



dës Regierung keng Strooss wëlle bauen. Dat ass e bëssen esou duergestallt ginn.

Ech wëll dem Här Gibéryen soen: Dat ass natierlech net de Fall, well éischters ass et esou, datt e ganze Koup Stroossebauprojeten an der Pipeline sinn! Ech wëll lech der nëmmen e puer opzielen: de Boulevard de Merl, de Boulevard Kockelscheuer, de Boulevard Raiffeisen. Et gëtt der eng ganz Rei, déi sinn eréischt gestëmmt ginn, nach net esou laang hier, och mat grousser Majoritéit an eisem Parlament.

A wann Der de Budget kuckt vun 2014, wéi vill datt do am Fonds des routes steet: Dat ass e gewaltege Chiffer. Dat sinn alles Projeten, wéi gesot, déi schonn en cours sinn. An ech soen lech, wa mer déi déi nächst Joren ëmgesat kréien, dat ass scho pas mal, wat do hannen-drustécht.

Fir de Rescht, déi Projeten, déi Dir opzielt, déi sinn och an der Pipeline, mä et muss een natierlech gesinn, ëm wat fir Projeten et sech dann do handelt.

Wann ech d'Beispill huele vum Contournement vu Bascharage, oder vum Contournement vun Hesper, dee jo och ëmmer an der Diskussioun ass: Jo, dat si Projeten, do hu mer Konfliktsituatiounen, déi ginn duerch Natura-2000-Gebidder, do muss mer eng EIE-Prozedur maachen, do gëtt et deelweis nach Konflikter mat Gemengen.

Dat heescht, dat si Projeten, wou ech eréischt kann an d'Prozedur goen, wou ech iwwerhaupt kann eréischt ufänken, seriö ze studéieren, wann ech emol am Virfeld duerch all déi Prozeduren derduerch sinn, well soss sinn ech an der Illegalitéit! Dat heescht, dat ass einfach gesot! An do ginn ech lech recht: Oft mengen net nëmmen d'Leit dobaussen, mä oft och d'Buergermeeschteren, wann eng Diskussioun opkënn: „Ech hätt elo gär do e Contournement“, a se kommen an de Ministère, a mueres gëtt de Contournement versprach, datt dann iwwermuer de Bagger do gefuer kéim!

Dat ass natierlech net d'Realitéit. Déi gesäit do natierlech ganz anescht aus.

Ganz vill Stroossebauprojeten, mä net nëmme Stroossebauprojeten, déi ginn duerch sensibel Gebidder, do muss Kompensationsmesurë kommen, wéi gesot, oder et si souger Konfliktër tëschent de Gemengen, déi sech erausstellen. An dat mécht natierlech, datt déi Projeten an där Hisiicht net méi séier ëmsetzbar sinn.

Et ass net vun deem Moment un, wou mir hei d'Décisioun huelen, fir ze studéieren an d'Gesetz hei ze déposéieren. Wa mer bis an deem Stadium sinn, da geet et meeschtens séier. Kuckt lech emol de Boulevard Kockelscheuer, de Boulevard Raiffeisen un, dat ass jo nach net esou laang gestëmmt ginn. Mä do fueren d'Baggeren awer elo! Dat heescht, do geet et virun. Dat heescht, wann et bis an der parlamentarescher Prozedur ass, da geet et meeschtens ganz séier. Et ass déi Zäit virdrun, déi oft vill méi schwierig ass a wou vill méi Zäit verluer geet.

Da wollt ech nach kuerz agoen op déi Fro vun der Fiche d'impact de développement durable. Effektiv wëlle mer dat maachen, mä mir mussen eis fir d'Éischt eng Methodologie duerfir ginn. An ech mengen, dat brauch awer Zäit, mir mussen eis dat ukucken. Mä ganz kloer wëlle mer an déi Richtung goen, datt mer déi an dëser Legislaturperiod nach aféieren - ech hoffen emol, esou séier wéi méiglech! Mä mir profitéieren dëst Joer elo, fir emol déi Methodologie do hinzekréien, an da wäerte mer och dat anert virleeën.

Dann zu dem Plan sectoriel «Lycées». Ech hat net méi spët wéi déi lescht Woch eng Réunion mat der Landesplanung, mat der Educatioun wéinst dem Plan sectoriel «Lycées». Et ass esou, datt mer amgaange sinn, eng Bestandsopnam ze maachen. Et ass nach net ganz sécher, ob mer mussen en neie Plan sectoriel «Lycées» maachen oder Adaptatiounen um bestehenden.

Et gëtt elo e Rapport ausgeschafft. De Ministère, also ech, wäert dee virgeluecht kréien - an och d'Educatioun selbstverständlech - bis spéitstens de September. A mir hunn eis géee-negt, de Claude Meisch an ech, datt mir, wann de Rapport bis virläit, da wollte fir den Hierscht en Débat de consultation ufroe bei der Chamber, fir dann eng Kéier hei mat der Chamber driwwer ze diskutéieren, entweder a Richtung ze goe vun engem neie Plan sectoriel «Lycées» oder vu gewëssen Adaptatiounen, Ajustementen zu deem bestehenden.

