert.

► **M. Marco Schank (CSV).**- Den Här Bausch mécht Multitasking: En héiert an e schwätzt an engems.

Déi éischt Fro: Mir hu jo virun der Vakanz en anere wichtige Projet aus der MoDu gestëmmt, nämlech dee vum Arrêt Pont Rouge, an ech wollt éischstens emol wëssen, wéini dass et mat den Aarbechten ugeet. Oder ass et schonn ieren ugangen, d'Ariichtung vum Chantier an esou weider? Ech froe ganz bewosst, well dat jo och en Impakt dann huet op de Verkéier op der Nordstreck.

Dann déi zweet Fro, do wollt ech wëssen, wéini de Projet de loi vum Pôle d'échange multimodal vun der Gare Ettelbréck déposéiert gëtt. Ech denken, dass dat och net méi allze laang dauert. Ech weess, dass eng Presentatioun ass. Ass en déposéiert?

(Assentiment)

Ah, well ech hunn nämlech de Moien nach nogekuckt, ech hunn dat net fonnt.

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Juli..., August! Am August déposéiert.

► **M. Marco Schank (CSV).**- Am August déposéiert ginn. Ma desto besser! Et ass eng Presentatioun, hunn ech gelies, elo an deenen nächsten Deeg och, zu Ettelbréck.

Da wollt ech awer nach zum Schluss esou eng Aart Ceterum censeo lassginn, d'Madame Rapportrice huet dat ugeschwat, mir hunn eben och an der Kommissioun am Kontext vun deemem Projet dat diskutéiert: Et ass drëm gange, iwwert d'Plans d'urgence an d'évacuation, wann ee grësseren Onfall mat engem Zuch geschitt. An ech sinn och frou, dass eis Präsidentin dat elo och den 21. Oktober op den Ordre du jour gesat huet. Mä ech wollt wësse vum Nohaltegkeetsminister, ob mer elo do och dann dee Plang op den Dësch geluecht kréien, dee versprach gi war am Fréijoer, dee Plang nämlech: Wat geschitt, wann e grësseren Accident an den Tunnelen am Norden oder souguer tëschent den Tunnelen geschitt?

Déi Tunnelen, dass si schwaarz Lächer, déi kann een net mat engem Autos- oder Autobunnstunnel vergläichen. A souguer tëschent den Tunnelen, do kënnt keng Ambulanz bäi! An do muss ee wierklech preparéiert sinn, ob dat een extraen Zuch ass, fir d'Interventiounen ze maachen am Katastrophfall, oder wat och ëmmer. Mä et muss ee preparéiert sinn! An ech wëll mer net virstellen, wat passéiert, wéi gesot, wann do - an och d'Asazkräfte, wéi eng Méiglechkeeten dass déi hunn -, wann eng Kéier do en Accident geschitt. An dofir wollt ech och wëssen, ob mer do Satisfaktioun kréien.

Ech soen lech Merci.



► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci dem Marco Schank. Nächste Riedner ass den honorabelen Här Roger Negri. Här Negri.

► **M. Roger Negri** (*LSAP*).- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, als Éischt wëll ech der Présidente-rapportrice Josée Lorsché Merci soe fir hir exzellent Rapporten, dee schréttlechen an dee mëndlechen. Si war esou komplett, dass ech versichen, elo net alles erëm ze widderhuelen, mä einfach eng Partie Iwwerleeungen iwwert den Nord-Süd-Eisebunnsréseau hei zu Lëtzebuerg unzesstellen.

Als LSAP wäerte mir dëse Projet och selbstverständlech mat ënnerstëtzen, dëse Projet, deen am Kader vun der „loi-cadre“, wéi dat heescht, vum 10. Mee 1995 iwwert d'Gestioun vun den Eisebunnsinfrastrukture geschafe ginn ass. Dat hei ass de Projet Nummer 31, dat heescht, et ass eng Loi-cadre, wou jeeweils déi Eisebunnsinfrastrukturprojeten ëmmer bäigesat ginn. Dat huet den Advantage, dass een eng gewëssen Iwwersicht behält iwwert dat, wat um Eisebunnsinfrastrukturréseau geschitt. Et ass also net permanent eng Modifikatioun vun de Gesetzer, mä et ass eng Loi-cadre fir d'Eisebunnsinfrastruktur.

Mat dem Projet de loi vun haut, also dem Bau vun enger neier, zousätzlicher duebelgleiseger Streck vu Beetebuerg op Lëtzebuerg, gëtt an der Eisebunnsinfrastruktur hei zu Lëtzebuerg de Krees vun dräi grouse Projeten zougemaach, déi ufanks 2000, un der Schwell vum neie Jorhonnert, sech als ëmmer méi néideg erweisen hunn, fir den zukünftegen Ufuerderunge vum ëffentlechen Transport op der Eisebunn gerecht ze ginn.

Niewent der neier Streck vu Beetebuerg an d'Stad sinn dat d'Zweegleisegkeet vun der Péitenger Streck, déi jo säit zwee Joer realiséiert ass, an als drëtten Projet d'Verduebelung vum Nordkapp vun der Gare Lëtzebuerg mat der Realisatioun vun engem zweete parallele Viaduc an dem Talus hannendrun, oder wéi et op der Eisebunn genannt gëtt, dem „Perré“ Richtung Cents-Waasserbëleg. Déi Aarbechte si voll amgaangen an dee Viaduc an dee Perré sinn ee vun deene spektakulärsten, schwiergsten an och zouginnermoossen deieren - a ganz deieren - Eisebunnsprojeten nom Bau vun den Eisebunnsinfrastrukture virun 150 Joer.

Den Tram an der Stad, och wann en net zur Eisebunnsinfrastruktur gehéiert an och dofir net an där Loi-cadre steet, wëll ech awer och nach zu deem Ganzen derzouzielen.

De Bau vun enger neier Eisebunnsstreck ass och säit de Grënnerzäite vun der Eisebunn hei zu Lëtzebuerg, bis op déi eng oder aner Ausnahm, net méi realiséiert ginn. Wéi eis Rapportrice et gesot huet, hu mir aus dem Süde vum Land Richtung Stad Lëtzebuerg scho säit ville Jore mat enger - jo, et kann ee soen - „Iwwersaturatioun“ vun de Capacitéite vun der aktueller Eisebunnslinn zwëschen Beetebuerg a Lëtzebuerg-Houwald ze dinn.

Et geet also drëm, fir déi nach ëmmer méi wuessend Nofro aus Frankräich, an dat net nëmme fir den TGV, mä och fir déi de Moment ronn 60.000 franséisch Frontalieren, esou wäit wéi méiglech op den Zuch ze drainéieren. An dat gëllt och fir de Gidderverkéier, fir den Intermodal-Hub vu Beetebuerg Richtung Süde vun Europa, dee jo och elo nach zousätzlech massiv ausgebaut gëtt. Mä déi aktuell Streck vu Beetebuerg op Lëtzebuerg iwwer Bierchem, wéi se elo leeft, huet och den nationalen Trafic vun Esch, Adun-le-Tiche, Rëmeleng a vun Diddeleng Richtung Stad Lëtzebuerg ze assuréieren.

A wa mer d'Fallbeispill erausgräifen, esou muss et mam Bau vun der neier, zousätzlicher Streck endlech méiglech ginn, mat den Zich à destination, ouni ëmzeklappen, vun Diddeleng an d'Stad Lëtzebuerg fueren ze kënnen.

► **M. Alex Bodry** (*LSAP*).- An ëmgekéiert.

► **M. Roger Negri** (*LSAP*).- Ganz genau! Well dat Ëmklappen zu Beetebuerg - wéi gesot, aus béide Richtungen dann - ass beschwéierlech, ass onkamoud, a virun allem gëtt beim Ëmklappen a beim Waarden op den Anschluss-zuch vun Esch - oder ëmgedréint dann - méi Zäit verbraucht wéi ee brauch fir den Trajet selwer!

Direkt Zich vun Diddeleng an d'Stad kéinten och dat erlaben, wat den Député-Maire vun Diddeleng, den honorabele Kolleg Alex Bodry, a sengem leschte Gemengerot gesot huet, wann ech dat richteg gelies hunn, dass dann duerch Diddeleng...

(*Interruptions et hilarité*)

...dass dann duerch Diddeleng iwwert déi aktuell Eisebunn den Asaz vun engem Tram denk-

bar wär zwëschen Volmerange bis op Diddeleng-Centre, an duerno d'Ëmklappen op en direkten Zuch Richtung Lëtzebuerg.

Dee groussen Advantage dovunner wär, dass déi onsäaglech Barriären, déi do quasi ëmmer dauernd zou sinn an de Verkéier an Diddeleng ganz blockéieren, méi oft kéinten op sinn. An dëst, well fir den Tram am Contraire zum Zuch eréischt d'Barrière vum Passage à niveau muss zougoen, wann e just virun ass, quasi wéi op enger normaler Stroossekräizung, elo ganz vereinfacht ausgedréckt, mä awer esou kann ee sech dat an der Praxis virstellen.

Beim Zuch nämlech, bedéngt duerch dee laange Bremswee, dee jee nodeem bis zu 1.200 m laang ka sinn, ass dat natierlech net méiglech an dat verlaangt, dass d'Barriären zou sinn, wann en Zuch vu Beetebuerg op Diddeleng zoufiert. Da mussen all déi Barrière quasi zou sinn a ganz Diddeleng.

Dësen e bësse méi spezifischen Exkurs op d'Situatioun zu Diddeleng weist awer gradesou op d'Noutwendegkeet hin, fir all déi aner bestehend Antennen am Süde vum Land, déi vu Rëmeleng, Téiteng, Kayl, Nierzeng an esou weider, bestoen ze looszen an net ze suppriméieren, well eemol ausgebaut, ass de Chaos op de Stroossen nach méi schro, wéi en elo schonn ass!

Hei kënn dann och de Südtram an d'Gespréich, wou ee spéider vu Rëmeleng, Kayl iwwer Schöfleng, Esch op d'Uni Belval fuere misst kënnen.

Datselwecht gëllt iwwregens och fir d'Erhale vun der Antenn vun der Streck vun Dikrech op Ettelbréck. A wa mer am Norde vum Land sinn, ass am Norden op den Nordstreck ee Projet net ze vergiessen, dat ass de Bau vun engem zweete parallele Gleis tëschent Clief bis virun Elwen.

► **Une voix**.- Très bien!

