

leng; dat ass de Lycée Technique du Nord Wolz, d'Extensiouen déi 2. Phas; dat ass de Lycée technique Mathias Adam zu Péiteng; dat ass deen neie Lycée zu Réiden, dee gebaut gëtt; dat ass de Lycée technique zu Dummeldeng, dee gebaut gëtt; dat ass och, wou mir elo amgaang sinn ze studéieren, de Lycée zu Lalleng.

Dat ass och, wou mir amgaang sinn Avant-projeten ze maachen: de Lycée Belval; den neie Lycée zu Jonglënster; de Lycée vun de Professions de santé; dat ass de Lycée Hubert Clement, wou gekuckt gëtt fir een Déplacement op d'Len-tille Terres Rouges ze maachen; dat ass d'Europaschoul zu Mamer; dat sinn déi Pläng elo vum neie Lycée, déi amgaange si gemaach ze ginn, datt mir deen esou fréi wéi méiglech kënnen ufänken.

Also, ech soe kloer un all deene Beispiller, datt de Schoulbau eng Prioritéit vun dëser Regierung ass, an datt et net nëmmen eng Prioritéit um Pabeier ass, mä datt et och eng Prioritéit an der Realitéit ass.

An dee leschte Punkt, deen ech wëll soen, dat ass dee vun de Konzepter, déi do hannendru stiechen. Et ass wichteg, a mir maachen et elo schonn, a mir maachen et säit enger ganzer Rei Méint, datt d'Servicen vun den Travaux publics vun de Bâtiments publics zesumme mat deene vun der Education nationale an och zesumme mat deene vun de Finanzen u Standardisatiounen vun de Pläng schaffen, esou wéi mir Schoule kënnen bauen.

Ganz einfach, well et fir eis wichteg ass, éischtens, och ze kucken, déi Konzepten, déi mir an der Pédagogie hunn, fir déi och kënnen an de Steen ëmzesetzen, datt mir och déi Schoule kréien, déi mir brauchen, fir esou Schoul ze hale wéi mir wëlle Schoul halen. Dobäi ass een Nieweprodukt, wat fir mech awer och net onwichtig ass, datt mir méi schnell virukommen, an datt mir och méi präiswäert kënnen bauen. Mä dat pedagogesch Argument ass an där Reflexiounsaarbecht, déi gemaach gëtt, och ee wichtegt Argument.

Dat waren déi puer Saachen, déi ech nach wollt zu dësem Projet soen, an da soen ech lech zum Schluss nach villmools Merci fir déi grouss Zoustëmmung, déi mir fir dëse Projet kritt hunn.

■ **Une voix.** - Très bien!

■ **M. le Président.** - Voilà. Merci, Här Minister. Domadder ass d'Debatt ofgeschloss, mir kommen direkt zur Ofstëmmung vum Projet de loi.

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

De Projet de loi ass eestëmmeg ugeholl mat 60 Jo-Stëmmen.

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

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

MM. Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Mme Anne Brasseur, M. Emile Calmes, Mme Colette Flesch (par M. Niki Bettendorf), MM. Charles Goerens (par M. Claude Meisch),

Henri Grethen (par M. Emile Calmes), Paul Helminger, Claude Meisch et Carlo Wagner;

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

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

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

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Mir kommen dann zum Projet de loi 5464 iwwert d'Liaison Micheville. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. Et si bis elo ageschriwwen: den Här Meisch, d'Madame Mutsch, den Här Braz an den Här Jaerling. D'Wuert huet elo de Rapporteur, den honorabelen Här Ali Kaes. Här Kaes, Dir hutt d'Wuert.

5. 5464 - Projet de loi relative aux mesures constructives préparatoires de la liaison Micheville

Rapport de la Commission des Travaux publics

■ **M. Ali Kaes (CSV), rapporteur.** - Merci, Här President. Här President, Madame Minister, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, viru genau zwou Wochen hate mir an dësem Haus eng Orientéierungsdebat iwwert d'Industriebroochen am Süde vun eisem Land. Et goug ënner anerem drëm fir de Point ze maachen an dësem urbanistesche Mammutprojet, fir dës eemoleg Industriesiten an do an éischer Linn d'Frichen op Esch/Belval enger neier Bestëmmung zouzeféieren.

De Projet, dee mir haut de Mëtteg diskutéieren ass e Stéck dovunner, well domadder d'Haaptverkéiersschlagoder um Site vun Esch/Belval geluecht an eist Autobunnnetz un dat franséisch ugebonne ka ginn. Et ass also ee Projet, deen ouni Zweifel eng national Enver-gure huet, well en ee vu ville wichtige Bausteng ass, fir d'Industriebroochen erëm ze revaloriséieren.

Ech muss soen, datt ech als een Deputéierten aus dem Norden scho ganz frou sinn, fir och e ganz klengt Stéck duerch d'Présentatioun vun deem Bericht hei kënnen dozou bäizedroen. Ech hoffe jo dann, datt d'Kollegen aus anere Regiounen, wann et eng Kiéier ëm den Norde geet, genausou dynamesch a genausou voll hannert deene Projekte wäerte stoen.

De Projet vun der Ubannung, Dir Dammen an Dir Hären, vun eisem nationalen Autobunnréseau un de franséische Réseau huet eng fofzëngjäreg Virgeschicht. Ufank den 90er Joren hunn déi franséisch Autoritéite schonn de Wonsch zum Ausdrock bruecht fir hiert Autobunnnetz, dat heescht d'A30 vun Diddenhofen op Lonkesch un d'A4 op Lëtzebuurger Säit unzebannen. Deemools gouf gemengt, datt dës Iddi net realisierbar wier, well d'Escher Autobunn schonn deemools d'Capacitéitsgrenzen erreecht hat. Et sollt vermidde gi fir dës Achs zu enger internationaler Autobunn auszuweisen ze loossen.

Den 12. November 2001 um Sommet vun der Groussregioun zu Munneref ass awer Folgendes festgehal ginn, ech zitieren: «Sur le plan transfrontalier, la liaison Micheville poursuit l'objectif de la création d'une liaison routière de haut niveau entre le bassin des agglomérations de Micheville, de Villerupt, de Russange et d'Audun-le-Tiche du côté français et l'autoroute Esch/Alzette-Luxembourg (A4) du côté luxembourgeois afin de permettre aux navetteurs de la Lorraine venant travailler chaque jour au Grand-Duché d'approcher la Ville de Luxembourg et ses zones périphériques par une route rapide, sûre et confortable.»

Dir Dammen an Dir Hären, dräi an en halleft Joer méi spët, den 18. Abrëll 2005, ass de Gesetzesprojet 5464 vun eisem Bauteminister Claude Wiseler an der Chamber deponéiert ginn. Den Text ass den 8. Abrëll 2005 un de Statsrot verwisen ginn, dee säin Avis den 3. Mee ofginn huet. D'Aarbechten an der zoustänneger Bautekommissioun vun der Chamber goufen den 2. Mee opgeholl, wou de Rapporteur designéiert gouf, an den Text vum Projet ënnert d'Lupp geholl ginn ass. Den Avis vum Statsrot gouf an der Réunioun vum 24. Mee analyséiert an de schrëftleche Rapport ass an der Sitzung vum 1. Juni adoptéiert ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Sich no engem appropriéierten Tracé fir déi nei Strooss war net einfach, goug et dach dorëm fir verschidde Kritäre Rechnung ze droen. Stoug op franséischer Säit relativ schnell fest, wéi a wou d'Streck soll ver-lafen, sou war dat op Lëtzebuurger Säit guer net esou einfach, an et ass guer net sou reibungslos iwwert d'Bühn gaangen.

E puer vun dëse Kritäre wëll ech kuerz hei opzielen: déi verbleiwend industriell Aktivitéit vun der Arcelor um Site vun de Frichen op Esch/Belval; d'Erhale vun de Killweier um Arcelor beim Roint-point Raemerich; de Respekt vun der Liewensqualitéit vun den Awunner vun Esch-Raemerich; d'Obligatioun, fir d'Gemengen Esch/Uelzecht a Suessem net nach weider duerch déi nei Strooss auserneen ze trennen; d'Moosnam fir ee qualitativ héichwäertegen urbanistesche Projet um Site vun Esch/Belval ze garantéieren, wou ënner anerem d'Cité des Sciences ugesiedelt gëtt; d'Respektéiere vun der bestoender Schinneninfrastruktur um Site selwer, an net zulescht hunn déi zwou betraffe Gemenge Suessem an Esch/Uelzecht hir Zoustëmmung zu dëser zrëck-behalener Léisung misse ginn.

Ech kann an dësem Kontext viraus-schécken, datt dëse Projet ee Kompromiss duergestallt huet, mat deem béid Gemenge kënnen liewen, och wann nach eng Rei Reserven um urbanistesche Plang bestinn. Verschidde Solutiounen sinn an net manner wéi 30 Projekten durchgespillt ginn. Net zulescht aus budgetäre Grënn gouf ee Projet zrëckbehalen, deen ënner anere een Tunnel op enger Längt vu 735 Meter virgesäit.

(M. Jos Scheuer prend la Présidence)

Fir de Concours gouf awer initialement festgehalen, fir een Tunnel vu ronn 1.300 Meter ënnert dem ganze Site vun Esch/Belval ze bauen, deen hannert der Cité Raemerech soll erauskommen. Dës Optioun wier awer ze deier ginn. Dofir hunn d'Autoritéiten d'Léisung vun engem méi kuerzen Tunnel festgehal, dee sech un der Liaison Micheville orientéiert.