Voilà, ech soen lech Merci, an och Merci fir d'Zoustëmmung!

► **M. le Président.**- Merci och dem Här Nohaltegeektsminister. Mir géifen dann zur Ofstëmmung iwwert d'Motioun kommen. Hält d'Chamber op en elektronesch Voté oder kënne mer à main levée ofstëmmen? A main levée.

## Vote sur la motion 1

Ass jiddwereen do dermat d'accord?

## (Assentiment)

Géigeprouf: Wien ass dergéint? Wien enthält sech?

D'Motioun ass unanime ugehall.

Ech soen lech Merci.

Da gi mer zum nächste Projet iwwer, dat ass de Projet 6579 iwwert déi elektronesch Eurovignette. Et ass de Basismodell, an de Rapporteur, den Här Gilles Baum, huet d'Wuert.

## 20. 6579 - Projet de loi

### 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins

### a) de satisfaire à la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et

### b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de «paperless vignette» dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010;

### 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;

### 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

## Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Gilles Baum (DP), rapporteur.**- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, beim Projet de loi 6579 handelt et sech ëm d'Upasse vum System vun der sougenannt Eurovignette. De Projet de loi ass den 10. Juni 2013 vum Minister fir nohaltege Entwécklung an Infrastrukturen déposéiert ginn. Ech erklären hei déi wichtegst Punkten, andeems ech mech op de Rapport baséieren, deen déi zoustänneg Kommissioun den 12. Mäerz ugehall huet.

Wat ass also d'Eurovignette? 1994 hunn d'Belsch, Dänemark, Däitschland, Lëtzebuerg an Holland beschloss, e kollektive System anzeféieren, wat Vignettë fir déi schwéier Gefierer op Autobunnen a verschidde Stroossen ugeet. Et handelt sech dobäi ëm Gefierer, déi gelueden ënner zwielef Tonne weien. Dësen Accord huet déi sougenannt Eurovignette agefouert, bei där jiddwer Land e bestëmmten Deel vun den abezuelte Recetten zegutt huet.

1997 huet Schweden sech dësem Accord ugeschloss an 2005 ass Däitschland aus dem System ausgetratt, well si hiren eegene Regime op d'Bee gesat hunn, déi sougenannten „Maut“. Well dunnen eisen Deel vun ënner engem Prozent bis elo op knapps dräi Prozent geklommen ass, soll dëst Gesetz déi technesch Detailler un déi nei Situatioun adaptéieren.

Och gëtt et elo eng elektronesch Versioun vun der Eurovignette, esou dass de Chauffeur oder de Patron seng Vignette och iwwer Internet kafe kann. Dëse System vun der Eurovignette ass op där enger Säit also eng daitlech administrativ Vereinfachung, erlichtert den Autoritéiten op där anerer Säit awer och d'Kontroll um Terrain. Elo kann einfach an der Datebank nogekuckt ginn, ob eng E-Vignette fir dat be-traffent Gefier bezuelt ginn ass oder net. De Camion brauch also emol net méi onbedéngt op der Strooss ugehalen ze ginn, fir ze kontrolléieren, ob d'Vignette an der Rei ass.

En anere Punkt vum Gesetz betrëfft d'Héicht vun der Strof, déi bezuelt gëtt, wann een unni Vignette ënnerwee ass. Bis elo läit déi tëschent 25 a 500 Euro, d'Mindeststrof gëtt awer op 250 Euro ugehewen. Am Zesummenhang mat der elektronischer Vignette, déi et méi einfach a méi schnell mécht, fir sech konform ze verhalten, ass dat och eng vertriebar Upassung.

Zum Schluss wëll ech nach eng Kéier drop hiweisen, dass dëst Gesetz néideg ass, fir déi legal Basis un déi aktuell Situatioun unzepassen. Mir passen d'Gesetz vum 24. Februar '95 iwwert d'Tax fir schwéier Gefierer op eise Stroossen un an iwwerhuelen zwou Direktiven. Et wäert also fir de Camionschauffeur méi einfach ginn, seng Vignette ze kréien. A fir d'Auto-ritéite gëtt et méi licht a méi séier, fir d'Gefierer ze kontrolléieren.

Här President, ech wëll dann op dëser Plaz och dem Här Minister Merci soe fir déi gutt an effikass Zesummenaarbecht mat der Chamberskommissioun, déi eis et erlaabt huet, dëse Gesetzesprojekt zügig durchzewénken. D'Avise vun der Chambre de Commerce, Chambre des Métiers a vum Statsrot ware positiv.