► **M. Roger Negri** (*LSAP*).- Här President, zréck zur neier Streck iwwer 7 km vu Beetebuerg op Diddeleng (veuillez lire: op Lëtzebuerg), déi um fräie Feld „en site propre“ gebaut gëtt, mat enger ganzer Partie Ouvrage-d'arten iwwert d'Autobunn an och mat enger spezieller - d'Madame Rapportrice hat dat gesot - Bréck, „saut-de-mouton“, wéi dat am Eisebunnsjargon heescht. Saut-de-mouton, dat ass, wann eng Eisebunn iwwer eng aner fiert. Dat hu mer op enger eenzeger Plaz nach hei zu Lëtzebuerg, dat ass zu Gaasperech fir déi Zich, déi aus dem Triage Lëtzebuerg Richtung Péiteng an an d'Belsch fueren an déi ënnerkräizt gi vun der normaler Streck iwwert den „Escher Bierg“, wéi dat op der Eisebunn heescht, vu Lëtzebuerg direkt op Beetebuerg an esou weider.

Do ginn also ganz schwéier Konstruktioune gemaach, dofir och deen héije Präis. Ech wollt, vu dass dat awer „en site propre“ ass, froen - an d'Madame Rapportrice hat gesot an dat steet och am Rapport, dass eng ronn 60% vun den Terraine schonn opkaaft gi sinn, bon, da bleiwen der natierlech nach eng ganz Partie -, do wollt ech den Här Minister froen, ob dat Problem awer ginn oder ob dat nach just de Moment eng Aarbecht ass, déi nach ze maachen ass.

Well ech mengen, et wär immens schued, wann et éischten och misst zu Expropriatioune kommen. Well dëse Projet kann natierlech nëmmen ugefaange ginn, wann all Terraine kaaft gi sinn, well et kann ee jo net op der Eisebunn esou eng kleng Déviatioun maachen, wéi een dat eventuell op der Strooss ka maachen. Ech wëll just drun erënneren, dass déi Streck gebaut gëtt fir eng Vitesse vun 160 km/h.

De Projet de loi ass deen éischten Deel vum Gesamtprojet vun der neier Streck vu Beetebuerg op Lëtzebuerg, wou nach zwee Gesetzer also nokomme mussen fir déi jeeweileg Uschlëss un déi bestehend Streck, souwuel am Süden zu Beetebuerg wéi dann och am Norde vun där neier Streck, um Houwald.

An Dir kënn mer et gleewen, dat wäert schwierig a komplizéiert ginn, an domat och net bëleg. Dofir géif ech et als sënnavoll ugesinn, Här Minister, lech ze bidden, och déi Etüde relativ zügig ulafen ze looszen, och wann et nach eng Partie Joren dauert, bis mer dozou kommen. Mä déi Etüde wäerten och ganz schwierig ginn an dofir wär et vläicht sënnavoll, déi och an deenen nächste Jore bei den Etüde vun den Travaux d'infrastructures, déi mer jo ëmmer an der Chamber virum Budget genehmen, an virzegesinn.

Här President, wa mer eist Land wëlle fit maache fir déi ekonomesch Erausforderunge vun der Zukunft, da brauche mer déi néideg Mobilitéitskompetenz, an dat geet nëmmen iwwert de Bau vun neien Infrastrukturen.

An do si jo an dësem Projet net nëmmen déi nei Streck an deem Eck do opgezielt, mä och de futur Pôle d'échange um Houwald, dat ass

d'Dräispuregkeet vun der Autobunn zwëschen Diddeleng a Gaasperech, also Lëtzebuerg dann, d'Extensioun vun der Aire de Berchem op der Autobunn, de Réaménagement vum Échangeur op der Autobunn zu Léiweng, dann déi ugeschwat Suppressioun zu Beetebuerg vun der Barrière am Nordausgang vun der Gare Beetebuerg an dann natierlech och dee grouse Projet vun der multimodaler Plattform fir de Gütertrafic vum Norden, vun der Nordséi - iwwer Beetebuerg - Richtung Süde vun Europa. A fir dat Ganzt operationell, gutt operationell ze maache fir d'Eisebunn, muss dann och an der Gare Beetebuerg en neit Stellwierk kommen, fir dat Ganzt kënnen propper a fonctionnel ze dirigéieren.

An, wéi gesot, dozou gehéiert dann och schlussendlech de Projet vun enger neier Streck vu Lëtzebuerg op Beetebuerg, deem ech heimmadder den Accord vun eiser Fraktioun ginn.

An lech soen ech Merci fir d'Nolauschtenen.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci och dem Här Negri. Nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Gusty Graas.

► **M. Gusty Graas** (*DP*).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den 9. November 1855 gouf jo u sech den Eisebunnszäitalter hei zu Lëtzebuerg agelaut, wéi en Ofkommen mat den Härre Favier a Jouve ënnerschiwweg gouf, fir datt si den Optrag kruten, fir eng Eisebunnslinn ze bauen. Den 2. Mäerz 1857 koun et dann zur Grënnung vun der „Luxemburger Bahn- und Betriebsgesellschaft Wilhelm Luxemburg“. A schliisslech gouf de 16. Juli 1859 provisoersch fir d'Éischt op der Zuchstreck Lëtzebuerg-Beetebuerg-Diddenuewen gefuer, déi Streck, iwwert déi mer jo haut hei diskutéieren.

Deemools gouf et iwwregens och nach eng Gare zu Fenteng, déi gouf awer dunn ofgerappt. Déi gouf 1877 duerch d'Gare vu Bierchem ersat. Mat 600 km hate mer deemools iwwregens ee vun deenen dichtste Réseauen aus ganz Europa an dat war deemools natierlech schonn aussergewöhnlech.

Zënter deene Pionéierzäiten huet sech d'Bild vun der Eisebunn ouni Zweifel hei zu Lëtzebuerg immens verännert. D'CFL, wéi mer se jo haut als Gesellschaft kennen, goufen duerch d'Gesetz vum 16. Juni 1947 mat enger Lafdauer vun 100 Joer gegrënnt. De Réseau hat deemools 542 km, war also nach ëmmer relativ imposant. 1974 waren et der awer schonn nëmme méi 271.

E wichtegen Datum, deen am Fong geholl och zum Rapport vun dësem Gesetz gehéiert, war den 29. September 1956. Deemools gouf nämlech d'Streck Diddenuewen-Lëtzebuerg an och a Richtung Klengbetten elektrifizéiert. An 1963 war et iwwregens eriwier mat den Dampfmaschinen an déi goufen dunn ersat duerch déi bekannt Diesellocke vun der Serie 1800. Déi puer Zuelen hei sollen am Fong geholl beleen, wéi u sech dann d'Bild, wéi gesot, vun der Eisebunn an deene leschte Jorzéngte sech komplett geännert huet.

Mä et muss een dat och éierlech hei soen, et goufen och Zäiten, wou d'Eisebunn u sech net esou attraktiv war a wou de Stroossebau, vu politescher Säit aus gekuckt, éischter Virrang hat. Tëschen 1950 an 1990 stoung nämlech, kann ee bal soen, d'Eisebunn éischter um Ofstellgleis an et ass wéineg an d'Infrastruktur investéiert ginn.

Et huet awer dunn, Gott sei Dank, e gewëssent Ëmdenke stattfonnt an et kann ee soen, datt an deene leschten zwee Jorzéngten dach praktesch op alle politesche Bänke sech éischter fir, wéi gesot, eng Moderniséierung vun der Eisebunn ausgeschwat ginn ass. Mam Gesetz vum 28. Mäerz 1997 hat dunn och de Lëtzebuerger Stat jo d'Gesamtschold vun der Eisebunn iwwerholl.

Et muss een och hei ënnersträichen, datt jo awer besonnesch um Niveau vun der Moderniséierung - an ech denken hei virun allem un d'Zich - an deene leschten zéng Joer dach enorm Efforte gemaach gi sinn. Ech wëll och nach eng Keier hei drun erënneren, datt 2003 schonn en Investitiounsbudget vun 850 Milliounen zréckbehale gi war, och fir d'Setzplaze vun 13.000 op 29.000 ze erhéien.

An net méi spéit wéi de leschten 29. September ass jo och déi nei Generatioun vu Motricen, KISS, presentéiert ginn an och ageweit ginn. Ech mengen, et besteet haut jiddefalls e kloer Konsens um politeschen Niveau, datt mer mussen verstärkt um Niveau vun der Transportpolitik investéieren, dat natierlech och prioritär um Niveau vun der Eisebunn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Virriedner hunn hei schonn zu Recht bemierkt, datt d'Streck natierlech tëschent Beetebuerg an der Stad saturéiert ass an datt dat u sech och e gutt Zeechen ass. Dat ass en Zeechen, datt ver-

stäerkt den Zuch genotzt gëtt. Ech wëll drun erënneren, datt zum Beispill 2013 net manner wéi 20,7 Milliounen Voyageuren transportéiert goufen. Dat waren der 4,4% méi wéi 2012. Dat ass also evident. An dorausser kann een d'Konklusioun zéien, datt d'Ugebuert vum Zuch ouni Zweifel nach muss erhéicht ginn.

Virun allem déi Zich, déi aus Richtung Frankräich kommen, iwwer Beetebuerg an d'Stad, déi sinn, loosse mer dat emol ganz gentil hei ausdrécken, net onbedéngt esou attraktiv, datt een och gären draklëmmt, well déi esou iwwerfëllt sinn, datt et net onbedéngt Spaass mécht, fir da mam Zuch ze fueren. An dowéinst ass et wichteg, datt, wéi gesot, dee Projet haut hei gestëmmt gëtt, fir datt eben nei Méiglechkeete geschafe ginn, datt een och ka méi komfortabel mam Zuch vu Beetebuerg an d'Stad respektiv zréck fueren.

Et ass also och an deem Sënn interessant, datt duerch dee Projet hei nei Verbindunge kënnen geschafe ginn an datt och nei Méiglechkeeten op där Streck geschafe ginn, wat virun allem, wéi gesot, den Transport vu Voyageuren ubelaangt.

Da muss een natierlech an deem ganze Kontext - an et ass och schonn hei ugeschnidde ginn - och vun deem neie Projet CFL Multimodal schwätzen, deen am Raum Beetebuerg-Diddeleng dann entsteet. Hei ass jo u sech elo en neien Zenter, dee kreéiert gëtt, fir d'Wuere verstärkt iwwert d'Schinn ze transportéieren. Ech mengen, och dat gëtt haut net méi a Fro gestallt, datt esou vill wéi méiglech Wuere solle vun der Strooss erofgeholl ginn a sollen dann iwwert d'Schinn transportéiert ginn. Duerch deen neie Projet hei gëtt natierlech och d'Capacitéit vun CFL Multimodal bedeiend erhéicht. Ech wëll och drun erënneren, datt vun 2012 op 2013 de Chiffre d'affaires vun dësem Grupp iwwregens ëm 18,4% an d'Luucht gaangen ass.

Da gouf jo och net méi spéit wéi de leschten 2. September eng nei Linn a Betrib geholl, an zwar a Richtung Duisburg, wat u sech erlaabt, dann och de Réseau tëschent Spuenien, Frankräich an de skandinavische Länner nach ze verbesseren. Duerch déi zousätzlech ekonomesch Entwécklung an deem Raum do - an ech denken hei natierlech och un den Eurohub - gi selbstverständlech och nei Aarbechtsplaze kreéiert, wat ouni Zweifel natierlech och e ganz groussen Advantage ass.