Den Tracé entsprécht de vir-drug opgezielten Ufuorderungen an dréit ënner anerem och dozou bäi, dem Site vun Crassier Éilereng neit Liewen anzehauchen, well de Site duerch een Echangeur un den neien Tracé ugebonne gëtt. Den Uschloss un d'Schmelze vun Esch/Belval gëtt duerch eng Verbindung zwëschent dësem Echangeur an dem Rond-point Raemerech assuréiert.

Déi lëtzebuergesch Partie vun der Liaison Micheville, déi u sech d'Verlängerung vun eiser Autobunn A4 duerstellt, fänkt um Echangeur Lankelz un a pénétréiert de franséischen Territoire hannert de Friché vun Esch/Belval. Vun der Kräizung vum CR110 un verléisst dann d'Liaison Micheville d'Autobunn A4, gëtt nördlech, Richtung Crassier Éilereng déviéiert, passéiert

laanscht d'Kogeneratiounszentral an ëmgeet d'Cité Raemerich, fir dann iwwert d'Nationales 31 den Helleg-Geescht-Plateau ze passéieren an an de 735 Meter laangen Tunnel anzetauchen, deen an der Nord-Süd-Richtung de Site vun Esch Belval ënnerierdesch passéiert fir da schlussendlech op franséischer Säit erëm erausze-kommen.

De franséischen Deel vun der Liaison Micheville steet ënnert der Autoritéit vum Conseil général de la Moselle. Fir d'Zesummenaarbecht mat de franséischen Autoritéiten ze koordinéieren, goufen de 6. Mee 2004 zwou Konventiounen ënnerschriwwen, déi zum engen d'Bedéngungen an d'Modalitéite vun der lëtzebuergesch-franséischer Zesummenaarbecht reglementéieren an zum aneren d'Realisatioun vum Projet selwer garantéieren, wat ganz wichteg ass.

Dee Punkt, deen ech awer an dësem Kontext erwähne muss, dat ass dee vun der Rektifikatioun vum franséisch-lëtzebuergesche Grenzverlaf fir de Projet kënnen ëmzesetzen a fir déi Surfacen ze kréien, déi fir de Bau vun deenen néidegen Transportinfrastrukturen um Site vun Esch/Belval noutwenneg sinn.

Fir den Objektiv vum sou genannte Modal split op de Friché vu 40/60 - par rapport zu 25/75 op nationalem Plang - ze erreechen, sou sinn de Bau vun engem Park & Ride an de Bau vun enger neier Gare an de Friché sécherlech zwee ganz interessant Usätz. D'Terrainé gehéieren am Moment nach ëmmer der Arcelor, esou datt een awer zouversichtlech ka sinn, datt deemnächst mat dësem Projet kann ugefaange ginn, dat ëmsou méi, well déi franséisch Autoritéite schonn heizou hir gréng Luucht ginn hunn.

Wat de finanziellen Impakt vun dësem Projet ubelaangt, Dir Dammen an Dir Hären, sou belafen sech d'Käschten op ronn 76 Milliounen Euro. D'Kommissioun huet sech iwwert den Avis vum Statsrot vum 3. Mee ewechgesat, an deem virgeschloeg gëtt fir de Montant un den aktuelle Bauindex unzepassen. De Montant, sou wéi en am Projet festgehal ass, gëtt bäibehalen, dee sech op den Index vum 1. Oktober 2004 mat engem Punktwäert vu 600,88 baséiert.

Wat d'Fiche financière ubelaangt, sou huet de Minister eis wësse geden, datt déi annexéiert Fiche um virleiende Projet net déi ass, wéi se am Artikel 79 vum Gesetz vum 8. Juni 1999 verlaangt ass, mä nëmmen déi Käschten erëmispigelt, déi am Artikel 2 vum virleiende Gesetz ageschriwwen sinn. Am zweete Projet de loi, deen den effektive Bau vun der Liaison Micheville virgesäit, gëtt déi richteg Fiche financière dann nogereecht.

Léif Kolleginnen a léif Kollegen, an der Kommissioun hate mer d'Geleeënheet fir den Tour ze maachen iwwert déi Projeten, déi am Moment um Site vun de Friché realiséiert ginn an do ass virun allem festgehal ginn, datt d'Rekonvers-ioun lues awer sécher seng Formen unhëlt. E puer Beispiller verdäitlechen dat: D'Astandsetzung vun den Héichiewe leeft op vollen Touren, den CRP Gabriel Lippmann huet rezenteweis Fuerschungsaarbechten um Site opgeholl an d'Rockhal huet an e puer Deeg seng éischt Feierprouf ze bestoen.

Wat d'Nationalarchiven ubelaangt, esou gëtt de Bauprojet géigewäerteg réexaminéiert. D'Regierung plangt fir do iwwergangsweis eng Partie vun der Unisbibliothéik ënnerzebréngen. Mëttelfristeg wëllt d'Regierung d'Unisbibliothéik an d'Schumannsgebaul op de Kierch-bierg ënnerbréngen an eng Antenn an der Cité des Sciences schafen, fir datt d'Studenten um Site an de Genoss vun hirer eegener Biblio-théik komme kënnen.

Doriwwer eraus gouf een Architek-teconcours fir de Bau vun engem

Lycée op Esch/Belval lancéiert, wougéint d'Pläng fir e Lycée Terres Rouges nach an der Ufangsphas sinn. Mir wëssen och, dass d'Dexia-BIL hire Sëtz wëllt op Esch/Belval verlagere, mä och eng ganz Rei aner potenziell Investisseuren hunn hir Interessen ugemellt, fir sech um Site vun Esch/Belval néierzeloossen.

Aus dësen Ursaachen eraus gewënnt de virleiende Projet u Bedeutung fir de Site, well en eng wesentlech infrastrukturell Viraussetzung schafft, fir datt sech nei Investisseuren op Esch/Belval néierloossen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll och nach preziséieren, datt den Accès op de Site vun Esch/Belval hannert dem Rond-point Raemerich net an dem Gesetzesprojet enthalten ass, well nach eng ganz Rei vun Etüden iwwert de Kaméidi an och d'Verkéisersopkomme musse realiséiert ginn. Doriwwer eraus gëtt den interne Stroosseréseau um Site vun de Frichen duerch d'Agora realiséiert, wougéint de Stat sech drëm këmmert, fir den zweeten Nordaccès - an dat vun der N31 un - ze realiséieren.

Wéi scho gesot gëtt en Deel vun dësem Projet op franséischem Territoire realiséiert. No laange Verhandlungen ass finalement décidéiert ginn, datt eis Regierung den initiale Projet wäert realiséieren, woubäi d'Rektifikatioun vum Grenzverlaf zu engem spéideren Zäitpunkt vollzu gëtt.

■ **M. le Président.** - Här Rapporteur, Dir misst zum Schluss kommen.

■ **M. Ali Kaes (CSV), rapporteur.** - Ech kommen zum Schluss, ech hunn nach dräi Sätz.

Et gouf och doriwwer eraus festgehal, fir de Maximum un Trafic iwwert d'Liaison Micheville festze-halen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et ass sou wäit also alles gesot - an Dir gesitt, Här President, ech hale mech un Är Remarquen - a fir weiderféierend Detailer verweisen ech op de ganzen Text vum Projet de loi an op déi annexéiert Pläng, sou wéi op mäi schrëftleche Rapport.

Ech soen lech Merci fir d'No-lauschteren an ech entschëllege mech, Här President, datt ech fir eng Nuance méi laang hat.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Ech soen dem Rapporteur, dem honorabelen Här Ali Kaes, villmools Merci fir de Rapport a ginn dann d'Wuert weider un den nächsten Diskussionsriedner, dat ass den Här Sunnen.

Discussion générale

■ **M. Fred Sunnen (CSV).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech ka mech eigentlech nëmme wonneren, op wéi eng gutt a komplett Aart a Weis mäi Fraktiounskolleg aus dem héijen Norden,...

(Hilarité)

...den Här Ali Kaes, der Chamber de Rapport gemaach huet iwwert dëse wichtige Projet aus dem Süde vun eisem Land.

Säi schrëftlechen a mëndleche Rapport hunn déi wichtigst Elementer belicht, wat mech dozou féiert him am Numm vun der Fraktioun e Merci auszuschwätzen an ech wëllt dann dofir och nëmme ganz kuerz op e puer Aspekter agoen.

De Minister Claude Wiseler hat rezenteweis an engem Revue-Interview d'Liaison de Micheville, niewent der Tangente Ouest an dem dräispueregen Ausbau vun der Deelautobunn Mamer bis Beetebuerg, als wichtigsten Zukunftsprojet bezeichent an en huet och gemengt, dass wa mer d'Zukunft net wëllen hypothekéieren, da

muss de Stat d'Mooss hale mat senge Gelder.

De finanziellen a budgetären Impakt vum Projet, dat heescht souwuel d'Viraarbechten, déi mer mat dësem Projet de loi stëmmen, wéi och déi effektiv Realisatioun vun der Liaison Micheville, si mat viraussichtlech 206 Milliounen Euro agesat. De Gesamtkäschtepunkt wier mat engem Tunnel op enger Längt vun 1.300 Meter ëm 74 Millioune méi deier ginn.

Wéi scho gesot, duerch déi aktuell konjunkturrell Situatioun vun eisem Land, ass op déi méi kuerz Variant zrëckgegraff ginn, fir d'Käschten no ënnen ze revidéieren a substanzuell Erspuernisser ze maachen. Déi etappeweis Ofstëmmung vum Gesamtprojet, wat u sech eng Premièr an dësem Haus duerstellt, kennt dofir och der politescher Premisse entgéint, fir déi finanziell Planifikatioun am heitegen ekonomesche Kontext an au vu vun de budgetären Dépassementer, déi mer an dësem Haus an de leschte Jore gestëmmt hunn, op eng zolidd Grondlag ze stellen.