Dat gesot, bréngen ech heimat den Accord vun der DP-Fraktioun.

Merci.

## ► Plusieurs voix.- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci och dem Rapporteur. Wuertmeldungen hunn ech vum Här Kaes.

## Discussion générale

► **M. Aly Kaes (CSV).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mam virleiende Projet de loi passe mer u sech den Accord vun der Eurovignette aus dem Joer '97 un déi aktuell Situatioun un. Duerch d'Bezuele vun enger Eurovignette, esou wéi et scho gesot ginn ass, kënnen d'Camionneuren iwwer zwielef Tonnen op den Autobunnen am Benelux, Schweden an Däitschland, an Dänemark, Pardon, zirkuléieren, unni sech brauche physesch ze déplacéieren.

De Rapporteur huet a sengem mëndlechen a schrëffleche Rapport, fir deen ech em félicitéieren, fir dee gudden schrëfflechen a mëndlechen Rapport, kloer erklärt ëm wat et hei geet a firwat datt mer u sech déi Upassung musse maachen. De Fait, dass eis däitsch Noperen am Joer 2005 aus dem System erausgeklomme sinn, hiren eegene Maut-System agericht hunn, ass u sech bedauerlech, well déi Lëtzebuurger Betreiber, déi bei eisen Nopere fueren, u sech domadder mat zwee ënnerschiddleche Systemer konfrontéiert sinn. Dat ass sécherlech net am Sënn vun enger Simplification administrative an och net am Sënn vun Europa. Dat wëll ech hei ganz kloer gesot hunn!

Ech ginn awer heimadder ganz kloer den Accord vun der CSV-Fraktioun zu dësem Projet a soe Merci fir d'Nolauschteren.

► **M. le Président.**- Ech hunn den Accord och kritt vun den LSAP-Bänken, vun der Fraktioun vun deene Gréngen, an ech hunn als nächst Wuertmeldung den Här Reding.

► **M. Roy Reding (ADR).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleegen, den Aly Kaes huet mer scho ganz vill wechgehall. Et ass effektiv mat groussum Bedauern, wou ee muss feststellen, datt eis däitsch Noperen a Frënn ausscheeden aus engem multinationale Projet, deen u sech immens gutt funktionéiert huet. An dat stellt natierlech d'Fro no der Konsequenz fir eis Positioun.

Wéi d'Chambre de Commerce ganz richtig an hirem Avis festgestallt huet, ass elo déi Eurovignette nach just fir zwou Lännergruppen do, nämlech Benelux op där enger Säit, an op där anerer Säit Dänemark a Schweden, wou dann Däitschland dertëscht läit. An dat ass eng Situatioun, déi net gutt ass. An et muss ee sech d'Fro stellen, ob net e rengt Benelux-System deen Ament besser wier.

An effektiv, wéi de Kolleeg Kaes och ganz richtig gesot huet, féiert deen heite System oder dat Ausscheede vun Däitschland mat hirem „Toll Collect“ zu enger Benodelegung vun de Lëtzebuurger Transporteure par rapport zu däitschen Transporteuren. An ech hu mer d'Méi gemaach an einfach emol eng kleng Rechnung gemaach, datt ee gesäit, datt dat net elo nichteg ass.

Eng Dagesvignette fir een däitschen Transporteur an dem Eurovignettes-Raum kascht aacht Euro fir dat déckste Gefier. Eis Transporteure bezuelen an Däitschland beim déckste Gefier 0,288 Euro de Kilometer, dat heescht fir aacht Euro kann ech dann an Däitschland 27,7 Kilometer fueren à prix égal. Dat heescht, de Lëtzebuurger Transporteur kënnt fir dee Präis, wou den Däitsche ka fueren, an Dänemark, Schweden, am ganze Benelux, emol net bis op Koblenz, well dat sinn nämlech 179 Kilometer, spréich 51,5 Euro. A wéi seet een esou schéin:

„und zurück“, dat sinn dann 103 Euro, déi de Lëtzebuurger Transporteur muss bezuelen. An ech fannen dat keng gutt Saach.

Da wollt ech awer och profitéieren, wa mer da scho vu Maut a vu Péage schwätzen, fir op d'Autoe kuerz anzegoen. De Benelux-Raum wäert geschwënn dee leschte Raum sinn, wou d'Autofuerer mussen am Ausland bezuelen, mä mir selwer näischt kasséieren. An do sinn och einfach der Meenung, mir sollten iergendwann eng Kéier dem Frënd Ramsauer soen, dat ass nämlech eng Sprooch, déi e versteet, „mir san mir“, oder wéi eis britesch Kollege soen „tit for tat“, an och de Mutt hunn, dann am Benelux-Raum eng Maut, eng Vignette anzeféieren, quitte datt een natierlech parallel, well mer jo als ADR ganz kloer géint all Steiererhëjunge sinn, géif d'Autossteuer entsprechend erofsetzen.