Ech muss allerdéngs och hei drop hiweisen, datt déi ganz Entwécklung awer fir déi zwou Gemengen Diddeleng a Beetebuerg awer och hir Nodeeler mat sech bréngt, virun allem um Niveau vum Stroosseverkéier. An hei muss een nach eng Keier vläicht drun erënneren, datt jo och en Aarbechtsgrupp do agesat ginn ass tëschent deenen zwou Gemengen, ënnert der Tutelle vu Ponts et Chaussées, fir méi ee Gesamtkonzept ze kreéieren, fir datt do de Verkéier besser kann am Fong geholl herno och géréiert ginn.

Erlaabt mer awer trotzdem, hei niewelaanscht ze behaapten, datt bis elo déi Konklusiounen nach net onbedéngt ganz zefriddestellend sinn. Mä wat net ass, ka jo nach ëmmer kommen.

(*Interruption*)

Wéi sot Der, Här Bodry?

► **M. Alex Bodry** (*LSAP*).- Mir sinn erëm den Donneschdeg zesummen.

► **M. Gusty Graas** (*DP*).- Den Donneschdeg si mer erëm zesummen. Vlächit kréie mer do e bësselche méi Hoffnung da gemaach.

Dee Projet hei bréngt allerdéngs och nei Perspektiven fir déi ganz Peripherie Houwald, Hesper, wou jo u sech och en neit Ballungsgebitt an deene leschte Joren entstanen ass. A spéitens no der Realisatioun vum Quai um Houwald am Joer 2018 wäert dann och d'Notzung vun dem ëffentlechen Transport do klappen.

Een anere wichtegen Aspekt, deen een natierlech hei muss onbedéngt ënnersträichen, dat ass den TGV. Déi nei Linn, déi do kreéiert gëtt, gëtt jo awer och prioritär - kann ee jo och bal soen - gebaut, fir u sech dem TGV besser Méiglechkeeten ze ginn, fir tëschent Lëtzebuerg a Paräis ze fueren. Den TGV war jo ouni Zweifel e grouse qualitative Sprong an der Eisebunnsgeschicht. Ech wëll nach eng Keier kuerz drun erënneren: Deen éischten TGV ass den 1. Oktober 1964 tëschent Tokio an Osaka gefuer, dat war dann den „Shinkansen“.

An dann, wat och interessant ass, den SNCF-President oder -Direkter, de Guillaume Pepy, huet elo kierzlech annoncéiert, datt ab 2018 och nei Generatiounen vun TGVe kënn. Dat heescht, den TGV gëtt ganz kloer nach méi als modern Transportmëttel ausgebaut. An dat ass och gutt an dat ass och wichteg esou! A mir dierfen net vergiessen, datt mir als Lëtzebuerg natierlech och do net dierfen den Zuch verpassen.



Et därf een net vergiessen, datt ronn 400.000 Leit den Zuch tëschent Lëtzebuerg a Paräis huelen, den TGV benotzen also, an datt dat eng wichteg ekonomesch Donnée ass. Mä et bréngt natierlech awer och op där ëmgedréinter Säit mat Sécherheet och Virdeeler fir den Tourismus hei zu Lëtzebuerg mat sech.

Et ass och virgesinn um europäesche Plang, de Réseau vum Héichgeschwindigkeetszuch bis op 32.000 km auszubauen. An och dat, wéi gesot, ass mat Sécherheet en Element weider, fir datt mir als Lëtzebuerg eis net hei dierfen isoléieren, fir datt mer mussen natierlech kucken, fir och do direkt den Uschloss ze fannen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dee Projet, dee mer haut hei diskutéieren, ass natierlech guer keen neie Projet. Et ass e Projet, dee schonn, et kann ee bal soen, Jorzéngten diskutéiert gëtt. Ech wëll och hei nach eng Kéier drun erënneren, un de fréieren Transportminister vu menger Partei, den Henri Grethen, deen de 27. Juni 2000 hei op der Tribün Folgendes zu der Verduebelung vun der Streck Beetebuerg-Lëtzebuerg gesot hat:

„Et geet zum Beispill net duer, dass een tëschent Lëtzebuerg a Beetebuerg d’Gleise verduebelt. Et muss een och sécher sinn, dass op där anerer Säit am Frankräich den Trafic kann ofgehall ginn, well et huet kee Wäert, dass mer e performante Réseau hei zu Lëtzebuerg hunn, wann en an den Nopeschregiounen net méi klappt.

Mir hunn dofir insistéiert, fir dass op franséischer Säit och d’Streck esou moderniséiert gëtt, wéi mir se elo schonn amgang sinn a wéi de Projet et och weider virgesäit tëschent Zoufftgen an Diddenuewen, wéi mir se tëschent Lëtzebuerg/Beetebuerg a Zoufftgen moderniséiert hunn duerch d’Realisatioun vu Bléck, déi et erméiglechen, dass méi Zich an der Stonn kënnen iwwer e gewëssene Réseau goen.“

Et ass also evident, wa mir hei zu Lëtzebuerg massiv - an dat maache mer, an dat ass och richtig - an de Schinneréseau investéieren, datt mer natierlech gläichzäitig awer och mussen e Bléck op d’Nopeschlänner hunn.

Zum Tracé selwer sollen dann awer och nach e puer Remarquë gemaach ginn. Et muss ee fir d’Eischt emol soen, datt et e gudden Austausch mat deene concernéierte Gemenge war, wat och richtig ass. Et ass jo och zu engem Deel den Awänn vun der Gemeng Réiser hei Rechnung gedroe ginn.

Ee grouse Problem stellt sech natierlech, dat ass de Passage duerch d’Uertschaft Beetebuerg. Dat bréngt natierlech eng Rei Inconvéniente mat sech. Leider, leider muss jo och dat eent oder dat anert Haus deelweis ofgerappt ginn. Dorënner falen och zwee Commercen, wat een net esou gär héiert. Dowéinst den Appell natierlech un d’Eisebunn, fir déi, mengen ech, bis elo relativ gutt gefouert Gespréicher mat deene Concernéierte weiderzeféieren, fir datt een och do zu engem gudden Ofschloss ka kommen.

Déi zréckbehalene Streck huet natierlech eng Rei negativ Konsequenzen och op dat natierlecht Ëmfeld an dofir mussen natierlech och eng Rei Kompensatiounen virgesi ginn. Ech erënneren drun, datt de Passage jo duerch déi Zone de protection spéciale am Norde vu Beetebuerg geet. Ech wëll och do nach drun erënneren, datt d’Gemeng Beetebuerg de Moment amgang ass, e ganz interessante Projet vun der Renaturéierung vun der Uelzecht ze maachen.

An hei gëtt der Eisebunn am Fong geholl d’Méiglechkeet gebueden, hiren Defizit vu 5,4 Milliounen Punkten ze kompenséieren, andeems dat se sech un deem Projet bedeelegt. An, Här Minister, ech maachen hei wierklech e waarmen Appell un déi staatlech Instanzen, sech un deem Projet Renaturéierung ze bedeelegen. Ech wëll net hei an den Detail agoen - 12 Gargullen, dat seet heibanne wahrscheinlech elo kengem eppes, oder bal kengem eppes -, mä et ass wichteg, datt dee Projet attackéiert gëtt, deen natierlech wäert vill Geld kaschten. Mä dee Projet vun der Renaturéierung steet a fält mat där Zerzéierung oder - wéi soll ech soen? - Reaniméierung vun den 12 Gargullen. An dowéinst nach eng Kéier: Hei muss sech onbedéngt déi staatlech Instanzen, sief dat d’Ponts et Chaussées, sief dat d’Eisebunn, dru bedeelegen, well soss gëtt dee Projet Renaturéierung an deem Eck do mat Sécherheet net realiséiert.

D’Uleë vum där neier Streck bedéngt natierlech och eng Rei Viraarbechten, fir d’Eischt emol natierlech d’Suppressioun vum PN4 zu Beetebuerg, de Bau vun enger neier Bréck. A wa mer un déi nei Bréck denken, dann denke mer leider och un den 10. Juli, wat do passéiert ass. Dat wëll ech weider net hei kommentéieren, well do misst ee verschidde Saache soen, déi verschidde Leit net géife gären héieren. Dat maachen ech awer elo net hei.

Ech wëll just drop hiweisen, wann déi Bréck eng Minutt éischter zesummefällt oder zwou

Minutten éischter zesummefällt, dann hu mer eng riseg Katastroph an deem Eck. Bon, et ass gutt gaangen! Et ass mat Ausnahm vun e puer Aarbechter, déi leider, leider och gewësse physesch Sequellen haten, „gutt“ - tëschent Guillems - iwwert d’Bühn gaangen, mä et muss ee sech bewosst sinn, datt mer hei awer wierklech méi wéi mat engem bloen A dervukomm sinn.

Ech wëll awer an deem Kontext eng wichteg Fro hei opwerfen, an ech mengen, déi ass jo och an der Kommissioun diskutéiert ginn. Bis elo ass d’Politik vun der Eisebunn jo esou, wann dann eng nei Bréck gebaut gëtt, datt quasi automatesch dat herno d’Propriétéit vun der Gemeng gëtt, op deem Territoire wou se gebaut ginn ass. Ech soen awer ganz éierlech, dat muss iwwerluecht ginn.

Et kann net einfach esou sinn, datt eng Gemeng automatesch da Propriétaire vun deem neien Ouvrage d’art gëtt, well d’Gemeng kritt dee Moment jo och zousätzlech Responsabilitéiten. An am Fall, wou dann erëm eng Kéier géif iergendeppes geschéie mat enger Bréck, dann ass d’Gemeng och ganz séier mat responsabiliséiert.

Ech mengen, esou einfach kann et an Zukunft net sinn. Dofir och do d’Propos, datt mer solle rasonabel mateneen diskutéieren, mat CFL an Eisebunn, wéi wäit eng Gemeng engagéiert ass an der Responsabilitéit. An ech schwätze besonnesch hei vun der Responsabilitéit, net direkt vum Entretien selwer. Eng Gemeng kann och nach eng Kiermaschinn driwwer schécken, eng Gemeng kann och nach d’Blummen netze goen, mä et kann net sinn, datt eng Gemeng déi voll Responsabilitéit vun engem Ouvrage d’art kritt, dee se net selwer realiséiert huet.

A schlussendlech geet deen Ouvrage d’art iwwer eng Eisebunnsliin. A besonnesch, wann ech dann elo de Fall Beetebuerg huelen, wou 250 Zich den Dag plus ou moins duerchfueren, ënner anerem den TGV, da wësse mer jo, datt do e gewësse Potenzial vu Risikoe besteet. Ech wëll dat elo net weider hei verdéiwen, mä et ass awer wichteg, datt dee Punkt do rasonabel, vernünfteg mat deene verschiddene Partner och undiskutéiert gëtt.