D'Liaison Micheville mat viraussichtlech sechs Joer Bauzäit ass e gutt Beispill fir ze illustréieren, datt sech d'Projeten iwwer e puer Joer hinzéien, wou et am Endeffekt schwéier ass fir de geneeën an definitive Montant vun de Käschten ze kennen. Duerfir ka meng Fraktioun déi nei Virgoensweis vum Bauteminister matdroen; an dat ëmsou méi well d'Parlament a senger Kontrollfunktoun iwwert d'Exekutiv gestärkt gëtt.

Här President, de Rapporteur huet et virewech geholl, dass d'Gemeengen sech zefridde weise kënnen mat deem Kompromëss, dee mer fir den Tracé vun dëser Liaison Micheville festgehalten hunn.

Ech erënneren drun, dass mer am Ufank ëmmer fir en Tunnel vun 1.300 Meter plädéiert hunn, well mer eis Gedanke gemaach hunn iwwert de Kaméidi an den Impakt um Niveau vun der Loftverschmutzung bei engem Viaduc vu 400 respektiv 475 Meter, no de Varianten 1, 2 oder 3. Virun allem d'Awunner aus der Cité Raemerich si jo vun dësem Projet onmittelbar beaff.

Mir hunn zesumme mam Ministère missen ofweien tëschent enger Partie Varianten, woubäi verschidde Kritären hu misse Rechnung gedroe ginn, déi ech a fënnef iwwergeuerdnet Kategorien andeelen: 1. d'Avantagen an d'Désavantages fir de Benotzer; 2. d'Integratioun an de Paysage an den Impakt vun der Strooss op d'Ëmwelt; 3. d'Investitiounskäschten; 4. d'Contrainten, déi sech op d'Realisatioun vun der Strooss bezéien; a 5. d'Fonctionnementskäschten.

Wat déi éischt Kategorie ubelaangt, dat heescht d'Avantages fir de Benotzer vun der Liaison Micheville, esou ass als éischte wic.htege Punkt ervirzehiewen, datt de regionalen Trafic tëschent de Gemengen Esch a Suessem vum motoriséierte Pendlerverkéier getrennt gëtt. Wat deemno mat sech bréngt, dass keen Trafic op d'N31 erofgeleet gëtt. Des Weidere läit en anere Virdeel beim direkten Accès op d'Frichen aus nördlecher Richtung.

Wat elo den Ëmweltaspekt ubelaangt, esou hunn ech d'Konsequenzen um Niveau vum Kaméidi fir d'Awunner vun der Cité Raemerech schonn ervirgestrach.

De Rapporteur hat zu Recht drop higewisen, dass nach eng Rei urbanistesche Problemer ze léise wieren, wat d'Iwwerquëierung vun der N31 ubelaangt. Och um urbanistesche Plang ass de Bau vum Viaduc op der Héicht vun den Haiser sécherlech net dee glécklechsten. Och wa mer eis als Gemengen net kënnen driwwer beschwéieren, wat d'Consultatiounsphas zu dësem Projet ubelaangt, esou bleift ze kucken, a wéi engem Mooss mer d'Awunner vun der Cité Raemerech mat Lärmschutzwäll géint eng

ze héich Ëmweltbelaaschtung, virun allem um Niveau vum Kaméidi, protégéiere kënnen.

Et muss een och op d'Virdeeler vun deem méi kuerzen Tunnel agoen, deem zum Beispill keng Cheminée brauch, fir den Damp am Fall vun engem Feier no baussen ze lee-den.

De Ministère huet eis wësse gelooss, datt wann een de laangen Tunnel gebaut hätt, datt een dann och nach hätt misse Luuchte fir de Verkéier ze regelen op d'Escher Strooss, tëschent Bieles an Esch, setzen; déi virun allem an de Moies- an och an den Owesstonnen zu engem zolitte Verkéierschaos gefouert hätten. Wat deemno och net am Intérêt vun den Awunner aus dem Quartier gewiescht wär.

D'Vergläichsetüd zu deenen eenzelne Varianten huet och eng Partie aner positiv Aspekter vun dësem Projet un den Dag bruecht. Ervirzehiewen ass beispillsweis déi relativ problemlos technesch Ëmsetzung vum Tunnel. Och kann d'Eisebunn ouni Problem fir de Bau vum Tunnel ëmgeleet ginn.

Alles an allem huet déi zrëckbehalte Variante 2, bei der Bewäertung an am Verglach mat deenen anere Varianten, an den eenzelne Kategorien am beschten ofgeschnidden.

Ech denken, mat der Kompromissléisung, esou wéi se elo virläit, këne mer gutt liewen. An deemno kann ech och den Accord vun eiser Fraktioun zu dësem Projet ginn.

Merci fir Är Opmierksamkeet.

■ **Une voix.** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Sunnen. Als nächste Riedner ass den Här Claude Meisch agedroen. Här Meisch, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Claude Meisch (DP).** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, erlaabt mer fir d'alleréischst dem Rapporteur Ali Kaes ze félicitéiere fir säi schrëftlechen an och säi mündleche Rapport als Netminettsdapp. Ech mengen en huet déi Aufgab do ganz gutt bewältegt an et ass flott ze gesinn, datt och an anere Géigende vum Land sech mat enger dynamescher Entwécklung am Süde befaasst gëtt.

(Interruption)

Neen, dat gëtt eis guer net ze schaffen. Dat freet eis, Här Kaes.

Virun enger Rei vu Wochen hu mer hei eng laang an eng interessant Debatt gefouert iwwert d'Friches industrielles, iwwert d'Potenzial vun de Friches industrielles am Süde vum Land, dat dodranner stécht, iwwer u sech d'Perspektive vun där ganzer Regioun. An et ass natierlech kloer, datt de Volet Transport, Stroossebau do ee ganz wic.htege Volet ass an an all deenen Diskussiounen do eng zentral Plaz anhëlt.

An et ass jo hei ugeklongen, déi Diskussioun iwwer eng Ubannung vum Lëtzebuurger Stroosseréseau, dat heescht vun der Escher Autobunn an deem doten Eck vum Land un de franséischen Autobunnréseau, un dat franséisch Autobunnennetz, datt dat net eng nei Iddi ass. Datt laang doriwwer diskutéiert ginn ass, ob et noutwendeg wär oder net. Mä datt mer elo déi Décisioun dann endgültig getraff hunn, dat awer ganz besonnesch och a Relatioun mat eben där Entwécklung, déi mer am Süde vun eisem Land kennen, mat de Friches industrielles, déi do developéiert ginn; mat zousätzlechen Aktivitéiten, déi dann och an déi ganz Regioun kommen.

Wou et dann och ebe grad an deem Sënn noutwendeg ass, den Autobunnréseau auszebauen an eis haut d'Fro ze stellen, wa mar op Esch/Belval eng Kéier 20.000 Leit do schaffen, wann eng Kéier 6.000 Leit do wunnen, wann déi aner Frichë ronderëm wéi zum Beispill Éilereng, déi jo och direkt hei ugeboune ginn, wann do och nei eko-

nomesch Aktivitéite wäerten hir Plaz fannen, da musse mer kucken, wéi kommen d'Leit dohinner a wéi kommen se virun allem dohinner op hir Schaff, op hir Aarbechtsplaz, op déi Plaz wou se wëllen hir Fräizäit verbréngen, ouni mussen duerch déi aner Uertschaften ronderëm ze fueren. Et ass dat eben och hei een Hannergedanken.

Mer wëssen, datt mer am Land op ganz ville Plazen och doduerch Trafic hunn, datt d'Frontalieren all Dag eran an d'Land schaffe kommen an owes erëm heemfueren. Frontalieren, déi zum groussen Deel eben och aus Frankräich kommen, a Frontalieren, déi herno sécherlech net nëmmen op Esch/Belval schaffe kommen, mä och där, déi an de Süde schaffe kommen, mä ganz besonnesch awer och an a ronderëm d'Stad schaffe kommen, datt déi do eng nei Verbindung hunn, eng Autobunnverbindung, wou se direkt op hir Aarbechtsplaz komme respektiv owes och erëm heem. Dat nach e weidert Argument, firwat dës Stroosseverbindung, dës Autobunnverbindung hei ganz, ganz wic.hteg ass.

Wat wic.hteg ass, dat ass, datt hei zesumme geplangt ginn ass, datt net op där enger Säit e Konzept fir eng Friche industrielle Esch/Belval respektiv de Crassier vun Éilereng geplangt ginn ass an op där anerer Säit separat en Autobunnenschloss u Frankräich gesicht ginn ass, mä et ass wierklech gekuckt ginn, dat Konzept eben och ze integréieren an dat ganzt Konzept vun der Rekonversioun vun der Friche industrielle Esch/Belval, wou jo eng ganz Rei vu Kritären hu missen afléissen, virun allem eben och urbanistesche Kritäre, fir deem Plang gerecht ze ginn, deem dann do am Endeffekt no laangen Diskussiounen och mat ganz ville Partner zrëckbehalte ginn ass.

Dëse Projet, deem hei virläit, oder deem Deel vum Projet, deem hei virläit, dee respektéiert déi dote Kritären. E respektéiert déi eenzel Interessen. Et ass och gesot ginn, datt et e Kompromiss ass tëschent deene ganz villfältegen Uspréich, déi un dës Autobunnverbindung gestallt ginn.

An deem Sënn kann ech lech soen, datt d'Demokratesche Partei fir dëse Projet wäert stëmmen an datt mer doranner och e wic.htege Schratt gesinn, fir déi weider Rekonversioun vun eiser ganzer Regioun vum Süde vun eisem Land.