Ech soen lech Merci, a mir stëmmen dee Projet do.

► **M. le Président.**- Merci och dem Här Reding. An d'Wuert huet de Minister fir Nohaltegeek an Infrastrukturen.

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.**- Här President, ech wollt allen Intervenantë Merci soen, a virun allem och fir déi breet Zoustëmmung. An ech wollt just kuerz dem Här Reding soen: Dem Här Ramsauer kann ech net méi vill soen, well deen ass net méi do. Da muss ech mam Här Dobrindt schwätzen entre-temps.

Mä ech mengen, de Fait, dat mat de Vignetten, Taxatioun, Mauten, déi ganz Diskussioun, déi an Europa ass, ech fäerten, do kommen nach ganz aner Diskussiounen op eis duer. Mä et ass natierlech virun allem fir e klengt Land wéi Lëtzebuerg extrem schwierig, fir do, wéi soll ech soen, eppes ze fannen, wou mer eis kënnen dergéint wieren, well mir hunn net vill ze bidden. Eisen Territoire ass kleng. Mir kënnen natierlech eng Tax hei aféieren, mä dat huet just zur Konsequenz, datt mer eis selwer emmerdéieren!

Wa mer géifen op eisen Autobunnen elo egal wat aféieren, da strofe mer net déi Däitsch, da strofe mer eis just selwer. Da géif dat nach éischer dozou féieren, datt d'Camione géife vun den Autobunnen eroffueren an duerch d'Uertschafte fueren. Dat ass keng einfach Diskussioun, mir stinn awer sécher... virun allem mat deem, wat geplangt ass an Däitschland mat där neier Regierung, wou dat jo en Hauptthema war an Däitschland am Wahlkampf, wäerte mer nach spannend Diskussiounen an den nächste Méint kréien.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Minister. Mir ginn zur Ofstëmmung iwwer.

## Vote sur l'ensemble du projet de loi 6579 et dispense du second vote constitutionnel

De Vote huet ugefaangen. Déi perséinlech Stëmmen. D'Procuratioun. De Vote ass ofgeschloss.

## (Interruption)

Okay, mir rektifizéieren dat, mä mir hunn eng Abstentioun a 57 oder 58...

► **Une voix.**- Ech mengen, bei eis ass et net gaangen.

► **M. le Président.**- Ok, mir kucken dat.

► **Une autre voix.**- Nach zwee méi bei eis.

► **M. le Président.**- De Projet ass bei enger Abstentioun adoptéiert.

Résultat définitif après redressement: le projet de loi 6579 est adopté à l'unanimité des 60 votants.

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

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

MM. Guy Arendt, Gilles Baum, Mme Simone Beisel, M. Eugène Berger, Mme Anne Brasseur, M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Marc Hansen, Alexander Krieps, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

MM. Claude Adam (par M. Henri Kox), Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter, M. Roberto Traversini et Mme Christiane Wickler;

MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding;

MM. Justin Turpel et Serge Urbany (par M. Justin Turpel).





Ass d'Chamber bereet, fir d'Dispens vum zweete Vote ze ginn?

**(Assentiment)**

Villmools Merci.

Da komme mer zum nächste Projet, dat ass de Projet de loi 6601 iwwert d'Gestioun vun der Zuchinfrastruktur tëschent Lëtzebuerg a Klengbetten. De Basismodell ass ugesot an de Roger Negri ass um Wee fir op d'Riednerpult. Här Negri, Dir hutt d'Wuert.

## 21. 6601 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

**Rapport de la Commission du Développement durable**

► **M. Roger Negri** (LSAP), *rapporteur*.- Villmools Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Reélectrification vun der Eisbunnstreck vu Lëtzebuerg op Klengbetten-Grenz, op enger Distanz vun 18,8 Kilometer zu engem Käschtepunkt vu 60,8 Milliounen, ass den Objet vum Projet de loi vun haut. Dës Eisbunnstreck am Weste vum Land féiert vun der Stater Gare iwwert d'Arrête vu Bartreng, Mamer, Capellen a Klengbetten iwwert d'Grenz eraus a Richtung Arel, Namur a Bréissel.

Dës Streck ass awer och eng wichteg Verbindung fir déi belsch Grenzpendler aus der Province du Luxembourg, déi Dag fir Dag op Lëtzebuerg schaffe kommen. Ronn 50 national an 100 international Passagéierzich transportéieren ëm déi 10.000 Persounen all Dag. Am Gütertrafic dëngt dës Streck als Alternativtrajet fir den europäesche Fret-Korridor vu Rotterdam respektiv Antwerpen iwwer Beetebuerg Richtung Basel fir an Italien, oder iwwer Lyon fir an de Süde vu Frankräich ze kommen.