Wa mer och, wéi gesot, beim Ouvrage d’art sinn - am Agank vu Beetebuerg gëtt jo elo en neie Viadukt och gebaut, dee sougenannten „saut-de-mouton“, wann ech dat elo richtig an Erënnerung hunn -, do si mer natierlech och ganz séier bei engem Aspekt, deen een net kann negligéieren, dat ass de Kaméidi. Mir wëssen, vu datt dee Viadukt jo méi héich läit, datt dat automatesch zousätzlech Nuisancé mat sech bréngt, besonnesch wat de Kaméidi ubelaangt. Och do den Appell, mä ech weess awer - mir haten et an der Kommissioun, an ech wëll och deene Responsabele vun der Eisebunn hei e besonnesche Merci ausspréche fir hir ëmmer ganz kompetent Erklärungen -, datt do déi néideg Moossname virgesi sinn.

Et ass wichteg, wéi gesot, wann esou nei Baute realiséiert ginn, datt awer och deem Aspekt Rechnung gedroe gëtt - a mir hate jo och elo en Dossier virgeluecht kritt, wou d’Eisebunn jo versicht, guesch duerch d’Land op sensible Punkten Écrans antibruit ze aménagéieren -, datt deem Aspekt Kaméidi an Zukunft nach méi Rechnung gedroe gëtt.

Et muss een natierlech och drop hiweisen, datt mer de Moment eréischt 60% vun den Terrainen hunn. Et feelen also nach 40%. Mir hoffen, wéi gesot, datt déi Diskussiounen mat de concernéierte Propriétaires och wäerten zu engem gudden Ofschloss kommen, datt et net onbedéngt muss herno zu enger Expropriatioun da kommen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mat deem Projet hei gëtt natierlech och d’Uertschaft Beetebuerg awer och opgewäert, Beetebuerg, wat jo u sech ëmmer och als Eisebunnersstad duergestallt gëtt. Et ass eng wichteg Dréischeif, net nëmme vum nationalen Eisebunnsverkéier, mä och vum internationale Verkéier. Den Triage, dee jo de Moment amgang ass moderniséiert ze ginn, datéiert vun 1982. An deen hat jo u sech deemools schonn d’Roll ze erfëllen, fir eng Rei méi kleng Rangéiergaren ze iwwerhuelen.

Déi zweet Phas, déi nach soll kommen, wéi gesot, déi gesäit dann och den Ausbau, den Embau vun der Gare Beetebuerg vir. An ech schléisse mech do mengem Virriedner, dem Marco Schank, un, deen zwar elo nëmme een- oder zweemol op Beetebuerg op d’Gare mam Zuch komm ass; ech maachen dat méi regelméisseg. Ech muss lech ganz éierlech soen, do drängt sech awer effektiv eng Moderniséierung op. Ech denken och virun allem un déi Leit à mobilité réduite, déi awer do enorm Problemer hunn, fir sech do ze déplacéieren. An dowéinst wier et awer wichteg, datt een dee Réaménagement vun där Gare géif awer vläicht als eng méi grouss Prioritéit ugesinn, wéi dat de Moment de Fall ass.

Duerch déi nei Linn gëtt jo natierlech dee Moment och d’Linn tëschent Beetebuerg an Dideleng méi interessant, eng Linn, déi zënter 1883 besteet, eng Linn, déi nëmme eegleiseg befuerbar ass. Mä doduerch wäert natierlech elo, well jo awer méi eng héich Frequenz kënnt, d’Demande, fir vu Beetebuerg op Dideleng ze fueren, méi grouss ginn. Do ass natierlech dann och schonn ëmmer d’Iddi komm, fir en Tramsystem tëschent Beetebuerg an Dideleng ze installéieren. Och doriwwer, mengen ech, soll een eng Kéier oppe mateneen diskutéieren. Wat wichteg ass: datt, wéi gesot, déi Ubannung tëschent deenen zwou Uertschaften ouni Zweifel wäert verbessert ginn.

Déi meescht Zich, déi natierlech da vun Esch iwwer Beetebuerg - Fréiseng hu mer fréier iwwert de Jangli ugefuer - déi meescht Zich, déi da vu Beetebuerg oder vun Esch iwwer Beetebuerg an d’Stad fueren, hale jo dann och zu Bierchem. A wann ech Bierchem denken a soen, denken ech natierlech och un d’Bierchermer Gare. An do soen ech awer ganz éierlech, do mécht ee léiwer d’Aen zou, wann een do laanschtfiert, well d’Bierchermer Gare ass mat Sécherheet e Beispill, wéi et net soll sinn, wéi eng Gare net soll ausgesinn. An dowéinst e waarmen Appell, ech sinn e bëssen enttäuscht, datt keng Kreditter virgesi sinn, fir d’Bierchermer Gare an d’Rei ze setzen.

Wa mer also gären e modernen Transport...

► **M. Eugène Berger (DP).** - Ech ënnerstëtzen deen Appell, Här President!

► **M. Gusty Graas (DP).** - Merci, Här Berger. Ech ka mer dat och ganz gutt virstellen.

► **M. Eugène Berger (DP).** - Ech sinn aus dem Réiserbann.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Voilà, Dir sidd aus dem Réiserbann, kennt d’Situatioun also genausou gutt.

(Interruption)

Wéi gesot, d’Bierchermer Gare, naja, ass net onbedéngt eng Visittkaart. Do soll een also kucken, och vläicht zesumme mat der Gemeng Réiser, e flotte Projet do ze maachen, zumindest fir datt se urbanisteschesch, ästhetesch besser an Zukunft wäert ausgesinn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, haut stëmme mer, wéi gesot, erëm e weideren, e wichtige Projet, wat den ëffentlechen Transport ubelaangt. Mir hate jo de 4. Juni hei den Tram gestëmmt, och e wegweisenden, zukunftsorientéierte Projet vun enger Verbesserung vum ëffentlechen Transport. An ech mengen, och dat ass jo awer de beschte Beweis, datt dës Koalitioun och ugetrueden ass, fir um Niveau vum ëffentlechen Transport wesentlech Verbesserungen virunzebréngen.

An net méi spéit wéi virgëschter huet eise Premier och nach eng Kéier drup higewisen, datt d’Transportpolitik, den Ausbau vum ëffentlechen Transport jo eng Prioritéit - kann ee scho bal soen - och vun dëser Regierung ass. An dat ass och vun eiser Säit nëmme ënnerstëtzenswäert, well deen neie Projet erlaabt et jo zum Beispill och, an Zukunft praktesch direkt vun Esch op de Kierchbiere ze fueren. Dat wäert e wesentleche qualitative Sprong no vir bedeuten.

Ech wëll an deem Kontext och nach eng Kéier drun erënneren, wat meng Partei, d’DP, am Wahlprogramm 2013 zum Programm MoDu geschrivven hat: „Wir werden das integrative Verkehrskonzept «MoDu» in den kommenden Jahren systematisch umsetzen vor dem Hintergrund des Landesplanungsinstruments «plan sectoriel transports».“

Mat dësem Projet, wéi gesot, gëtt e weidere wichtige Pfeiler vun dem Konzept ëmgesat. Et ass also evident, datt d’DP wäert hir Ënnerstëtzung ginn. Ech wëll awer net ofschléissen, ouni der Madame Lorsché awer nach e ganz grouse Merci auszuspréchen, souwuel fir hire schrëftleche wéi och hire mündleche Rapport.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Graas. Nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Gast Gibéryen. Här Gibéryen.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Merci, Här President. Ech wëll dann do ufänken, wou mäi Virriedner opgehalen huet, an der Kolleegin Josée Lorsché och Merci soe fir hiren exzellente schrëftleche wéi mündleche Rapport.

Ech mengen, mir sinn eis heibannen eens, datt den ëffentlechen Transport a virun allem d’Eisebunn iwwer, et kann ee bal soen, Jorzéngte vernoléisst ginn ass. An ech mengen, e politesch Emdenken ass komm viru 15, 20 Joer, wou lues a lues ugefaange ginn ass ëmzedenken. An ech mengen, deen éischten Transportminister, dat war den Henri Grethen, an dunn déi alleguer bis haut hunn am Fong eng Politik

gemaach, wou regelméisseg grouss Investitiounen an d’Eisebunn gemaach gi sinn. An dat ass ze begrëssen. An duerfir reit de Projet, deen haut hei zur Diskussioun steet an dee mer och selbstverständlech wäerte matstëmme, sech an déi Projeten an, an et si jo nach eng aner Rei vu Projeten op der Schinn.

Dee Projet vun haut ass e relativ grouse Projet, net nëmme, well e 7 km laang ass, dat ass fir Lëtzeburger Verhältnissen vill. International gesinn ass dat e klenge Projet, mä fir eis ass dat op d’Kilometere schonn e grouse Projet, awer och wat d’Zäit ubelaangt.

Wa mer zréckkucken, da war et am Fong 2006, wou d’Chamber schonn heibannen an enger Motioun am Fong den Accord de principe ginn huet, fir datt dësse Projet gemaach gëtt. Haut si mer aacht Joer méi spéit. Et ass also eng relativ laang Zäit vergaangen, bis de Projet hei dann elo haut virgeluecht gëtt. An da gëtt e vun 2015 bis 2020 gebaut. Da ware mer, wann deen Délai kann agehale ginn, awer hei, wat de politeschen Niveau ubelaangt, ouni d’Viraarbechten, déi nach virun 2006 scho gelescht si ginn, awer eng 14, 15 Joer amgaangen, wa keng Obstakelen an dem Projet, bei der Realisatioun vum Projet sech wäerte bemierkbar maachen.

Mat 272 Milliounen (veuillez lire: 292 Milliounen) ass et och en deiere Projet, mä et ass eng Investitioun, déi onbedéngt noutwendeg ass. A mir wëssen och, datt déi 272 Milliounen (veuillez lire: 292 Milliounen), bis de Projet integral fäerdeg ass, nämlech wann déi zweet Phas realiséiert gëtt, och nach wäerten e Stéckelchen an d’Luucht goen. Vläicht weess de Minister eis herno schonn ze soen, ob do scho Berechnungen gemaach gi sinn, wat eventuell nach op eis zoukënnt.

Mä egal wéi, ech mengen, de Projet muss gemaach ginn. An och egal wéi, déi zweet Phas muss och gemaach ginn, fir datt dat Ganzt ka funktionéieren. Déi zweet Phas, d’Beetebuerg Gare an de Raccordement um Houwald, soll jo ’21-’24 gemaach ginn, dann huet een am Fong eng Phas vun 20 Joer am Ganzen, déi ee gebraucht huet, fir déi Streck do dann esou auszubauen, wéi se misst sinn.