Ech soen lech Merci.

■ **Une voix.** - Très bien!

■ **M. le Président.** - Merci, Här Meisch. Déi nächst Riednerin ass d'Madame Lydia Mutsch. Madame Mutsch, Dir hutt d'Wuert.

■ **Mme Lydia Mutsch (LSAP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, streng geholl schwätze mer jo iwwer e Stroossebauprojet, mä manner streng geholl schwätze mer awer iwwer ee Projet, dee Répercussiounen op Themekomplexer huet, déi bei der Diskussioun ronderëm en normale Stroossebauprojet vläicht net an där Envergure erawierken.

Ech erkläre mech, awer ech brauch dat och net in extenso ze maachen, well déi dräi Virriedner dat schonn op eng ganz detailléiert Aart a Weis gemaach hunn, virun allem de Rapporteur, deem, wéi et hei scho virdru gesot ginn ass, bewisen huet, dass och een aus dem Norden sech ka fir d'Themeproblematik vun de Frichen interesséieren, zemools wou et jo och am Nord-Frichë gëtt, wéi mer d'leschte Kéier geléiert hunn.

Wat sinn déi dräi Themekomplexer, wou et obligatoresch Ubannunge

gëtt un déi Themekomplexer, fir dass dëse Projet e Succès gëtt? Majo, éischstens déi obligatoresch Ofstëmmung mam Réseau vum öffentlichen Transport nom Stéchwuert nohaltege Entwécklung.

Zweetens, déi obligatoresch Ubannung u gewuesse Strukture ronderëm, fir ze verhënneren, dass de Projet, deem als Projet phare soll an d'Geschicht agoen, net eng Insel gëtt an engem Ganzen; an drëtens d'Ubannung un d'Regioun mat der grousser Chance e grenziwwerschreidende Projet op d'Been ze bréngen, deem och fir d'Wirtschaftsentwécklung vum Land vu grousser Bedeitung ass.

Vläicht e puer Explikatiounen zu deenen dräi Themekomplexer, a firwat se esou enk mat dësem Stroossebauprojet verbonne sinn.

Éischstens Transport public: Mir hunn am Débat d'orientation iwwert d'Friches industrielles den 2. Juni - oder war dat deem Dag wou d'Motioun gestëmmt ginn ass, dat weess ech elo net méi esou genee - op alle Fall eng Diskussioun gefouert, déi zu enger Motioun gefouert huet, déi unanime hei ofgestëmmt ginn ass, an dunn hu mer eng Ausso gemaach iwwert dee Projet, wou mer haut e wic.htege Stroosseprojet duerfir stëmmen.

Dat ass d'Ausso, dass de Projet Esch/Belval verbonnen ass mat der Grondausso, dass mer hei e Modal split vu 40/60 wëllen. 40 zu 60, dat ass net näischt, wa mer wëssen, dass mer am Moment e Modal split vun 12 zu Ongonschte vum öffentlichen Transport am Süden hunn. Dat heescht, mer mussen nach schéin opstocken. E Modal split vu 40/60 heescht, den öffentlichen Transport kritt eng Bedeitung vu 40% vis-à-vis vum Gesamttransport, also 60% ginn nëmme méi iwwert den Autosverkéier ofgewéckelt.

Firwat esou een héije Modal split? Majo, ganz einfach well mer wëllen op en nationale Modal split vu 25/75 kommen an domat d'Obligatioun verbannen, dass bei esou grouse Projetë wéi deem heiten méi een héije Modal split agesat gëtt.

Weisou hänkt dat elo enk mat dësem Projet zesummen? Majo ganz einfach, well gekoppelt un dëse Stroossebauprojet d'Ausso ass, dass mer probéieren do en Tunnel hinzebréngen, wou mer aus urbanistesche Grënn dës Obligatioun hunn; wou mer awer gläichermoossen dem öffentlichen Transport déi Chance ginn, déi e brauch, fir am Land eng aner Bedeitung ze kréien, esou wéi mer et hei als Wonsch ausgedréckt hunn.

Mir waren dofir och ganz frou, dass den Transportminister eis confirméiert huet, dass d'Étude de faisabilité technique fir en Train-tram um Site ze assuréieren, gutt amgaangen ass, wat eis dann och d'Garantie fir eng Interconnexioun net nëmme mat de Stroosseréseauen, mä virun allem och mat de Réseauë vum öffentlichen Transport an där Regioun bitt. Dowéinst déi obligatoresch Ubannung vun dem neie Stroosseréseau un d'Netz vum Transport public, fir dass dëse Projet kann dat anhalen, wat en als Ausso gemaach huet, dass e wëllt e modellhafte Projet ginn.

Zweetens, d'Ubannung un déi gewuesse Strukturen, no de Kritäre vun der Nohaltegkeet an no de Kritäre vum Urbanismus. Firwat ass dat esou wic.hteg? Wuel ass et gutt, wann een e Projet phare fir d'Land huet. Nach besser ass et, wann en am Süden ass. Mä näischt notzt en eis, wann en net ofgestëmmt ass mat de gewuessene Strukture ronderëm, an ech mengen net nëmmen déi zwou Gemengen, déi hei vläicht méi staark wéi anerer concernéiert sinn, mä et ass déi ganz Regioun gemengt.

Wann et eis nämlech net geléngt e Projet hinzekréien, deem an de Süden agebonnen ass, an domat och eng Bedeitung fir d'Land kritt, dann hu mer versot. Dowéinst ass et ëm-

sou méi wic.hteg, a meng Virriedner hunn dat gesot, dass och déi opbleiwend Froen, déi an dësem Projet nach net gekläert sinn, notament wat d'Nordubannung a wat de Contournement Raemerech ubelaangt, gekläert ginn; an der Phas 2, dass dee Projet, deem unhängeg un den Detail am Norden an den Detail am Süden, deem eis d'Ubannung un d'franséisch Stroossennetz erméiglecht, dass dee Projet, wann et nëmmen iergendwéi geet, d'nächst Joer hei an d'Chamber kënt, well e passt bei deem heiten an et ass e Ganzt, an dass mer domadder verhënneren, wat um Ufank gefaart ginn ass, awer eiser Meinung no net kënt an net dierf kommen, dat ass, dass de Projet Esch/Belval eng Wuelstandsinsel am Süde vum Land gëtt, wou déi gewuesse Strukture ronderëm géingen ënnert d'Rieder kommen. Dat ass net de Fall bei der aktueller Planung, mä mir mussen dës Entwécklung awer ëmmer mat engem ganz opmierksamen A weiderverfolgen.

Dann drëtens, d'Ubannung un d'Regioun, d'Ubannung un d'Grande Région. Virun, mengen ech, eppes méi wéi anerhallwem Joer huet de Lëtzebuurger Stat eng Konventioun mam franséische Stat ënnerschríwwen, fir eng Grenzverschiebung virzehuelen, fir notament déi Ubannung un d'franséisch Stroossennetz ze erméiglechen, an och fir e grouse Park & Ride ze erméiglechen, deem en Deel Opfänkstruktur géing gi fir de Verkéier opzefänke vun deenen, déi aus Frankräich eriiwwerkommen.

Schonn elo hu mer ëm déi 14.000 Leit, déi all Dag iwwer Esch eragefuer kommen iwwert d'Grenz, fir an de Süde schaffen ze goen. D'Halschent vun hinne bleift zu Esch, déi aner Halschent verdeelt sech iwwert de Rescht vum Land, esou dass ee keng Zeechnung brauch ze maache fir lech ze soen, dass deem dote Réseau schonn épuiséiert ass an net dierf nach méi be-laascht ginn. Dat ass dofir ganz wic.hteg.

Et géing eis an deem Kontext och erënneren, wou mer dru si mat de franséischen Noperen, well si waarde jo och op d'Phas 2 vun dësem Projet, deem also nach net Partie intégrante vun deem heite Projet ass, an deem déi direkt Ubannung un d'franséisch Stroossennetz erméiglecht, an dorunner ugeknäppt, an och d'Fro, wou mer mam Park & Ride dru sinn, deem och eng gewësse Bedeitung am Zusammenhang mat dësem Projet huet, well en eis jo en aneren Ëmgang mam Verkéier soll erméiglechen a virun allem eng Entspannung vum besteende Verkéier soll erméiglechen.

Dat ass besonnesch wic.hteg, a mir ware frou ze héieren, bei de leschten Diskussiounen ronderëm d'Frichen, dass d'Pour-parlerë mat de franséischen Nopere virun allem ganz gutt virugginn, well mir hunn d'Hoffnung jo net oppginn, dass déi franséisch Regierung d'Bereetschaft weist fir op en nationale Projet, deem Esch/Belval ass, net mat engem lokalen, mä mat engem nationalen, mindestens awer mat engem regionale Projet ze äntwerten; a ronderëm déi Thematik, déi mir ënner anerem mat Hëllef vun der Cité des Sciences a mat der Faculté des Sciences et des Technologies uginn, och d'Bereetschaft weist, fir op franséischer Säit un déi Wirtschaftsentwécklung, déi hei ugestriift ass, unzekenäppen.

Dofir wiere mer frou, Här Minister, an da sinn ech och schonn um Schluss ugelaangt, wa mer kéinten e prezisen Echancier kréien, wéini no deem heite Projet, dee wic.hteg ass an deem e wic.htege Message un d'Investisseurë vu Belval an un d'Leit, déi an der Regioun wunnen, ass, dass mer en Echancier kréie wéini de Rescht vum Projet kënn, notament wat d'Ubannung un dat franséisch Stroossennetz ubelaangt, notament wat de Contournement vu Raemerich ube-

laangt mat de Kaméidisetüden a mat den urbanisteschen Etüden, déi do drunhänken.