D'Streck Lëtzebuerg-Klengbetten ass am Joer 1956 elektrifizéiert ginn an d'Caténaires, wéi déi elektresch Oberleitungen am Fargon, am Fachjargon, Pardon, heeschen, hu quasi 60 Joer gehalen. Elo gëtt et awer héich Zäit, dës ze erneieren. Sengerzäit 1956 ass d'Klengbettener Streck am 3.000-Volt-Gläichstrom elektrifizéiert ginn, dëst well d'elektresch Zich, d'Lokomotiven an d'Voyageursramen, déi aus der Belsch an eist Land gefuer koumen, deemools just mat Gläichstrom fuere konnten. Generell ass den CFL-Réseau awer mat 25.000-Volt-Wiesselstrom équipéiert, och aus deem Grond, well sengerzäit d'Zich aus Frankräich an aus Däitschland mat Wiesselstrom an eist Land gefuer sinn.

De Fait, firwat net iwwerall déiselwecht Stroumaart gebraucht gouf, huet strategesch an historesch Ursaachen. Kuerz nom Zweete Weltkrich sollt esou verhënnert ginn, dass d'Zich ouni Weideres iwwert d'Landesgrenzen eraus fuere konnten. Fir eist klengt Land war dat sengerzäit eng grouss Erausforderung. Fir den internationalen Trafic vu Bréissel via Lëtzebuerg Richtung Thionville, Stroossbuerg, Basel a Mailand kënne mat internationalen Zich ze bedéngen, sinn déi jeeweileg Strecken hei am Land, jee nodeem, mat Wiesselstrom oder mat Gläichstrom vun der Lännergrenz bis an d'Stater Gare équipéiert ginn.

Dat hat fir d'Capacitéit vun der Stater Gare e groussen Nodeel: Zwee Haaptgleiser aus der Belsch waren nëmme mat Gläichstrom équipéiert an ee speziell Gleis virum Hauptquai vun der Stater Gare war deelweis mat Gläichstrom an awer och mat Wiesselstrom équipéiert ginn. Sou konnt de Wiessel vun den Elektrolokomotive vu Gläichstrom op Wiesselstrom erméiglecht ginn, ouni dass d'Leit aus de Schnellzich vu Bréissel via Basel bis Mailand an ëmgedréint hu missen den Zuch wiesselen. Dat alles war an ass och nach ëmmer techesch zimlech opwändeg an e groussen Nodeel vun der Produktivitéit hier. Mat dem Projet vun haut gëtt mat dësen Nodeeler opgeraamt. Hautdesdaags sinn d'Lokomotiven all mindestens bicourant équipéiert, also fir zwou verschidde Stroumaarte gebaut.

E weidere Grond, fir dass d'Streck Lëtzebuerg-Klengbetten a 25.000-Volt-, 50-Hertz-Wiesselstrom elektrifizéiert gëtt, ass, well déi belsch Eisbunnsgesellschaft SNCB, oder besser gesot d'Infrabel wëlles huet, hir Streck vun Namur op Arel och am 25.000-Volt-Wiesselstrom ze erneieren.

Här President, wéi mer all wëssen, gëtt scho säit Jorzéngten iwwert déi laang Fuerzäite bis op Bréissel sech beklot. Fir deem entgéintzewierken, ass am Joer 2010, no laangem Hin- an Hier de sougenannten Eurocap-Rail-Projet

vun der Europäescher Unioun, vu Bréissel via Lëtzebuerg op Stroossbuerg ze verbesseren, initiéiert ginn. Hei soll virun allem an de belschen Ardennen d'Streckebegradegung virgeholl ginn, fir d'Fuerzäit bis op Bréissel ze reduzéieren.

Op Lëtzebuerger Säit ass de Projet Eurocap-Rail vu Lëtzebuerg op Klengbetten an dräi Phasen opgedeelt. D'Phas 1 ass d'Erneuerung vun de Stellwierker. Dee Projet ass amgaang exekutéiert ze ginn. D'Phas 2, d'Reélectrification vun der Streck, dat ass de Projet de loi vun haut. An duerno kënnt dann d'Phas 3, dat sinn Tracésverbesserungen, fir d'Streckevitesse vun 130 op 160 Stonnekilometer eropzehiewen. Hei gëllt et awer ze bedenken, dass op där kuerzer Distanz vu Mamer bis op d'belsch Grenz just en Zäitgewënn vun enger eenzeger Minutt kann erziilt ginn! A finanzschwaachen Zäiten ass dëst sécherlech keng Prioritéit. Méi dréngend ass an där Phas 3 awer ganz sécher d'Suppressioun vun enger Partie Barriären, wéi dat am Sproochgebrauch genannt gëtt.