De Gesamtkäschtepunkt wäerte mer dann iergendwann eng Kéier feststellen. Mä wéi gesot, et ass eng Investitioun, déi muss gemaach ginn. An et kann een nëmme aus Erfahrung soen, bei deem neie System, dee mer ugefaangen hunn, datt mer den Accord de principe hei an der Chamber ginn, fir datt déi Prétudé kënne gemaach ginn, ier mer hei de Projet zum Vote bréngen an der Chamber, datt mer déi lescht Joren awer gesinn hunn - virun allem d’Kolleginnen an d’Kollegen aus der Comexbu, déi déi Projete regelméisseg presentéiert kréien, wou se dru si bei der Realisatioun -, datt mer awer elo an de leschte Jore relativ no mat dem fixen definitiven Präis, wann e realiséiert ass, bei den Devisé leien.

Ech mengen, dat ass en äusserst positive Fortschritt, dee mer realiséiert hunn an deene leschte Joren. An duerfir muss een och deene Leit, mengen ech, félicitéieren a Merci soen, déi déi Projete preparéieren, datt se déi fir eis als Politiker esou preparéieren, datt mer, wa mer hei Engagementer aginn, och dann eng gewëss Sécherheet hunn, datt mer eis iergendwéi och zum Schluss bei deem erëmfannen, wat um Ufank vun dem Projet hei presentéiert a gestëmmt ginn ass.

Sécherlech, wa gesot gëtt, datt mer fir bal d’Halschent vun den Terrainen d’Emprise gemaach hunn, dann ass dat natierlech e Punkt, deen net onwesentlech ass. An do misst een och vläicht kucken an der Prozedur, wat ech elo net genau weess, weini dat de Stat kann ufänken, Emprisen ze maachen. Dat geet jo sécherlech net deen Abléck, wou mir den Accord de principe ginn, mä dat geet jo sécherlech eréischt deen Abléck, wann de Projet richtig festläit, den Trajet festläit. Mä ech kéint mer awer virstellen, datt do awer nach eng Zäitche verluer geet, ier ugefaange gëtt mat deenen Emprisen. An do misst ee vläicht och nach eng Kéier an der Prozedur diskutéieren, ob een net eng Méiglechkeet kritt, fir méi fréi mat den Emprisen unzefänken.

Wa mer hei elo de Projet stëmme a mir soen, mir géifen 2015 ufänken, a mir wëssen awer, nach bal d’Halschent vun den Terrainen sinn nach net am Besëtz vum Stat, dann ass vläicht nach - mir hoffen et net - déi eng oder déi aner Iwwerraschung dran. A mat enger Eisebunn kann een net esou séier e Bypass bauen, wéi mer dat eng Kéier hu misse mat enger Autobunn maachen a wou mer dann och bal 20 Joer brauchen, bis mer de Bypass erëm eng



Kéier ewechkréien. Ech géif also proposéieren, datt een u sech och do eng Kéier sollt d'Diskussioun féieren, wéi ee vläicht kéint méi fréi mat den Emprisen ufänken.

Ech wollt zum Schluss nach ee Wuert verléieren, Här President, net fir elo an d'Detailer anzegoen, ech mengen, dat huet d'Rapportrice praktesch am Detail gemaach an aner Kollege sinn op déi Aspekter agaangen, ech mengen, mir sinn eis an där ganzer Diskussioun eens, do brauch ech dat net méi ze maachen, an, wéi gesot, mir wäerten dëse Projet stëmmen. Ech wollt just nach eng kleng Anekdot matginn:

Wéi virun 160 Joer den Tracé fixéiert ginn ass, fir eng Eisebunn Richtung Frankräich ze maachen, do war deem éischte Choix deemools, iwwer Hesper, Fréiseng op Thionville ze fueren. An et waren déi Fréisenger Baueren, déi deemools manifestéiert hunn - déizäit war also scho vill Oppositoun an deem Eck! -, déi gesot hunn, wann do den Zuch géif duerch hir Wise fueren, da géifen hir Kéi geckeg ginn. An déi mussen déizäit eng gutt Lobby gehat hunn, well si hu sech duerchgesat kritt an dunn ass den Zuch net duerch Fréiseng gefuer. An do ass dann dunn erëm en neien Tracé gesicht ginn, an dat war dann dunn dee vu Beetebuerg.

(Interruption)

Duerfir, wéi gesot, spéiderhin ass de Jangli awer derduerchgefuer. Mä den Zuch ass duerfir net derduerchgefuer an ass duerfir op Beetebuerg komm, soss géife mer haut iwwert den Ausbau vun der Streck Lëtzebuerg-Fréiseng schwätzen. Elo ass et awer och genaousou gutt, datt mer iwwert den Tracé Lëtzebuerg-Beetebuerg schwätzen.

Dat gesot, bréngen ech den Accord vun eisem Grupp. Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Gibéryen. Nächste Riedner ass den Här Justin Turpel, deen och scho prett ass.

► **M. Justin Turpel (déi Lénk).** - Merci. Kollegen a Kollegen, et muss een ëmmer erëm drop hiweisen, datt d'Eisebunnsinfrastrukture ganz laang Zäit d'Stéifkand ware vum Stat, iwwer 50 Joer, wou alles op d'Strooss gesat ginn ass. An dat hat verschidden Ursachen: Dat hat d'Ursach, ech hunn et scho gesot an et muss een et ëmmer erëm betounen, well eis Gesellschaft einfach gegleeft huet un dat, wat d'Automobilindustrie an d'Pétroliindustrie hir gesot huet, datt déi individuell Mobilitéit déi grouss Fräiheet wier an domadder kéim jiddweree weider, bis datt haut jiddweree mat deem Typ vu Mobilitéit am Stau stécht an och nach eis Ëmwelt belaauscht.

Déi zweet Ursach, firwat datt dat gemaach ginn ass, an dat war eng politesch, dat ass, datt d'Konkurrenz, déi sougenannten „Konkurrenz“ zwëschen der Strooss an der Schinn ëmmer verfälscht war, an deem Sënn, datt d'Schinn ëmmer hir eegen Infrastrukturen huet musse bezuelen, während d'Strooss ëmmer vum Stat zur Verfügung gestallt ginn ass an am Fong geholl do eng verzerrt Präiswourecht oder -onwourecht gemaach ginn ass, déi haut nach ausgenotzt gëtt, fir mam Camion Saachen ze transportéieren, déi einfach missten op d'Strooss (veuillez lire: op d'Schinn) kommen. A wann ee vu menge Virriedner, de Gusty Graas, gesot huet, datt et haut kloer wier, datt ee misst villes vun der Strooss op d'Schinn verlagere, esou war dat laang Zäit net acquis an ass och haut nach net gewonnen. Ech kommen och nach dorobber zrëck.

An Zwëschenzäit hu sech eng ganz Rei Saachen och an der Mentalitéit geännert, mä dat ännert awer näischt un deem groussen No-huelbedarf, dee mer hunn. An déi nei Streck vu Lëtzebuerg op Beetebuerg, mat engem Invest vun 270 Milliounen (veuillez lire: 292 Milliounen), ass wierklech e Beispill dovunner, datt elo de politesche Wëllen do ass an och vun der Gesellschaft hier de Wëllen do ass, fir deen No-huelbedarf opzehuelen. Ech hoffe just, datt mer elo net ze vill Jore verléieren duerch déi Emprisen, déi musse gemaach ginn.

Et muss een awer och an deem Zesummenhang hei drop hiweisen, wa schonn e bëssen no hanne gekuckt gëtt, wéi dat virdru gemaach ginn ass, et muss een dorop hiweisen, datt de Retard nach vill méi grouss wier, wann net d'Gewerkschaften an d'Eisebunner sech systematesch agesat hätte fir den Ausbau vun den Eisebunnsinfrastrukturen.

Wann dat net de Fall gewiescht wier, da géife mer wahrscheinlech haut net méi mam Zuch erop an d'Belsch fueren iwwert d'Nordstreck,

wou den 8. Juni 1980 ënnert dem Impuls vum Landesverband d'Eisebunner manifestéiert hunn, datt déi Streck net, wéi d'Belsch dat am Fong geplangt haten '79, soll zougemaach ginn. Dann hätte mer haut e Prellbock zu Méchela stoen a mir géifen net driwwer diskutéieren, fir déi Streck auszubauen. Gott sei Dank si mer haut an där ëmgedréiter Situatioun, och wa mer net do ukomm sinn, wou ee misst sinn, nämlech beim zweegleisegen Ausbau vun der Nordstreck, mat deem awer d'Politik an och de Gestionnaire sech nach ëmmer schwéierdinn.

En anert Beispill ass dat, datt d'Eisebunnsstreck vun Esch op Péiteng, déi sougenannten „Balkan-Streck“, wéi d'Eisebunner soen, einfach sollt zougemaach ginn an de 70er Joren. Si sollt zougemaach ginn, well einfach kee méi dru gleeft huet, datt nach de Persounentransport iwwert d'Schinn iwwerhaapt e Sënn hätt. An deemools ass proposéiert ginn, datt d'ARBED am Fong geholl géif d'Eisebunnsstreck bei sech an de Betrib verleeën - déi jo verlaf ass vun Esch bis op Péiteng -, fir am Fong geholl de Gütertransport ze maachen. Et ass nëmmen duerch d'Mobiliséierung vun den Eisebunner an hire Gewerkschaften, datt et fäerdegbruecht ginn ass, fir ze soen: Neen, mir brauchen déi Streck. An ech mengen, haut si mer frou, datt mer se hunn.

Et huet och dozou bäigedroen, wéi sech erausgestallt huet, datt d'ARBED iwwerhaapt net drun interesséiert wier, fir iwwerhaapt nach do eng Gare op där Streck ze hunn, wou iwwerhaapt nach iergendee kéint eraklappen, wéi zu Déifferdeng dat gewünscht war. An eréischt du koum d'Emdenken, soudatt 1981 dunn decidéiert ginn ass, fir och déi Streck bäizebehalen.

An ech ginn net op weider Beispiller an. Et ass heiansdo awer schonn interessant, wann och Kollegen an der Chamber souwéi vill Historiker sech emol déi Joerbicher ukucke vun de Gewerkschaften, datt deenen hire Kampf, dee se 50, 75, 100 Joer laang gefouert hunn, e Kampf war, deen net ëmso war, deen net nëmme pro domo war, mä dee wichteg war fir d'Entwécklung vum Land, soudatt villes, wat mer haut kënne maachen, op deem Kampf an op där Mobiliséierung do opbaut.

Och wa villes geschitt ass an och wann an der Moderniséierung vum Réseau nach villes op der Lee steet - ech ginn elo net op alles an, wat mer nach virhunn -, esou si mer nach net um Enn vun eiser Péng ukomm. Virdru si Beispiller genannt gi vun de Leit à mobilité réduite, wat wierklech nach e Problem ass. Et si Garen opgeziet ginn, wou et wierklech net attraktiv ass, fir eran- oder erauszeklappen. Mir hunn de Problem vun de Barrieren ugeschwat, an och de Service um Client kéint roueg ausgebaut ginn.