A vun eiser Säit aus wëll ech d'Be-reetschaft signaléieren, fir net nëm-men haut dëse Projet matzedroen - dat ass fir eis eng Selbstverständ-lechkeet -, mä fir doriwwer eraus, jiddereen op senger Plaz a mat senge Méiglechkeeten, och zu der Réussite vun deene Projekte bäize-droen, déi nach no dësem ze kom-men hunn; an dat sinn der nach eng ganz Rétsch. An domat ginn ech den Accord vun eiser Frak-tioun zu dësem Projet.

■ **M. le Président.** - Merci, Ma-dame Mutsch. Als nächste Riedner ass den Här Félix Braz ageschriw-wen. Här Braz, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Félix Braz** (*DÉI GRÉNG*). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, déi Strooss an deem Tunnel ëm deem et haut geet hu schonn eng relativ laang Virgeschicht an déi Diskussioun ass an enger éischter Phas sou gefouert ginn, dass et dorëms gaangen ass eng Ubannung vun der Escher Auto-bunn a Richtung Stad mam franse-ische Stroosseréseau ze realiséie-ren. Am Idealfall - huet et ge-heescht vu franséischer Säit - sollt dat och am beschte mat zwou Spu-ren op der ganzer Längt sinn, fir tatsächlech eng Zort Autobunn op deem dote Stéck realiséiert ze kréi-en.

Dat ass e Projet, dee vun eiser Säit aus critiquabel ass, an och dofir während laange Joren net esou richtig virugaangen ass. De Projet huet awer vu senger Natur hir geännert duerch d'Entwécklung vun de Frichen. Mat där Entwéck-lung vum Site vu Belval-Ouest, dee jo eng Kéier soll dagsiwwer bis zu 20.000 Leit en activité um Site hunn, krut déi Strooss, wat eng Ubannung vun enger Autobunn sollt sinn, en anere Charakter. Si krut de Charakter am wesentleche vun enger Desserte vum Site vu Belval-Ouest a si ass och domad-der net nëmmen eng Méiglechkeet ginn, mä si ass doduerch eng Noutwendegkeet gi fir de Site vun der Friche kënnen ze erschléissen a fir d'Friche vu Belval-Ouest kën-nen an Aktivitéit ze huelen.

Dee Projet, dee mer haut stëmmen, ass ënnert engem relativen Zäit-drock entstanen duerch déi Chan-tieren, déi schonn amgaange sinn um Site vun der Friche Belval-Ouest, a mir hu schlussendlech net wëllen déi initial Léisung, déi um Dësch louch, hei zum Vote brén-gen - wat ee ka bedauern.

Déi initial Léisung, déi um Dësch louch am Kader vun den Diskus-siounen ronderëm de Projet Belval-Ouest, war eng Léisung, déi an en-gem relativ frëie Stadium schonn d'Zoustëmmung fonnt hat vun en-ger ganzer Partie Intervenanten an deem Projet. Si ass awer op Drän-ge vun der Regierung, déi Suen aspuere wollt a fonnt huet, dass déi laang Tunnelvariant vun 1.300 Me-ter en ze héije Käschtapunkt impli-zéiert hätt, net zum Droe komm.

Mat deenen Argumenter ass sech ausenaner gesat ginn an et huet een no Diskussiounen an nom Préiwe vun enger ganzer Partie vun anere Variante schlussendlech kënne feststellen, dass et eigent-lech esou misst sinn, dass een de Projet an zwee Deeler spléckt: ee südlechen Deel, dat ass deen, deen haut zum Vote kënt, deen e Konsens kann duerstellen, a wou mir als Gréng och dofir wäerten eis Zoustëmmung bréngen an en zweeten Deel, dee méi nördlechen Deel, deen nach net ausgeräift ass, a wou d'Froen, déi am Raum stinn, nach net alleguerte beänt-wert sinn.

Et geet do notament ëm de Contournement vun der Cité Rae-merich vun Esch, wou eng ganz Partie Froen sech stellen am Be-räich vum Kaméidi, vum Verkéiers-opkommen, vum Impact visuel vun deem dote Projet. An déi Froe mus-sen enger Äntwert zougefuert

ginn, déi absolut iwwerzeegend ass, well ouni déi Äntwerte kann et och net zu enger Zoustëmmung vum nördlechen Deel vun deem Projet hei kommen.

De Minister huet eis zougesot, datt d'Regierung wëilt déi Remarquen, déi gemaach gi sinn, eescht huel-en a seriö préiwen, fir Äntwerten op déi Froen ze bréngen, déi wierklech vun engem héijen Niveau sinn. Bei deem Wuert wëlle mer de Minister och huelen a mir si bereet eis awer iwwerzeegen ze loosse mat Fakten, dass déi Froen, déi gestallt sinn, och fir deen nörd-lechen Deel vum Projet eng zefrid-de stellend Äntwert schlussend-lech wäerte kënne kréien.

Dëse Projet huet awer een nout-wendeg Complément. Et ass vir-dru scho gesot ginn, d'Friche Bel-val-Ouest ass op ville Punkten e virbildleche Projet fir d'ganzt Land. Et ass e reellen Testfall fir d'Land am Beräich notament vun der Mobilitéit - awer och net nëmmen -, mä notament am Beräich vun der Mobilitéit ass et mat Sécherheet deen éischten Testfall wou mer kënnen alleguerte beweisen, ob mer déi richtig Konklusioun ge-zunn hunn aus de Mobilitéitspro-blemer vum Land an ob mer och déi richtig Léiere kënnen zéien aus den Iwwerleungen, déi am IVL-Bericht drastinn.

D'Friche Belval-Ouest muss e Mo-dal split kréie vu 40/60; dass also 40% vun allen Déplacementer net mam Auto sollen zrëckgeluecht ginn. Dat ass awer nëmme méig-lech wa mer och am Beräich vum öffentlechen Transport net nëmme mat der noutwendeger Ubannung un de Stroosseréseau, mä och mat der Ubannung un d'Schinn méi wäit komme wéi dat wat elo uge-duecht ass.

Mir hunn am Moment an de Pla-nungen eng Ubannung iwwert d'Schinn nëmmen iwwert de süd-lechen Deel. Dat ass och absolut an der Rei an esou enger éischter Phas, wou d'Entwécklung um Site nach net esou stattfonnt huet, dass dat iwwert de Süden alleng ge-schitt, iwwert den Arrêt Belval-Usines an iwwert déi nei Gare, déi soll gebaut ginn. Mir halen et awer fir absolut noutwendeg, dass an enger zweeter Phas och déi Schinn muss an eng zentral Positioun op d'Friche Belval-Ouest dropkom-men, wou se dann an enger Ost-West-Richtung de Site géing des-servéieren, dass d'Leit, déi aus der Region wëllen dohinner kommen, net müssen ëmklammen um Site Belval-Usines, fir sech da mam Bus oder enger Navette iwwert de Site ze déplacéieren, mä wou ee kann aus der ganzer Region op de Site kommen, ouni sech musse mat engem Ëmklammen ze be-schäftegen.

Dat steigert d'Qualitéit, dat steigert d'Attraktivitéit vum öffentlechen Transport iwwert d'Schinn an déi Noutwendegkeet ass an eisen Aen erweisen a si wäert och musse vun der Regierung realiséiert ginn.

Am Moment ass d'Regierung dobäi ze préiwen, ob et eng Méiglech-keet gëtt vun den CFL-Schinnen eriwuer op de Site ze kommen iwwert d'Arcelor-Schinnen andeems se sech géinge kräizen. Dat wier eng Alternativ zu dem sou genann-te Fly-over, wou also da misst, wa sech déi doten Optioun vun der Kräizung um Niveau Null géing als net machbar erausstellen, mat en-ger Léisung geschafft ginn, fir vun den CFL-Schinnen iwwert d'Arce-lor-Schinnen eriwuerzefueren, fir op de Site ze kommen.

Mir hoffen natierlech, dass déi Etüd vun der Regierung, déi am Moment amgaangen ass gemaach ze ginn, zur Konklusioun wäert kommen, dass déi méi bëlleg Variant vun der Kräizung vun de Schinne méiglech ass. Mir soen awer gradesou dait-lech: Sollt bei där Etüd erauskom-men, dass eng Kräizung um Ni-veau vum Embranchement unique vun der Arcelor net méiglech ass, dann insistéiere mer, dass dann eben d'Léisung vum Fly-over ge-

präift gëtt, fir um Niveau vun der Gare Belval-Usines op de Site ze kommen a méi am Westen op Bie-lesser Säit nees op déi bestoend Schinnen zrëckzekommen.

Dat gëtt en Ouvrage, deen natier-lech méi deier ass - dat ass eis be-wosst -, mä do schwätze mer laut deenen Zuelen, déi op den Dësch geluecht gi sinn, vun ëm déi 20 Mil-liounen Euro. Wat awer, wann een den Notze kuckt vun deem Ou-vrage par rapport zum Modal split, deen enorm wier, a wann ee kuckt par rapport zu deem wat beispills-weis am Projet Micheville konnt agespuert ginn, wann ee kuckt wat dat ausmécht par rapport zum Ge-samtinvest iwwert de Fong Belval um Site Belval-Ouest - ech schwät-zen do vun enger Milliard Euro - dann e Käschtapunkt ass, dee mat Sécherheet méi wéi justifiéiert ass par rapport zu deem Rendement, deen een da kann erreechen.