Här President, d'Reélectrification vun der Klengbettener Streck begräift déi komplett Erneuerung vun alle Caténairesinstallatiounen, ënner anerem d'Fondatiounen, d'Elektrospoteauen, d'Transformateuren zu Märel a Klengbetten, d'Kabelalimantatioun vun der Haaptelektrostatioun vu Bierchem op d'Klengbettener Streck an esou weider. Dës reng Elektrifikationsaarbechte sinn op 49,4 Milliounen Euro estiméiert.

De Wiessel vun 3.000-Volt-Gläichstrom op 25.000-Volt-Wiesselstrom ass techesch zimlech opwändeg, well déi zwou Stroumaarte verschidde Bauhéichten hunn, a verlaangt ënner de Brécke besonnesch Upassungen. Déi minimal néideg Bauhéicht vun Uewerkant-schinn bis Ennerkantbréck war deemools an 3-KV-Gläichstrom 5,37 Meter, an deem haut modernen 25-Kilovolt-Wiesselstrom-Catenaire brauch hautdesdaags eng Bauhéicht vu 6,50 Meter. Dat mécht, jee no Reserv an der Bauhéicht vun den aktuelle Brécken, eng Héichten-differenz tëschent 80 cm bis zu 1,10 Meter, wou also méi héich muss erausgehewe ginn.

Dat ass och de Grond, firwat am Projet de loi vun haut zousätzlech dräi Brécken op där Streck iwwert d'Eisebunn erhéicht respektiv erneiert ginn. An zwar, éischters, d'Bréck beim Arrêt vum Mamer Lycée gëtt erneiert fir e Käschtepunkt vun 3,35 Milliounen Euro.

Zweetens, d'Bréck am Zentrum vu Mamer, déi d'Uertschaft...

► **Une voix**.- An drëttens, d'Bréck am Ausgang vu Mamer.

**(Hilarité)**

► **M. Roger Negri** (LSAP), *rapporteur*.- Neen, neen, dat net. Also, zweetens, d'Bréck am Zentrum vu Mamer, déi d'Uertschaft Mamer mat Holzem verbënnt. Well dës Bréck trotz Erneuerung awer net kann esou vill erausgehewe ginn, well do d'Stroosseprofiler zu enger Sprungschanz géife ginn, muss an enger opwändeger Aarbecht den Niveau vun den zwee Eisbunnsgleiser gesenkt ginn, dat op den entsprechen Längsgäng ronderëm d'Bréck op jeeweils ronn 100 Meter. Dat erkläert och dee méi héije Käschtepunkt vu 7,1 Milliounen Euro.

Drëttens dann, déi Bréck läit an der Entrée vun der Klengbettener Gare. Hei brauche just d'Tabliere vun der aktueller Bréck gehewen ze ginn, an dat zu engem Käschtepunkt vun 950.000 Euro. Domat belafe sech d'Gesamtkäschte vum Projet de loi op 60,8 Milliounen Euro. Dës ginn aus dem Statsbudget finanziert iwwert de Fonds du rail, an de Projet de loi schreift sech an d'Loi-cadre iwwert d'Eisbunnsentrentiensaarbechten an. De Projet vun haut ass do d'Nummer 30 säit der Afeierung vum Fonds-du-rails-Gesetz vum 24. Juli 2000.

De Statsrot huet sech Suergen ëm ze vill Perturbatiounen fir d'Eisbunnscienté während den Aarbechte gemaach. An der Nohaltkeetskommissioun krute mer vun der Eisbunn-direktioun en adaptéierte Planning virgeluecht, dee bis 2017 geet, a wou während der Haaptphas un der Bréck am Zentrum vu Mamer - wéi scho gesot, déi zwee Gleiser mussen ofgesenkt ginn - déi ganz Streck vu Lëtzebuerg op Klengbetten an der Schoulvakanz vu Mëtt August bis Mëtt September 2015 komplett gespaart gëtt an d'Desserte mat Bussen assuréiert gëtt. Eng Zäit, déi sech am beschten eegent, fir esou importent Aarbechten duerchzeféieren.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, domat géif ech lech bieden, dem Projet de loi vun der Réélectrification vun der Klengbettener Streck zu engem Käschtepunkt vu 60,8 Milliounen €r Zoustëmmung ze ginn.

Ech bréngen d'Zoustëmmung vun der LSAP an ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **M. le Président**.- Merci och dem Här Rapporteur. Éischte Riedner ass den Här Serge Wilmes.

**Discussion générale**

► **M. Serge Wilmes** (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, villmools Merci dem Rapporteur Roger Negri fir säi Rapport. Mir hunn alleguerten an de leschte Wochen eng Invitatioun kritt, fir e Gebuertsdag ze feieren dëst Joer, an zwar dee vun der Onofhängegkeet vun eisem Land. Den 19. Abrëll 1839 ass Lëtzebuerg, kann ee soen, onofhängeg ginn. Jiddefalls ass et entstanen als Land, wéi mer et haut kennen, mat senge Konturen, mat sengen 2.586 Quadratkilometer. An d'Belsch an Holland si sech eens ginn doriwwer, datt de Grand-Duché en onofhängege Stat ass. E wichtigen Datum, dee mer also feiere wäerten.