Virdrun ass d'Beispill vu Beetebuerg gesot ginn. Ech fueren net esou dacks op Beetebuerg. Ech fueren och heiansdo op Diddeleng bei meng Enkelkanner. An da mierkt een awer zu Beetebuerg, wéi schwierig datt et do ass op där Gare. Do fënnt een emol keen, do gëtt et emol kee Personal, wat d'Leit ka beroden iwwert d'Verbindungen, an dat si keng flott Situatiounen. Dee Service muss insgesamt ausgebaut ginn, an do och, wat d'Sécherheet ugeet, an dat geet net mat e puer Kameraen oder e puer Automaten duer.

Och den Tram steet nach net op der Schinn, an den Ausbau, dee mer misste maachen, dee jo och virgesinn ass fir no 2030 op verschiddenen Antennen - Leideleng, Bartreng, Stroossen -, misst eigentlech vill éischter kënne geschéien, esou wéi mer och missten diskutéieren iwwer eng Transverbindung an den Dall op Nidderaanwen an esou wéi mer och misste kënne diskutéieren iwwer en Tram an der Nordstad, esou wéi driwwer geschwat gëtt, awer nimm hanner virgehalener Hand, hunn ech d'Impressioun, iwwert den Tram Richtung Diddeleng.

Mir sinn net aus eiser Péng eraus, ënner anereum och weinst der Législatioun a weinst dem europäesche Kontext. Och wa mer zu Lëtzebuerg mat vill Retard amgang sinn, eng Rei Saachen opzehuelen, esou schéngt dat an Europa awer leider net de Fall ze sinn. Déi successiv Liberaliséierungspäck vun der Europäescher Kommissioun, déi bréinge mat sech, datt de kollektive Persounentransport an och de Gütertransport op der Schinn ganz vill Schued erliden. An net deen Transport u sech, mä eis Ëmwelt leit dorënner, an de Foussofdruck, deen den Transport mat sech bréngt, och deen néidegen Transport, dee gemaach gëtt, well en heiansdo op der Strooss bal näischt kascht, och dee villen Transport iwwert d'Strooss, deen huet seng Konsequenzen.

Mir hu schonn dräi esou Paquet-ferroviären hanner eis. Mir kommen elo op dee véierte Paquet ferroviaire, mat deem mer alleguerete konfrontéiert sinn, géint deen d'Eisebunner sech

de Moment a ganz Europa mobiliséieren, e véierte Paquet ferroviaire, deen elo eng positiv Saach soll mat sech bréngen, dat ass, datt d'Interoperabilitéit vun de Réseaux soll verbessert ginn. Och do si mer nach laang net do, wou ee misst sinn an deem Europa, wat mer eigentlech gären hätten. An ech brauch nëmmen un den Zuchaccident ze erënneren, dee mer haten a Verbindung mat Frankräich zu Zoufftgen, fir ze wëssen, wéi schwierig déi Interoperabilitéit heiansdo ass. An dat ass nach laang net alles behuewen. Also, do si positiv Efforten noutwendeg!

Mä am Paquet ferroviaire, am véierte Paquet ferroviaire ass awer och virgesinn, d'Gesellschaftsformen ze änneren, datt d'Trennung vun Infrastruktur a vun Exploitation misst weidergedriwwen ginn. A virun allem ass d'Aus-schreibungsflucht fir all Transportleeschtinge virgesinn. Dat heescht och, net nëmmen, wat den Zuch ugeet, mä de gesamte Persounentransport, datt d'ëffentlech Hand am Fong elo eng Transportleeschting net méi inhouse selwer dierft maachen an och net méi direkt un ee verginn, wéi d'Eisebunn dat mécht beim RGTR, mä datt obligatoresch misst ausgeschriwwen ginn, wat ganz kloer den Doud géif heesche vun den AVL als ëffentleche Betrib, wat d'Zoumaache vun dem TICE géif mat sech bréngen.

An ech hoffen an ech ginn dovunner aus, datt de Minister herno och vläicht kuerz kann dorobber agoen, datt mer do déi richtig Weeër fannen, fir eis mat de Gewerkschaften do dergéint ze wieren.

An deem Kader gëtt och geschwat vun engem Bilan, dee misst gemaach gi vun der Liberaliséierung. Ech hat dem Nohaltegekeetsminister och eng Fro doriwwer gestallt, wou e gesot huet, d'Kommissioun géif esou e Bilan maachen. Ech fannen et net gutt, wann d'Kommissioun dee Bilan mécht iwwert d'Liberaliséierung, well da gëtt et doudsécher en eesäitege Bilan. Et wier menger Meinung no wichteg, datt dee Bilan géif gemaach ginn europawäit mat de Sozialpartner zesummen, mat de Gewerkschaften zesummen. An ech wier frou, wann de Minister d'Présidence, déi mer hunn, kéint notzen, fir mat den europäesche Gewerkschaften aus deem Beräich dee Bilan ze maachen, dee sécherlech ansicht ausfällt, wéi wann d'Kommissioun e mécht.

Dann dee leschte Punkt, dat ass deen, datt och déi Planung vun der Streck Lëtzebuerg-Beetebuerg gewisen huet, datt mer net nëmmen, wat d'Waasser ugeet, eng Zäitbomm ticken hunn, mä och, wat de Buedem ugeet. D'Rapporterin huet dorobber higewisen: 14% vun deem Buedem sinn esou mat Hydrocarburé belaauscht, datt se mussen an d'Ausland bruecht ginn, fir do regeneréiert ze ginn. Ee Véirel ass esou belaauscht, datt en net einfach esou ka gebraucht ginn. An de Rescht ass och liicht belaauscht.

An d'Ursach, wann ech richtig verstinn, ass engersäits déi hausgemaach vun der Eisebunn duerch bestëmmt Transport. Also, et geet ëm d'Hydrocarburen, dat heescht, och Transporter vu Mazout an anere petrochemesche flësseghe Produiten. Ech ginn awer dovun aus, an dat misst een awer wëssen, datt dat an Zukunft ofgeséichert ass, datt mindestens eisebunnsmeisseg do keng Belaaschtung méi kënnt.

Mä e groussen Deel kënnt awer och vun der Belaaschtung vun der Autobunn, déi laanscht déi Streck geet. An dat ass awer dat, wat fir mech Froen opwërt iwwert d'Belaaschtung duerch Hydrocarburen, déi eis Autobunnen insgesamt mat sech bréngen. Där hu mer hei nëmmen e klengt Stéck analyséiert fir op Beetebuerg, an dat geet bis Capellen. An ech fäerten, datt do eng Zäitbomm tickt, déi nach guer net entschäerft ass, wou et wichteg ass, datt ee sech och géif domadder ofginn.

Dat alles virausgesat, stëmme mir bien entendu dee Projet hei an hoffen, datt mer vill méi zügeg virukomme mat deenen anere Projeten, déi nach op der Lee stinn.

Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och. Domat ass déi allgemeng Diskussioun eriwuer an den Nohaltegekeetsminister, den Här François Bausch, huet d'Wuert.

Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Här Président, Merci fir d'Wuert. Ech wëilt un alleréischter Stell der Rapportrice Merci soe fir hiren ausféierleche schrëftlechen a mündleche Rapport a selbstverständlech och alle Riedner, déi de Mëtteg hei geschwat hunn, a virun allem natierlech fir déi positiv Nouvelle, datt mer dee Vote hei unanime kënne maachen.

Dat ass fir d'Regierung wierklech eng flott Saach, wa mer bei esou engem héijen Investi-

tiounsprojet vu bal 300 Milliounen op 60 Stëmme vun den Deputéierte kënne zielen. Ech mengen, dat ass och wichteg fir d'Akzeptanz an der Effentlechkeet.

Ech wëll vläicht e puer allgemeng Bemierkunge maache fir d'Éischt, ier ech dann op déi Rei Froe wëll agoen, déi gestallt gi sinn. Dat Éischt ass natierlech, fir nach eng Kéier och drop hinze weisen, datt dat heiten e weidere wichtige Bestanddeel ass an engem gesamte Konzept, an deem berühmte MoDu-Konzept.

An ech wëll virun allem nach eng Kéier drop hiweisen - well dat jo och de Moment vill an der effentlecher Diskussioun ëmmer erëm hinan hiergeet, wou da fir eenzel Projekte gesot gëtt, och elo zumools am Kader vum Spueren: „Ma musse mer dat do dann hunn? Musse mer en Tram hunn? Musse mer dat dote bauen? Musse mer hei bauen?“ - fir drop hinze weisen, datt een net kann ee Stéck vun deem Ganzen ewechloossen, soss fonctionnéiert dat Ganz net!

An esou wichteg, wéi de Vote war vum Tramsprojet am Juni a vum Arrêt Pont Rouge, esou wichteg ass och deen heite Projet, well dee gehéiert ganz einfach do derzou. Well wa mer wëllen herno de Pont Rouge bedénge mat méi enger héijer Folleg vun Zich aus dem Süden a Richtung Stad oder Kierchbiere, dann ass dat nëmme méiglech, wa mer d'Capacitéit op der Beetebuenger Streck an d'Luucht gesat kréien. Esou wéi d'Capacitéit haut ass, si mer ze vill limitéiert.

A just fir lech ze soen: datt mer natierlech à saturation sinn, mä datt awer duerch de Fait, wat mer haut decidéieren, wann dat bis gebaut ass an operationell ass 2020, datt mer, wann et bis ganz fäerdeg ass, 2024 eng Capacitéitsreserv kréie vu 45% par rapport zu haut, wat natierlech enorm ass, wann ee weess, datt op där Streck 293 Zich a béid Richtunge pro Dag fueren. Dat heescht, do kënne mer wierklech substanziiel d'Capacitéit an d'Luucht setze vun eise-m Voyageursréseau, natierlech och vum Fret selbstverständlech, dat spillt och eng Roll, an och den TGV. Elo kënnt jo nach den TGV Stroossbuerg derbäi 2016, dat ass och ganz wichteg fir Lëtzebuerg.

Also wéi gesot, et ass ee Bestanddeel vun engem Gesamtkonzept an, wéi gesot, mir stëmmen elo bannent e puer Méint hei dräimol, dräi wichteg Elementer dovunner, e Gesamtinvestissementsvolumen vun ëm déi 600 oder iwwer 600 Milliounen Euro. Et muss ee scho wäit zrëck an d'Geschicht kucke goen zu Lëtzebuerg, fir ze fannen, datt ee bei der Eisebunn esou e groussen Investissementsvolumen gestëmmt huet.

Et ass och, mengen ech, wichteg, datt eng Kontinuitéit besteet par rapport zu där Regierung virdrun an deenen heiten Dossieren. Ech mengen, beim MoDu-Konzept waren dat heiten och alles Projeten, déi ëmmer vun der ganzer Chamber begréisst gi sinn, an ech mengen, dat ass natierlech wichteg, och fir mir de Réck ze stäipen, fir datt ech méi séier weiderkommen an deene Projeten. An duerfir, wéi gesot, nach eng Kéier en décke Merci!