An dat ass dofir fir eis e Punkt wou mer onbedéngt der Meinung sinn, dass e muss realiséiert ginn, dass dat en noutwendeg Complément ass och zu der Stroossenuban-nung, déi mer haut an hirem éischen Deel wäerte stëmmen a mat dëse Remarquë bréngen ech d'Zoustëmmung vun der grénger Fraktioun.

■ **Plusieurs voix** - Très bien.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Braz. Als leschte Riedner ass den Här Aly Jaerling agedroen. Här Ja-erling, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Aly Jaerling** (*ADR*). - Mer-ci, Här President. Dat, wat mer als ADR hei scho méi wéi eng Kéier ugedeit hunn, ass och dat, wat ech scho bei deem viregte Projet ge-maach hunn, dass bei der Diskus-sioun iwwert d'Prioritéiten, déi falsch gesat ginn, dass dat mat sech bréngt, dass da bei anere wierkleche Prioritéiten, wéi zum Beispill deem Projet hei, ugefaan-ge gëtt ze strecken. An hei si mer an esou engem typesche Fall, wou dat ugeet.

Hei bei dësem wichtege Projet, deen initiale Projet mat deem Tun-nel vun 1.300 Meter, deen am Fong virgesi war, a wou ech lech och hei kee Geheimnis verode wann ech lech soen, dass mer eis am Escher Gemengerot eestëmmeg an enger Euphorie fir dee Projet ausge-schwat hunn - och déi, déi elo hei fir eng aner Variant plädéiert hunn - an dass et da richtig war, wéi den Här Braz gesot huet, dass se dann dunn eng Kéier bei d'Regierung getrëppelt sinn an do ass den Drock vun der Regierung komm an dass se dann do dräi Wochen drop schonns ëmgekippt sinn a mat en-ger anerer Motioun komm sinn a wou se sech da fir en anere Projet, fir eng aner Variant, entscheet hunn. Dat seet jo scho viles aus. Op jidde Fall kann ech et elo hei net gëlle loossen, dass duerch reng finanziell Ursachen dee wichtege Projet do net nëmmen an zwee gedeelt gëtt, mä och seng Wichtegkeet fir d'Liewensqualitéit vun den Awunner, déi do ronderëm sinn, awer a Fro gestallt gëtt. An dass et elo hei awer an d'Richtung geet wou e Contournement soll ge-baut ginn a wou mer ganz genau wëssen, wa mer e Contournement bauen, egal wou mer e bauen, da verlagere mer just de Problem vun enger Plaz op déi aner an dann ass de Problem verlagert, mä en ass net geléist. An hei wär mat deem Tunnel eng Méiglechkeet ge-wiescht, fir awer eng ganz Rei ver-kéiersteschnesch Problemer bei deem Site...

(**M. Lucien Weiler reprend la Présidence**)

Här Braz, wann ech gelift. Dir hutt lech elo véiermol gedréint. Bleift elo roueg sëtzen.

(**Interruptions**)

Ech géif soen, dass mer...

(**Interruption**)

Gelift?

Jo, elo war en erëm do wou en hier-komm ass. Jo, ganz gutt.

■ **M. le Président.** - Här Jaer-ling, loosst lech net oflenken.

■ **M. Aly Jaerling** (*ADR*). - Jo. Ech si schonn esou depriméiert, wann ech dat do gesinn.

(**Interruptions**)

Op jiddfer Fall ass dat alt erëm eng Kéier typesch. An do stellen ech mer awer eng Rei Froen, wou effek-tiv déi wierklech Begrënnung ass. Well wa mer elo higinn a mer soen, dass mer deen Tunnel elo an enger éischter Phas maachen, dann ass jo d'Konsequenz dovun, dass wa mer deen Tunnel op 700 Meter re-duzéieren, dann ass deen initiale Projet gestuerwen. Dann ass d'Konsequenz, bei där zweeter Phas ass dann dee Contournement.

An dat ass jo just dee gréisste Pro-blem, wou dann och nach hei derbäi direkt zougi gëtt, dass da muss gekuckt gi mat Lärmschutz-panneauen, fir ze kucke fir d'Lie-wensqualitéit vun de Leit do ze erhalten.

Dat heescht, d'Problemer, déi kom-men, si bekannt. Et gi schonn di-rekt Deelléisungen hannendrun. Well et gesäit ee jo iwwerall do, wou där Lärmschutzpanneauë sinn, wéi déi Landschaft ausgesäit. Hei huet einfach d'Geleeënheet bestanen, wann een de Courage gehat hätt, déi néideg Suen ze in-vestéieren an d'Liewensqualitéit vun deene Leit, déi do wunnen, wat och liewenswichtig wär fir dee ganze Projet, well wa mer hei ufän-ken elo schonn am Ufank ze kierz-en a Léisungen ze fannen op Drock vun deenen, déi do wëllen déckt Geld verdéngen, da soen ech lech, da wäerte mer an Zukunft och nach weiderfueren erëm schnell Deelléisungen ze fannen, fir de Rescht vum Projet ganz ze verstümmelen, an dann ass et net méi dat wat et war an dann ass et kee Modell fir d'Lëtzebuenger Land. Dat kann ech lech awer soen.

Dat wat et am Fong hätt solle ginn, dat stierft op jiddfer Fall schonn, wa mer hei ufänken elo schonn ze verstümmelen an ze zersplécken.

Dofir soen ech, dass mer net kën-ne mat deem Projet hei d'accord sinn.

D'Fro, déi sech awer einfach stellt, ass, wann een hei gesäit, dass eng Majoritéit sech awer elo dofir aus-geschwat huet, ouni awer iergend-eng seriö Begrënnung ze ginn, fir-wat dass et noutwendeg ass dee wichtege Tunnel do ze kieren, an ech huele jo un, dass den Här Mi-nister dann dat wäert elo hei ver-siche fir mir ze erklären, wéisou dass et elo noutwendeg war, dee fir d'Liewensqualitéit wichtege Tun-nel hei a Stécker ze schneiden a wat d'Konsequenz herno ass a wéi e gedenkt da spéider déi Liewens-qualitéit, déi hei hätt mat deem Tunnel, wann en integral entstane wier, wéi en déi kann de Leit herno erëm ubidde mat engem Contour-nement. Dat ass eng Fro, déi mer awer hei musse beäntwert kréien.

Ech mengen dat gesot ass de Pro-blem elo: Et ass richtig, dass mer musse virukommen. Mä wa mer awer um falsche Wee fueren, da froen ech mech wéi wäit dass mer kommen. Well wa mer elo séier e Stéck weiderkommen an da guer net méi weider an dass dann de Rescht vun där ganzer Phas do gestuerwen ass, da froen ech mech wat mer geschafft hunn. An dann ass fir déi nächst 20 Joer d'Liewensqualitéit vun deene Leit, déi do wunnen, gestuerwen. Dat ass de Problem!

An dann ass dat net nëmme fir déi Leit, déi dës Säit der Grenz wun-nen, mä och fir déi, déi déi Säit der Grenz wunnen; well et geet jo net

nëmmen ëm eis. Et géllt och fir déi Leit vu Micheville. Et géllt och fir déi Leit vu Villerupt a vu Russange a vun Audun-le-Tiche, déi och duerch deen Tunnel hei hätte kën-nen eng grouss Entlaaschtung kréien.

Et geet och souguer iwwer Esch eraus, am Ëmkrees vun Esch, wou och duerch deen Tunnel hei an duerch déi Ubannung do och d'Collectrice du Sud hätt kënnen entlaascht ginn, wesentlech ent-laascht ginn; an dat ass heimat net de Fall.

Well wann déi vun der Collectrice du Sud oder vun anere Stroossen eriwuerfueren duerch deen Tunnel a se huelen dann de Contournement oder déi Ëmgehungsstrooss, déi iwwert den - wéi nennt Der dat - Chemin repris, oder wéi dat heescht, 168 elo geet. Déi musse während véier, fënnef Joer doriw-er fueren, well dat ass jo d'Konse-quenz dovun. Wann dat elo gebaut gëtt, gëtt jo dann, ier dat do fäer-deg ass, eng Ëmleedung do ge-maach. Da sinn déi Leit do...

(**Interruption**)

Wat gelift?

(**Interruption**)

Ma neen. Dat ass jo net wouer. Wann Der dee ganzen Tunnel hutt, ass dat net de Fall. Wann Der deen Tunnel hutt, da braucht Der keng Ëmgehungsstrooss ze bauen. Wann Der deen Tunnel hätt, dann hätt Der déi Ëmgehungsstrooss guer net brächten ze bauen.

■ **M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics.** - Deen ass an all Plang virgesinn, dee Contournement vu Raemerech.

■ **M. Aly Jaerling** (*ADR*). - Awer net do, awer net ronderëm Bieles, flatsch duerch Bieles.

■ **M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics.** - En ass am selwechten Tracé virgesinn. Den Ënnerscheid ass, datt deen een Tunnel 1.300 Meter hätt an deen hei der nëmmen 735 laang ass. Den Tracé awer ass genau d'sel-wecht virgesinn.

■ **M. Aly Jaerling** (*ADR*). - Op jiddfer Fall ass fir eis déi hei Propo-sitioun net haltbar. Mir wäerten eis dofir bei dësem Projet enthalen.

■ **M. le Président.** - Merci, Här Jaerling. Domat ass d'Debatt ofge-schloss an d'Wuert huet elo den Här Bauteminister Claude Wiseler. Här Wiseler!

■ **M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics.** - Merci, Här President. Merci och all deenen, déi zu enger konstruktiver Debatt haut de Mëtze vun deem Projet hei bäigedroen hunn.