Wou een awer muss wëssen, datt deemools, 1839, eist Land natierlech net esou war wéi haut, net iwwert déi wirtschaftlech Entwécklung an déi wirtschaftlech Croissance verfügt huet, mä mir waren deemools u sech e ganz aarmt, ënnerentwéckelt a virun allem och geographesch isoléiert Land.

Mir haten zwar e puer Stroossen, mä déi waren net ganz..., dee Stroosseréseau war net ganz entwéckelt. Zum Beispill war déi beschte Strooss, déi mer haten, war fir op Namur. Do huet een dräi Deeg gebraucht, wa gutt Wieder war. Wann et schlecht Wieder war, waren et fënnef Deeg ongeféier. Dat heescht also, wat eng vun deene groussen Erausforderunge war fir déi nei Regierung, fir déi nei Administratioun, dat war fir ze kucken, d'Land eben aus senger Isolatioun erauszekréien an dee Moment och déi Transportweeër eben ze entwéckelen.

► **Une voix**.- An dunn?

► **Une autre voix**.- Koum?

► **M. Serge Wilmes** (CSV).- Am Ufank fir d'Éischt dann de Stroosseréseau, dee verdräifacht ginn ass innerhalb vun 30 Joer. An dunn een Transportmëttel, wat zu där Zäit an Europa iwwerall säin Ufank kann huet, nämlech d'Eisebunn.

► **Plusieurs voix**.- Aaahhh!

► **M. Serge Wilmes** (CSV).- An d'Eisebunn ass fir d'Éischt an Europa jo entstanen, dass an England, also an den 20er Jore scho vum 19. Jorhonnert, déi éischt Streck do ageweiht gouf. Duerno war déi zweet Streck u sech, déi kommerziell exploitéiert ginn ass, war an der Belsch, eisem Nopeschland, tëschent Bréissel a Malines 1835. Bon, mir si jo 1839 onofhängeg ginn. Bei eis dauert et e bësse méi laang. An de 40er Joren dovunner ass ugefaange ginn, Projeten auszeschaffen, mä et dauert awer bis 1859 bis datt déi éischt Strecken oppginn, an zwar Lëtzebuerg-Diddenuewen a Lëtzebuerg-Arel.

Also ass eng vun deene Strecken, wou mer haut driwwer schwätzen, dat heescht e puer honnert Joer méi spéit, ass eng vun deenen, déi deemools historesch eben eng vun deenen Éischte war, déi agefouert gi sinn, déi also och dozou gefouert hunn oder gehollef hunn, datt eist Land ebe konnt sech och wirtschaftlech entwéckelen.

Firwat soen ech dat? Ebe well mer haut an deem Joer sinn, wou mer 175 Joer Onofhängegkeet feieren a wou mer och net solle vergiessen, datt et och hautdesdaags wichteg ass, datt mer iwwer gutt Kommunikatiounsweeër verfügen. Natierlech si mir net méi geographesch isoléiert. Mä et ass awer wichteg, datt mer weiderhi gutt ugebonne sinn.

De Roger Negri huet hei Zuele genannt, wéi vill Dausende vu Leit all Joers, all Dag an och all Joers déi Streck do benotzen. Datt et eng Streck ass, wou et hautdesdaags net méi normal ass, datt ee bal dräi Stonne brauch, een also méi séier mam Auto zu Bréissel ass wéi mam Zuch. Datt et also wichteg ass, datt mer déi moderniséieren an dee Moment dann och hei elektrifizéieren.

An dowéinst wäerte mir natierlech och eis Zoustëmmung zu deem wichtige Projet do ginn. D'autant plus, well et och e Projet ass, dee vun eisem fréieren Transportminister, dem Claude Wiseler nach erabruucht ginn ass. Mir stinn also zu deem Projet.

An et soll ee sech eben och an deem Joer, wou mer ebe Gebuertsdag feieren, an engem historicheschen Joer, soll ee sech ëmmer drun erënnere, datt „le passé est bien présent“. An et soll een eben och dorobber sech baséieren, fir ni mat sengen Efforten opzehalen, well näischt ass fir ëmmer acquis!

Ech soen lech villmools Merci.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **M. le Président**.- Merci och. Den nächste Riedner ass den Här Max Hahn.

► **M. Max Hahn** (DP).- Här President, Dir

Dammen, Dir Hären, fir d'Éischt emol e grouse Merci dem Rapporteur fir deen ausféierleche schrëftlechen, awer och mëndleche Rapport.