Et wäert och heimadder net duergoen. Wat hei nach muss derbäikommen, dat ass an der Gare Lëtzebuerg e fënneften an e sechste Quai. Do wäert och nach eng Kéier e Projet nokommen, well Dir wësst, d'Gare Lëtzebuerg ass och de Moment zimlech à saturation, haaptsächlech fir Zich, déi aus dem Süde kommen. Duerch den Arrêt Pont Rouge gëtt et e bëssen Entlaaschtung, do gi jo d'Zich weidergezunn op Dummeldeng ab 2017.

An dann ass et natierlech awer esou, datt, wa mer gär déi Capacitéit voll ausschöpfen, da brauche mer och dee fënneften an dee sechste Quai. Dat ass méiglech, déi ze bauen. Déi Plaz, déi hu mer, well déi Halen, déi elo bestinn, wou den Atelier nach dran ass, déi verschwonne jo elo am Laf vum nächste Joer. D'nächst Joer soll deen neien Atelier zu Bouneweg definitiv opgoen an da ginn déi Halen do eidel an da kënne mer déi ofrappen an dann dee fënneften a sechste Quai bauen.

An och virun allem nach eppes do maachen, wat och net onwichtig ass: nämlech eng uerdentlech Urbaniséierung vun deem Deel! Et ass jo e wichtegen Deel vum Quartier vun der Gare, a fir d'Eisebunn natierlech sinn dat och ganz wäertvoll Terrainen, déi duerchweegs sol-len do valoriséiert ginn.

An et ass och - dat kann ech lech och elo scho verroden - d'Iddi do, fir eng Busgare ze bauen ënnert deene Gebailechkeeten, well mer jo wëlle kucken, haaptsächlech wann den Tram bis kënnt, datt mer e gudden Deel, de Gros vun de Bussen, souwisou aus den Avenuen erauskréien, mä och vun der Gare, vu virun der Gare ewechkréien, esou datt mer en Deel wäerten op déi aner Säit leeën.

Dat ass och kee Problem, well do ginn d'Sou-terraine jo weidergefouert ënnert deene



Quaien erduerch bis déi aner Säit, soudatt dat natierlech och fir de ganze Quartier vun der Gare eng immens urbanistesche Verbesserung gëtt, niewent der verkéiersméisseger Verbesserung fir den ëffentlechen Transport.

Elo sinn eng ganz Rei Froe gestallt ginn, op déi ech wëll äntwerten. Dat Éischt, dat war emol den Här Schank, deen huet mech gefrot: „Den Arrêt Pont Rouge, wéini ginn d'Aarbechten do un?“ Ma dat Éischt, wat elo gemaach gëtt, dat ass: Am November gëtt den Déboisement gemaach um Terrain. Da gëtt den Terrain am Fond préparéiert an ufanks 2015 geet de Chantier definitiv do lass. Also, dat ass déck am Lafen.

An et ass jo virgesinn, wéi gesot, datt den Arrêt Pont Rouge soll operationell si fir September, Oktober 2017. Dat heescht, dat ass e sportlechen Timing. Mä ech mengen, datt mer deen awer hikréien. Mir hu vill Zäit gewonnen, well mer dee Projet ganz séier duerch d'Chamber kritt hunn.

Ech wëll nach eng Kéier drun erënneren, dee Projet hunn ech déposéiert, am Mee war et oder ufanks Mee, an en ass am Juni scho gestëmmt ginn. Dat war rekordverdächtig, fir bannent engem Mount mam Avis vum Statsrot dat alles hei duerchzekréien. Mä dat huet eis natierlech immens vill Zäitgewënn bruecht. Dat huet eis iwwer e Joer am Planning Zäitgewënn bruecht. An duerfir geet dee Projet och, wéi gesot, ganz gutt weider.

Da war d'Fro gestallt gi vun dem Plan de sécurité an den Tunnelen. Do gëtt et e Concept de sécurité fir d'Tunnelen, an ufanks 2015 gëtt dat och ëmgësat. Ech mengen och, datt an der Chamberskommissioun virgesinn ass, an enger vun deenen nächsten, datt d'Eisebunn eng Kéier soll laanschkommen, fir lech dat Konzept virzustellen.

Et ass och esou, datt den Arrêt Houwald, wat jo och wichteg ass am Kader vun der Beetebuger Streck - dat war den..., ech weess net méi, wien dat gefrot hat, ech mengen, den Här Graas -, deen ass 2017 operationell, an engem éischte Stadium nëmmen ee Quai, awer mat enger komplett fonctionnéierender Busgare och schonn uewendrop.

Dat heescht, et geet jo och dréms ze kucken, datt mer... bis 2020 soll den Tram jo och op de Ban de Gasperich, Houwald dorobber fueren, an da kritt natierlech dee Pôle d'échange Houwald eng ganz grouss Bedeitung, an duerfir si mer och amgang, wéi gesot, do schnell ze schaffen, fir datt den 2017 provisoersch operationell ass. An da gëtt en natierlech awer nach weidergebaut. Et kënn en zweete Quai bii an deen ass dann 2022/23 och fäerdeg.

Da war d'Fro gestallt ginn - vun e puer Leit - vun den Emprisen. Bon, éischters ass et esou, datt ee muss wëssen, datt vun deene ganzen Emprisen, déi mer brauchen, 62% vun deenen Emprisé sinn nach Privatterrain. Dat heescht, et ass en Deel och an ëffentlecher Hand. A vun deenen 62%, déi a privater Hand sinn: fir ronn 60% de Moment scho gëtt et Compromis-de-venten. Mir kënnen jo d'Compromis-de-venten - ech mengen, dat war den Här Gibéryen, deen dat gefrot huet -, mir kënnen déi ofschléissen natierlech ëmmer mat enger Klausel dran: „sous réserve, datt d'Gesetz gestëmmt gëtt“.

Dat gëtt och oft gemaach bei Ausschreiwungen zum Beispill, datt d'Ausschreiwunge fäerdeg gemaach ginn, dat hate mer bei Helleng elo gemaach. Da kënn just eng Reserv dra-stoen: ëmmer „sous réserve, datt d'Chamber d'Gesetz och stëmmt“. A bis elo ass et och esou, datt kee Propriétaire - et ass scho mat hinnen all geschwat ginn -, et ass keen, dee kategoresch refuséiert, do ze verkafen.

Do sinn natierlech nach Verhandlungen am Lafen, soudatt et am Moment éischer positiv ausgesäit. Op alle Fall kënnen mer am Stade actuel dervun ausgoen, datt keng Expropriatiounen noutwendeg sinn, wat jo och gutt ass fir de Projet. Well et ass jo ëmmer besser, et gëtt ee sech hei iwwert den Terrain an de Präis eens an et brauch een net op dee Wee ze goen. Ech mengen, dat erlichtert fir jiddwereen d'Saach ganz sécher.

Da war nach gefrot ginn...

(Interruption)

Ah jo, déi Fro mat der Bréck! Dat war den Här Graas, en huet gefrot déi Fro mat der Responsabilitéit.

Also, et ass jo esou, datt hei souwisou, fir datt de Besëtze gëif eriwergoe bei d'Gemeng, eng Konventioun misst gemaach ginn. An do si mer nach net esou wäit, datt ass jo nach net esou wäit. An ech mengen, datt jo déi Saachen, déi Dir gefrot hutt, am Kader vun där Konventioun kann een natierlech dat alles diskutéieren. Ech wëll awer och derbäisoen, datt dat dote jo awer eng extrem exzeptionell Situatioun war! An ech hoffe jo net, datt, wann d'Brécken, déi mer am Land bauen, bis gebaut sinn, dat

heescht, wa se da géifen eriwergoe bei d'Gemeng, wa se fäerdeg sinn, datt se dann och esou schlecht gebaut sinn, datt esou eppes gëif passéiere wéi dat, wat eis hei leider geschitt war am Kader vum Chantier.

Bon, ech mengen, an der Kommissioun ass jo kloer gesot ginn, wou d'Responsabilitéite leien. Déi leie ganz sécher hei net bei der Eisebunn, mä au contraire, bei deemjénigen, deen hei sollt fir d'Eisebunn bauen. Nach, et ass geschitt, an da stellt ee sech natierlech berechteterweis déi Fro vun der Responsabilitéit. Mä ech mengen, wéi dat genau ka geregelt ginn herno, dat muss ee kucken am Kader vun där Konventioun, déi soll gemaach ginn.

Da war och gefrot ginn: Wéi gesäit et aus mam Kaméidi, well dat jo awer fir d'Gemeng Beetebuger, fir d'Uertschaft méi Belaaschtunge mat sech bréngt? Fir déi ganz Tête nord vun der Gare Beetebuger ass en Écran antibruit virgesinn, inklusiv och op deem Viaduc, dat ass dee sougenannten „saut-de-mouton“, wou dat net Gleis iwwert dat aalt Gleis fiert. Och do op dem Viaduc ass en Écran antibruit virgesinn, fir ebe maximal d'Populatioun ze protegéieren.

Ech muss och soen, datt mer haut jo och do net méi kënnen egal wat maachen, well et gëtt eng europäesch Direktiv, déi ganz kloer vorschreift, wéi wäit oder wat ee muss maachen am Fall, wa mer iwwer gewëssen Dezibelle ginn. Dat geet dann ebe vun Écrans antibruit bis zu Mesuren, déi ee muss vläicht ënnerhuelen, fir de Leit Investor ze finanzéieren an hiren Haier an esou weider. Ech mengen, dat geet ganz wäit. An duerfir huet een en Intérêt natierlech, bei der Planung opzepasst, datt een hei ganz kloer an den Norme bleift.

Da muss een och wëssen, datt, wann 2020 déi Streck hei fäerdeg ass, da kënnen mer zwar nach net déi voll Capacitéit ausschöpfen, wéi ech virdru gesot hunn, mä e gudden Deel kann awer scho méi driwwerfueren, well et gi provisoersch Raccordements gemaach par rapport zu der Gare Beetebuger, sou wéi se haut ass, soudatt awer d'Capacitéit vun der Streck natierlech 2020 direkt e gutt Stéck eropgeet. Mä déi voll Capacitéit natierlech, déi 45% méi, wéi ech virdru gesot hunn, dat geet eréischt, wann natierlech all déi Raccorde gemaach sinn op deene Plazen, wou se musse gemaach sinn.

Den Här Gibéryen huet mech gefrot, wat déi zweet Phas kascht. Do ass den APS an der Ausaarbechtung. Do lafen d'Étuden déck. Mä ech kann lech awer elo nach net e Präis soen, dat ass nach ze fréi, well ech mengen, et ass ni gutt, wann emol nach net den APS ofgeschloss ass, fir da schonn e Präis ze annonciéieren. Do kéint een emol gar derniewentleien.