Mir haten d'lescht Woch hei op därselwechter Plaz eng extrem in-teressant Debatt iwwert d'Friches industrielles. Ech wëll och net méi dorobber agoen. Mä déi ganz Dis-kussioun, déi mer gefouert hu viru méi wéi enger Woch, déi huet fir mech u sech zwou Saache kloer an daitlech ënnerstrach.

Dat Éischt, dat ass dat konstant Engagement vun där viregter a vun dëser Regierung fir dat, wat ëmmer nach e Projet phare ass, ze reali-séieren, fir deen an Délaien ze reali-séieren déi korrekt sinn, an dat à l'unanimité quasiment vun deenen, déi heibanne geschwat hunn.

Dat waren och déi wesentlech En-gagementer, déi an dëse Projet vun de Friches industrielles kom-men. Ob dat am Kader vum En-seignement supérier, vum Centre de recherche, vun de Lycéeën, vum Sport, vum Studenteliewen, vun der neier Economie, de Start-upen, der Administratioun, der Kul-tur oder dem Wunnengsbau ass, mat Projekte wéi de Centre de mu-sique, wéi d'Stabilisatioun vun den Héichiewen, wéi administrativ Pro-jecten, wéi d'Lycées techniques vu Belval-Ouest, wéi de Centre de Conférences, wéi d'Archiven oder

wéi de Centre de recherche. Do muss ee soen, dass dat awer en Engagement ass, e Wëllen ass, wéi e kaum op enger anerer Plaz vum Land besteet, fir deen do Projet esou hinze kréien a fir dat hinze kréien, wat mer an där heiter Géigend am Süde vum Land brauchen an och wëllen.

An dat Ganzt, déi ganz Investissementer, déi brauchen natierlech och Infrastrukturen am Déifbau, soss fonctionnéiert dat net, fir op de Site eranzekommen, op där enger Säit, a fir sech um Site selwer ze bewegen.

Dëse Projet gesäit dann dofir net nëmmen dat, wat ee classescherweis d'Liaison Micheville nennt, vir - dat heescht déi Liaison, déi duerch de ganze Projet geet, vu Frankräich aus, hannert dem Contournement Raemerech ronderëm, fir duerno op d'Escher Autobunn ze kommen -, mä awer och den Accès sud, deen also en aneren Accès op de Site soll sinn. An dann hu mer och nach op deem Site dee provisoreschen Accès nord, deen och gebaut gëtt, deen awer net an deem Projet dran ass, well dee getrennt vun deem Projet iwwert d'Kreditter vum Budget gemaach gëtt.

Och dat ass awer nach en Investissement, deen an deenen nächste Méint gemaach gëtt. Ech hunn do op mengem Büro d'Pläng leie fir ze ënnerschreiwien. Déi wäerten och elo erausgoen, esou dass mer direkt kënne mat deem Accès ufänken, dann dat hei ausschreiwien, fäerdeg maachen an an déi nächst Etapp goen. Esou dass mer esou schnell wéi méiglech, wann d'Chamber duerno Jo stëmmt - an ech hunn, nodeem ech lech héieren hunn, eng grouss Hoffnung, dass dat wäert esou sinn -, och kënne mat deem Projet ufänken.

Déi Diskussioun, déi mer haten an déi och hei bei deene meeschte Riedner ermë zréckkomm ass, dass ass déi vun haaptsächlech deene villen Tunnelvarianten. Villes an alles ass driwwer gesot ginn. An engem éischte Masterplang hate mer u sech deenen Tunnel, esou wéi en elo gebaut gëtt, virgesinn. Duerno, an enger zweeter Etapp, ass dee verlängert ginn, fir op der N31 duerchzufueren, an dëse Projet, déi Variant, déi mer haut hunn, ass dann ermë méi kuerz, kënnt virun der N31 eraus.

Mir hunn, op Basis vun deem längere Projet, deen nach eng kéier duerchgekuckt ginn ass, eng Rei zousätzlech Variante virun enger Rei Méint studéiert, an dat net nëmmen, wéi et hei gesot ginn ass, weinst dem Käschtepunkt an net nëmmen aus Käschtfroen, mä awer och aus Käschtfroen.

An ech mengen et ass och keng Schan fir dat ze soen, an dat soen ech net nëmme bei deem Projet, mä dat probéieren ech an Zukunft bei alle Bauprojeten ze soen. Mir musse kucken, wéi mer déi Projeten an de Grëff kréien. Mir musse kucken, wéi mer eis Finanzen, déi mer hunn, esou maachen, dass mer och kënne Qualitéit bauen, mä dass mer net do Suen ausginn, wou mer se net brauchen auszeginn, mä dass mer dat korrekt maache fir esou vill wéi méiglech Infrastrukturen op den Terrain eriwwerze kréien.

Mir hunn net nëmmen nom Käschtepunkt gekuckt, mir hunn och no Punkte vun Accessibilitéit, vun akusteschen Nuisancen, vu Sécherheet, vu Separatiounseffekten, vun Zäit a vu Phasagen gekuckt a Variante studéiert. Mir hatten d'Variant vum laangen Tunnel, zwou Variante vu méi engem kuerzen Tunnel an och eng Variant, vun deem wat mer e Boulevard urbain genannt hunn, dass heescht vun iwwerhaupt kengem Tunnel, wou de ganze Verkéier iwwert d'Surface gelaf wier.

Déi verschidde Präisser waren 280 Milliounen Euro fir dee laangen Tunnel, 205 bis 209 fir déi zwou Variante vum kuerzen Tunnel an 153

fir dat, wat mer de Boulevard urbain genannt hunn. D'Optioun vun deem kuerzen Tunnel ass ebe geholl ginn aus enger ganzer Rei Grënn, finanzieller sécher, mä awer och verkéierstechnescher, well en huet eng ganz Rei Avantagen: d'Sécherheet, d'Accessibilitéit an d'Phasagefroen hunn een zu dëser Solutioun higeleet.

Dëse Projet huet och - an dat muss ech soen - de ganz groussen Advantage, dass en e Phasege erméiglecht. En erméiglecht engem elo an dëser Etapp, dat, wat mer den Accès sud nennen, ze bauen. En erlaabt eis, zwar net iwwert dëse Gesetzesprojet, mä parallel den Accès nord ze bauen, an en erlaabt eis eng sou genannte Carcasse vum Tunnel an de Buedem ze leeën, déi awer dann net den Tunnel a senger ganzer Funktionalitéit ass, mä just momentan déi Structure porteuse, dat heescht déi Carcasse ass, déi am Buedem läit, déi eis dann erlaabt uewendriwwer déi Strooss ze bauen, déi d'Agora wäert bauen, fir d'Funktionalitéit vum Site esou schnell wéi méiglech ze erlaben. Well och dat ass eng wesentlech Fro. Mir sinn an esou engem Projet wéi deem hei ganz einfach verpflichtet a gewëssenen Délaien, déi kloer esou schnell wéi méiglech solle sinn, de Projet funktionsfäeg ze maachen.

Mir si verpflichtet d'Accessibilitéit vun deem Projet ze garantéieren an dat net nëmme weinst deenen Investisseuren, wou mer frou sinn, dass si op dee Site investéieren, mä och fir déi Investisseuren, vun deene mer wëllen, dass si an Zukunft op deem Site do investéieren, well dat soll e Site sinn, wou net nëmme Structures publiques sinn. Dat soll e Site sinn, wou och Privatinvestisseuren dohinner kommen. Dat soll e Site sinn, wou duerno och Wunnegsbau besteet. Wou also e ganzt Liewen op deem Site ass an dofir kann een net einfach déi Saachen ofginn. Dat gehéiert zesummen an den Ensemble vun deem, wat op dee Site do soll kreéiert ginn.

Ech mengen, dass dat Gesetz haut stëmmen, esou schnell wéi méiglech den Accès nord maachen, esou schnell wéi méiglech den Accès sud maachen an déi Stroossen uewen um Site bauen, déi eis einfach de Verkéier intern vum Site erlaben, gëtt deem Projet ee wesentleche Push, gëtt him eng Crédibilitéit an erlaabt em weiderzekommen an deenen nächste Méint. Dat ass extrem wichteg a mengen Aen.

Da soen ech och Folgendes, well dat gehéiert och zur Diskussioun, déi mer an der leschter Zäit iwwert déi Projeten haten, déi mer hunn an déi mer och nach iwwer notament de Projet Nordstrooss kréien: Ech maachen dëse Projet an engem gewëssene Phasege. Ech hunn lech deen och als Chamber esou presentéiert. Dass zum Beispill bei der Nordstrooss net geschitt. Do hu mer e Projet vun der ganzer Nordstrooss gemaach, mat deene Problemer finanztechnescher Natur, déi mer hunn, e Projet deen 1995, 1996 elaboréiert gouf, 1996 gestëmmt gouf, deen 2012 fäerdeg ass a vun deem et extrem schwierig war 1994, 1995 schonn ze wëssen, wat en dann 2012 zum Schluss wäert kaschten.

Hei ass am Fong déi éischte kéier, dass mer e Prinzip zu engem Deel uwenden, dee mer an der Commission des Comptes et du Contrôle de l'exécution budgétaire esou laang duerchdiskutéiert hunn, dass mer am Fong e Projet, deen deier ass a Phase bréngen a vun deem mer an der éischter Phas awer soen, wat soll gebaut ginn a wéi de ganze Projet a senge Konturen ausgesäit, an dass mer dann déi finanztechnesch Projeten a Phasen do bréngen, wat mir einfach als responsabele Bauteminister erlaabt, de Käschtepunkt besser ze iwwerblécken an, ech hoffen, och an Zukunft besser am Grëff ze halen.