Ech wëll net méi op all eenzelne Punkt agoen. Ech mengen, dat ass ausféierlech gemaach ginn. Ech wëll éischter op eng méi generell Problematik agoen, an zwar déi vun den Iwwer- an Ennerféierunge vun de Schinnen. Ech wëll op dëser Tribün drun erënnere, dass et wichteg ass, dass mer déi verschidde Verkéiersmëttelen ënnerstëtzen, genausou wéi dat am Konzept vun der Mobilité douce jo och virgesinn ass.

An deem Zesummenhang wëll ech bemierken, dass d'Stroossen an d'Zuchstrecken openeen ofgestëmmt musse sinn, ebe fir ze vermeiden, dass mer ee Verkéiersmëttel géint dat anert ausspillen. Et ass awer oft esou, dass Autosfuerrer wierklech eng länger Zäit bei der Barrière waarde mussen. Ech mengen, domat ass kengem gehollef. An dat ass och net de Gedanke vun der Mobilité douce, déi Leit méi séier a méi kammoud transportéiere soll. Mir wëssen all, dass bei der Barrière waarde weder schnell nach kammoud ass. Ech kann lech och e Liddchen dovun sangen, well verschidde Barriären hei am Ländche si méi wéi d'Halschent vun der Zäit zou! Esou och leider zu Dippech, wou mir sehnüchteg op déi geplangten Emgehungsstrooss waarden.

Här President, esou wéi dat den Här Graas schonn de Mëttag gesot huet, ouni performant Infrastrukture kann eist Land sech laangfristeg net weiterentwéckelen. Dat gesot, bréngen ech heimat den Accord vun eiser Fraktioun an ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **M. le Président**.- Merci och. An d'Madame Lorsché huet d'Wuert.

► **Mme Josée Lorsché** (déi gréng).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Zuchstreck vu Bréissel op Lëtzebuerg a vu Lëtzebuerg op Bréissel ass jo jiddwerengem bekannt, net weinst der schéiner Landschaft, mä weinst der chronescher Verspéidung vun den Zich. Haut geet et net ëm déi ganz Streck, mä ëm de wichtigen Abschnitt vun der Stater Gare bis op déi belsch Grenz, wou ganz vill iwwert d'Mobilité transfrontalière geschwat gëtt. Ech loosse dat elo sinn, well mer eis oft widderhuelen an deem Thema, och d'lescht Joer beim Débat d'orientation.

Eis interesséiert bei dësem Projet virun allem och den europäesche Kontext, wou mer trotz enger bescheidener Längt vun net emol 20 Kilometer bei engem ganz wichtigen Deel si vum Eurocap-Rail, deen och duerch eist Land zitt. De Verdeelungsknuel op der Stater Gare suergt jo net nëmme fir d'Verbindung op Bréissel, e suergt och fir d'Verbindung op Stroossbuerg a verbënt direkt dräi europäesch Hauptstied mateneen.

Op EU-Niveau kann eist Land vu besseren Zuchverbindungen mat aneren europäeschen Zentren nëmme profitéieren. Ëmmerhi wunnen a schaffen 11.000 europäesch Fonctionnaires zu Lëtzebuerg a sinn op eng gutt Mobilitéit ugewisen. Och d'Studente kënne vun enger gudder Bewegung duerch Europa nëmme profitéieren. Déi effentlech Transporter sinn natierlech méi bëleg a méi profitabel fir déi Jonk. Dës an nach vill aner Grënn, wéi beispillsweis d'Entwécklung vun der Ekonomie, vum Tourismus a vun der Kultur, sinn och bei dësem Projet vu Wichtigkeet. Ech wëlt dem Här Negri dofir Merci soe fir d'Rapiditéit, déi en un den Dag geluecht huet mat dësem Projet, mat sengem Rapport faerdeg ze ginn, esou dass mer haut scho beim Vote sinn.

An der Kommissioun ass vun der Kommunikatioun geschwat ginn, op déi ech nach wëlt hiweisen. Verschidde Memberen hunn d'Fro gestallt, wéi d'CFL wëlles huet mat der Bevëlkerung ze kommuniquéieren. Eis freet et ganz besonnesch, dass déi bei dësem Projet wäert groussgeschriwwen ginn. Well eng gutt Kommunikatioun ganz einfach wichteg ass, fir Vertrauen ze schafe bei de Leit a fir se mat an d'Boot ze huelen, wann opwändeg Aarbechten an de Gemengen ulafen.

Et ass och wichteg, dass d'Mënsche wëssen, wie fir déi Projeten zoustänneg ass, wien d'Aarbechten ausféiert, fir Konflikter a Mëssverständnisse ze verhënneren. Mir hoffe jiddefalls, dass haut de Startschoss fält, fir datt d'Aarbechten esou séier ufänke wéi méiglech a grad esou séier wéi méiglech ophalen.

Wat déi gesamt Streck op Bréissel ubelaangt, si mir natierlech net eleng verantwortlech. Do ass d'Belsch an der Verantwortung. Trotzdem