Dann hu mer nach den Här Turpel, deen hei eng ganz Rei Froen opgeworf huet méi generell iwwert d'Eisebunn, haaptsächlech am Kontext vun der Liberaliséierung vum nächste Paquet ferroviaire, dem véierte Paquet ferroviaire, deen an der Diskussioun ass.

Ech mengen, déi Diskussioun si souwäit ofgeschloss, wat den éischte Pilier ubelaangt vun der Interoperabilitéit. Do hu mer am Conseil, am Europäesche Conseil virum Summer also Kompromësser fonnt, déi maachen, datt jiddwereen domadder kann eens ginn. An dat ass och ee Pilier, dee wichteg ass, vun deem ech am léifsten hätt, datt dee géif lassgeléist gi vum ganze Rescht, fir datt dee relativ séier kéint ëmgësat ginn.

Do ass natierlech e Sträit. Et sinn e ganze Koup Länner, dorënner och Lëtzebuerg, déi där Mee-nung sinn. Natierlech, d'Présidence, déi aktuell Présidence, an och déi Länner, déi natierlech -loosse mer soen - haaptsächlech beim drëtten a véierte Pilier wëssen, datt do wäerte méi Schwierigkeete kommen, déi wëllen dat zesummenhalen. Et geet awer éischer, mengen ech, an d'Richtung, datt e wahrscheinlech wäert lassgeléist ginn, soudatt dee wichtige Pilier vun der Interoperabilitéit méi séier kann dann och ëmgësat ginn. Dat war ganz bedei-tend, fir datt mer op der Eisebunn och tëschent de Réseae besser kënnen schaffen.

Da bleiwen deen zweeten an deen drëtten Pilier. Bon, ech mengen, do ginn d'Meenungen natierlech ganz wäit auserneen. Vun der Lëtze-burger Regierung aus ass et ganz kloer: Mir si wierklech dergéint.

An ech muss lech och ganz éierlech soen: Ech hätt am léifsten, deen zweeten an deen drëtten Pilier géifen an de bloen Dossier, also an déi blo Poubelle, verfracht ginn, well ech sinn der Meenung, datt dat komplet démesuréiert ass an iwwerhaupt net déi Ziler wäerten erreecht ginn, déi den Här Kallas an d'Kommissioun, déi viregt Kommissioun, sech do erwaart hunn. Au contraire! Ech sinn der Meenung, datt dat, wat do geplangt ass, derzou féiert, datt mer zwar vläicht méi Konkurrenz an Europa kréien op den Eisebunnsréseauen, mä datt haaptsächlech am ëffentlechen Noverkéier et dramatesch Konsequenze wäert hunn.

Kuckt, wat an England geschitt ass, wou dat gemaach ginn ass. D'Engländer hunn dat jo duerghezunn. Dat huet vum Resultat gefouert, datt sech d'Korinthen erausgepickt gi vun eenzelne Strecken, déi besonnesch rentabel sinn, ech mengen, och betriebswirtschaftlech rentabel sinn. A beim ëffentlechen Noverkéier zielt fir mech dee vollekswirtschaftleche Rentabilitéitskritär an net dee betriebswirtschaftlechen. An duerfir sinn ech der Meenung, datt dat komplett dernieft ass an et eigentlech am beschte wär, et kréich een dat ganz vum Dësch. Dat gëtt awer net esou einfach.

Bon, ech sinn amgaangen de Moment, ech hu vill Gespréicher déi lescht Méint gefouert, an do soen ech lech ganz éierlech: Ech probéieren, dat Éischt ze erreechen, mä secondairement awer och nach eppes Zweetes direkt ze erreechen, nämlech, wann ech gesinn, datt dat net méiglech ass, da probéieren ech mindestens fir déi kleng Réseauen, datt mer do Aus-nahmebestëmmunge kréien, datt virun allem zum Beispill d'Direktvergab vun de Services publics nach méiglech bleift. Well fir e kleng Réseau wéi Lëtzebuerg hätt dat besonnesch dra-matesch Konsequenzen.

An do sinn d'Chancen awer gutt. Déi Gesprä-cher, déi ech an deene leschte Méint gefouert hunn, mat deenen ech versichen, no an no Al-lianzen opzebauen, déi lafen awer an eng gutt Richtung, soudatt ech mengen, datt mer et kéinte packen, mindestens dat ze erreechen. Da wäre mir mindestens emol zu Lëtzebuerg, loosse mer soen, an enger gewässer méi prote-géierter Situatioun. Well et ass och esou, dat betrëfft och net nëmmen eis. Dat betrëfft vill och aner méi kleng Länner, mä et betrëfft och verschidde méi kleng Regiounen.

An ech mengen, datt an deene meeschte Län-ner d'Leit sech nach guer net genau bewosst sinn, och d'Regierung sech net bewosst sinn, wat dat heescht fir hiren eegenen ëffentlechen Noverkéier, wat do an deenen Texter alles dra-steet. Well dat bedeit zum Beispill och a Frank-räich, an Italien, och a grouse Länner, an der Regioun Paräis, datt da muss alles do ausge-schriwwen ginn. Da mussen d'REren ausge-schriwwen ginn. Also, dat geet extrem wäit, an ech mengen, datt och déi franséisch Regierung oder aner Regierunge sech nach net esou ge-nau domadder ausenanergesat hunn. Mä dat kënn elo ganz konkret.

A mat Sécherheet wäert et an d'Richtung goen, datt et während eiser Présidence definitiv tran-chéiert gëtt, well ech mengen, déi italienesch Présidence huet en Nodeel duerch de Fait, datt mer elo e bëssen an engem Vide hanken, well déi nei Kommissioun an och d'Parlament elo eréischt richtig funktionsfäeg sinn ab Novem-ber. Bon, dann ass deenen hir Présidence bal fäerdeg. Duerfir ass och elo am leschte Conseil méi eng allgemeng Debatt gefouert ginn, awer näischt weider méi Verbindleches. An da kënn déi lettesch Présidence. Bon, ech mengen, déi probéieren, den Dossier nei opzehuelen a kën-nen en héchstens virbereeden, mä et wäert éischer an der zweeter Halschent sinn, wou d'Décisiounen wäerte falen. An ech hoffen, wéi gesot, datt mer mindestens do erauskréien, datt mer déi kleng Réseae kënnen protegéieren an d'Direktvergab méiglech ass.

Ech muss och soen, och wat d'Gesellschaft ubelaangt, déi iwwerdrifwe strikt Trennung, déi do virgeschriwwen ass...

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Här Minister, Dir misst zur Konklusioun kommen.

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Ech sinn direkt fäerdeg, Här President, nach ee Saz. Déi strikt Trennung, dat ass absurd. Dat géif fir eis bedeuten..., dat géif de Käschtepunkt fir eis just an d'Luucht dreiwien. Et wär manner effikass, also, dat ergëtt iwwerhaupt kee Sënn. An duer-fir, wéi gesot, mengen ech och do, datt ech och gudder Dëng sinn, datt do de libre Choix herno bestoe bleift, datt ee vläicht seet, et sollt een an déi Richtung goen, mä datt een de libre Choix léisst fir déi eenzel Memberstaten. Dat huet bis elo gutt fonctionnéiert a mir si bis elo gutt weiderkomm, duerfir mengen ech, geet dat an der Zukunft och gutt weider.

Fir de Rescht, wéi gesot, nach eng Kéier Merci fir déi breet Zoustëmmung fir dese Projet.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Minister. Mir géifen dann zur Of-stëmmung iwwert de Projet de loi 6669 iwwer-goen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6669 et dispense du second vote constitutionnel

De Vote fänkt un. Déi perséinlech Stëmmen. D'Procurationen. An d'Ofstëmmung ass ofge-schloss.

(Interruptions)

Et ass kee Problem, mir hunn dat notéiert. De Projet de loi 6669 ass mat 60 Stëmmen, also unanime, ugehall.

► **Plusieurs voix.** - Aah!

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

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

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

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

MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding;

MM. Justin Turpel et Serge Urbany.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Ech géif d'Chamber dann nach froen, ob se bereet ass, d'Dispens vum zweete verfassungsméis-sege Vote ze ginn.

(Assentiment)

Dat schéngt de Fall ze sinn, mat enger Aus-nahm. Also ass dat esou décidéiert. Villmools Merci.

Ier mer dann zum nächste Punkt vun eise-m Ordre du jour iwwerginn, wollt ech, wann d'Chamber domat d'accord ass, déi Question urgente vir huelen, déi eis geschter vun dem Här Gilles Roth an der Madame Diane Adehm gestallt ginn ass an déi sech mat der Form aus-enanersetzt, wéi de Budgetsprojekt 2015 der Chamber zougänglech gemaach ginn ass, a Form USB anstatt a gedréckter Form, woubäi dat awer mat Nuancé wouer ass.

Ech géif dann direkt d'Wuert un d'Madame Adehm iwwerginn an dem Finanzminister Merci soen, dass e bereet war, fir direkt och dorop ze äntwerten. Madame Adehm, Dir hutt d'Wuert.

3. Question urgente n°627 de Mme Diane Adehm et de M. Gilles Roth relative aux projets de loi ayant trait au budget des recettes et dépenses pour l'année 2015

► **Mme Diane Adehm (CSV).** - Jo, Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, wéi gesot, geschter huet de Finanzminister der Cham-ber de Budget presentéiert an all Deputéierten huet dunn eng Kopie vum Budget ënner Form vun engem USB-Stick no der Sitzung ausge-deelt kritt.

Ech wëll emol direkt ier mer ufänke kloerstel-len, dass mir als CSV-Fraktioun net prinzipiell géint d'Form vum USB-Stick sinn.

► **Plusieurs voix.** - Aah!

► **Mme Diane Adehm (CSV).** - Net dass elo eppes falsch verstane gëtt! Wat ech awer gäre géif soen,...

(Interruptions)

Wéi Der wëllt! Ech géif awer gären op den Arti-kel 55 vum Chambersreglement zrëckkommen, dee seet: «Les projets de loi présentés au nom du Grand-Duc sont apportés à la Chambre par les membres du Gouvernement. Ils sont imprimés, distribués et transmis aux commissions...», woubäi „commissions“ an der Mehrzahl ge-schriwwen gëtt, dat heescht: sämtlech Kommis-siounen!

An dowéinst wéissten den Deputéierte Gilles Roth an ech gären, ob déi Aart a Weis, fir eis en USB-Stick ze ginn, am Aklang mam Chambers-reglement ass, well de Budget, dee gëtt eigent-lech queesch duerch sämtlech Chamberskom-missiounen diskutéiert. Déi éischt Sitzung war haut schonn um eng Auer mat der Héich-schoukkommissioun, wou mir iwwert de Bud-get diskutéiert hu fir alles, wat Recherche an Enseignement supérieur ass.

Wat och nach derbäikënn, dat ass, dass um USB-Stick de Volume 4 drop ass, dee jo eigent-