Dee System, fir et a Phasen ze bréngen, huet eis och erlaabt awer zu engem Deel eng Rei Garantien de Gemengen ze ginn. Mir hunn elo eng éischt Phas dohinner geluecht, déi doranner besteet fir eng Carcasse vum Tunnel ze setzen, a falls déi Gemengen eis net gleeft hätten, wat se awer hunn, mä falls si eis net gleeft hätten, musen si wëssen, dass mer déi zweet Phas vun deem Projet musse stëmmen a musse maachen, fir den Tunnel funktionsfäeg ze maachen, well hei hu mer déi ganz Elektromechanik net dran. Hei hu mer déi ganz Sécherheitssystemen am Tunnel momentan an dëser Etapp nach net virgesinn an déi ginn eréischt an der zweeter Phas vum Tunnel gebaut, sou dass ee kann einfach sécher sinn, dass déi zweet Phas muss kommen, mä si kënnt an enger Etapp, wou mer dann de Finanzvolumen besser iwwersinn a wou ech ka mat méi Garantie virun lech kommen an lech soen, wat dat kascht.

Mir hunn eis och engagéiert net nëmmen an där leschter Motioun, déi hei während deem Débat vun de Frichë gestëmmt ginn ass, mä och scho virdru mat de Gemengen, dass mer iwwert déi zweet Phas vun deem Projet - an haaptsächlech dee ganz sensibele Punkt, deen haut och schonn ugeschwat ginn ass, vun där Phas, bei där mer musen iwwert d'N31 fueren, ier mer dann iwwert de Contournement, dee bei alle Projete vum Masterplang virgesi war, fueren - mat hinnen zesummen diskutéieren, wéi mer déi dann definitiv gestalten, an dee Projet net eraginn, ier mer déi Diskussioun mat der Gemeng Esch, mat der Gemeng Suessem, déi Demandeurs sinn, gehat hunn.

Do hu mer eis och engagéiert, an dat si mer och amgaangen ze maachen, fir eng Rei Studien op de Wee ze bréngen, déi eis gradesou d'verkéierstechnesch Problematik sollen évoquéieren, déi eis d'akustesch Problematik iwwert d'Geräisch solle bréngen, an déi eis och déi Inertioun an d'Stadbild solle studéieren, ier mer do en connaissance de cause dann déi Décisiounen kënnen huelen, déi mer brauchen, fir déi zweet Phas vum Projet esou ze maachen, wéi mer se alleguer gemeinsam wëllen.

Dat sinn déi Saachen, déi ech elo nach zur Diskussioun wollt derzoufügen. D'Madame Mutsch hat nach gefrot, wéi et da géing stoe mat där ganzer Fro vun dem Parking, dem Bau vum Parking, dem Phasege respektiv haaptsächlech dem Echancier, dee mer solle maachen, an den Négociatione mat de Fransousen.

Ech wëll soen, déi Négociatione mat de franséischen Autoritéite si momentan nach ëmmer amgaangen. Et sinn eng Rei technesch Froen, déi momentan nach net geléist sinn an iwwert déi mer amgaange sinn ze diskutéieren. Et si wierklech technesch Froen. Eng dovunner ass d'Verleeë vum Gazoduc zum Beispill, iwwert dat do nach eng Rei Saache gekläert musse ginn. Duerno, wann déi technesch Problemer geléist ginn, da kann den CR168 verluecht ginn, da kann och d'Gare gebaut ginn an an der nächster Etapp de Parking, well de Parking brauche mer eréischt an där Etapp, an där u sech dat ganz Stroossennetz da funktionsfäeg ass.

Ech hunn ëmmer Schwierigkeete fir elo Datummen ze annoncéieren, well ech an där kuerzer Zäit awer scho kloer an daitlech geléiert hunn, dass een normalerweis, wann een als Bauteminister Datummen annonciéiert, derniewent läit an dat riskant ass. Ech kann lech also d'Etappe soen, wéi se niewentenee sinn. Ech kann lech och soen, an dat wäerte mer an den Diskussioun

ne mat de Gemenge sécherlech méi prezis maachen, wéi mir eis déi verschidden Echancen elo virstellen, mä sech fir déi Echancen ze engagéieren, ass relativ schwéier.

Par contre, dass wou mer eis engagéieren heifir, dass ass, dass mer dës Etapp vum Projet, den Accès nord op där enger Säit, d'Carcasse vum Tunnel op där anerer Säit mat dem Stroossebau driwwer an den Accès sud esou schnell wéi méiglech, ech géing soen, an d'Produktion ginn, esou schnell wéi méiglech kucken, dass mer mat der Realisation kënnen ufänken, well mir brauchen et,...

M. le Président.- Dir misst zum Schluss kommen.

M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics.- ...dass dee Projet ka weiderlafen.

Ech soen lech Merci, Här President, fir d'Nolauschteren, an halen dann op op där Sekonn, wou Der mech dat frot.

Merci.

Plusieurs voix.- Très bien!

M. le Président.- Domat ass d'Diskussioun ofgeschloss a mir kommen zur Ofstëmmung.

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

De Projet de loi ass ugehall mat 55 Jo-Stëmmen, kenger Nee-Stëmm a 5 Abstentionen.

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

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

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

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

Se sont abstenus: MM. Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

Wëllt een seng Abstention begrënnen?

(Négation)

Wann ech richtig gesinn, ass dat de Grupp vum ADR. Très bien.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Dir Dammen an Dir Hären, mir kommen dann zréck zur Motioun, déi ufanks vun der Sitzung vum honorabelen Här Gibéryen abruecht ginn ass, wou et ëm d'Campagne iwwert de Referendum geet. Ech mengen, ech hält richtig verstanen, dass d'Fraktiounen allegueren d'accord sinn, dass mer déi Motioun elo debattéieren. Da ginn ech dem Auteur vun der Motioun d'Wuert, dem Här Gibéryen. Här Gibéryen, Dir hutt d'Wuert.

6. Motion de M. Gast Gibéryen relative à la campagne d'information du Gouvernement dans le cadre du référendum sur le Traité établissant une Constitution pour l'Europe

M. Gast Gibéryen (ADR).- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, ech menge Lëtzebuerg ass net dat Land, wat Traditionen a Referendumen huet. Et ass en Neiland, wat mer domadder betrieden, mat enger relativ komplizierter Prozedur, déi mer eis an deene leschte Méint hei ginn hunn, fir iwwerhaupt kënnen e Referendum ofzehalen. An anere Länner ass dat méi gängeg, dass Referendumen ofgehalen ginn, si hunn och domadder méi Erfahrung, et ass méi eng grouss Organisation do a mir, wéi gesot, betrieden hei Neiland.

Eng vun deene grouse Suerge vun eisem Grupp, wéi mer dëse Referendum decidéiert hunn, war, dass vu Regierungs- a vu Chamberssäit déi Campagnen, déi mat Steiergelder finanziéiert ginn, missten objektiv an neutral sinn. Deenen eenzelne Persounen, Parteien oder Gewerkschaften oder Gott weess wat fir Sociétéiten ass et fräigestallt, déi Campagnen an déi Positionen ze huelen, déi si fir richtig fannen. Déi vum Steierzueler bezuelte Campagnen awer musen objektiv an neutral sinn.

An deene leschten Deeg a Woche kënne mer an der Press déi vun der Regierung organiséiert Campagne liesen an och am Radio kënne mer se héieren. An net weineg Leit sinn net averstanen a fannen et net richtig, dass déi Campagne, déi vun der Regierung do gemaach a vu Steiergelder bezuelt gëtt, sou eesäitig ausgerichtet ass an am Fong eng positiv Publizitéit mat dem Resultat fir Jo ze stëmmen zu dem Traité constitutionnel mécht.

Dat, wat gesot oder geschriwwen gëtt, ass wuel net falsch, alles dat ass eng Saach vun der Interpretation, mä se ass net objektiv, well et einfach eng eesäitig Information ass an d'Leit am Land mieren och elo lues a lues, dass déi Campagne esou tendenziéis ass.

Wann zum Beispill gesot gëtt, Lëtzebuerg behält selbstverständlech seng Stëmmrechter an och säi Vetorecht, dann ass et net falsch. Lëtzebuerg hält säi Stëmmrecht an och säi Vetorecht, mä et gëtt awer dobäi vergiess ze soen, dass mer eng ganz Rei vun Ofstëmmungsmodalitéite vun Unanimitéiten a qualifizéiert Majoritéiten eriwuerhuelen an esou virun an esou weider. Et ass also net falsch wat do steet, well mir behalen eist Vetorecht, mä et gëtt vergiess ze soen, dass mer an enger Rei vu Punkten, wou mer e Vetorecht haten, dat Vetorecht opginn; dass nëmme fir ee Beispill ze nennen, wéi alleguer déi Texter ganz tendenziéis sinn.

Ech kënnt lech der elo e ganze Koup hei virlesen, mir hunn eis se eraus geprint, si si jo um Regierungssite an et kann een sech se jo eraus printen, mä alleguer si se tendenziéis a se belichten ëmmer nëmmen den Text aus enger positiver Säit, aus enger Säit, déi invitiert fir Jo ze soen...

(Interruption)

..., a mir fannen, dass dat net korrekt ass. Och a Frankräich huet de franséische Conseil d'Etat am Kadern vun dem franséische Referendum der Regierung kloer gesot, dass déi Campagne, déi si mat Steiergelder mécht, misst eng Campagne sinn, déi neutral an objektiv ass. Mir stelle fest, dass dat hei zu Lëtzebuerg net de Fall ass, dass se ganz tendenziéis ass, dass se eesäitig ass an dass se domadder de Kritäre vun der Neutralitéit an der Objektivitéit net entsprécht.

An duerfir hu mer dës Motioun depouéiert wou mer soen, d'Regie-