



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 Barrieren, 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, éischts, 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 entsprechenenden Iwwergäng 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 Är 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 historesch Joer, soll ee sech ëmmer drun erënneren, 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 erënneren, 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 Zesammenhang 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 Barrieren 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 Zuchverbindunge mat anerem 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 ëffentlech 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



muss alles drugesat ginn, fir dass d'Zesummenaarbecht mat der Belsch verstärkt gëtt, mam Zil natierlech, datt méi Efforten op Belscher Säit gemaach ginn.

Als gréng Fraktioun hu mir dat scho vum Här Wiseler als deemolege Minister verlaangt, an haut verlaange mer et natierlech vun eise Leit an der Regierung. An deem Sënn freet et eis, datt d'Häre Bausch a Gira schon am Februar intensiv a konstruktiv Gespréicher mam Wallouneschen Ëmwelt- an Transportminister Philippe Henry gefouert hunn, an datt vu béide Säite méi eng enk Zesummenaarbecht ugestriift gëtt.

De Bilan ass eigentlech ganz positiv, éischters bei der Beliewung vum sougenannte SMOT, de Schéma de mobilité transfrontalière, deen eigentlech e wéineg an den Tiräng vum Ministère ganz déif louch an e bësselchen de Gelbstich hat, deen ass erëm nei beliebt ginn an e fänkt un, entwéckelt ze ginn. Dat heescht, et gëtt e Moosnamekatalog op d'Bee gestallt, deen der Mobilité douce an dem Carsharing an der Grenzregioun wäert Rechnung droen.

Bei der Entrevue mam Wallounesche Minister hunn d'Häre Bausch a Gira awer och drop higewisen, dass et drëms geet, méi Kreditter bei de belschen Autoritéiten anzefuerderen. Och do si positiv Réckmeldunge komm. Donieft geet et och ëm d'Tarifikaationssystemer, déi eigentlech momentan ganz chaotesch sinn a wou Efforte bestinn, fir déi Tarifikaationssystemer méi ze harmoniséieren an openeen einfach ofzestëmme vun engem Land op dat anert.

Iewescht Zil muss natierlech d'Verkierzung vun der Fuerzäit bleiwen, déi sech am Laf vun de leschte 50 Joer net verännert huet! Wat awer net heescht, datt mir fir déi drëtt Phas vun der Renovatioun sinn, well déi eigentlech just eng Minutt spuert.

Da wéilt ech awer nach eng aner Suerg lassginn, dat ass déi vun der Liberaliséierungswell, déi sech soll duerch Europa zéien. Mir hoffen, dass dat bei eis am Land wäert gestoppt ginn, dass déi Well eist Lëtzebuerger Land net erreecht an esou wäit wéi méiglech déi Länner niewendrun och net. Dat ass dat iewescht Zil, wat mer op EU-Niveau verfolge. Et ka jo net sinn, datt mir haut Milliounen a Milliounen investéieren, wann d'Plus-value vun deem Investissement herno an d'Hänn vu private Bedreiwer muss iwwergoen.

De Stat muss déi integral Gestiou an d'Servicer vum Persounentransport an eegenen Hänn behalen an de Beschäftegten aus dem Secteur net nëmmen eng sécher Zukunft, mä och gutt Aarbechtskonditiounen kënne bidden. Dat vun haut bis an d'Onendlechkeet, esou laang wéi den Zuch nach fiert.

Dat gesot, soen ech lech Merci a ginn d'Zoustëmmung.

► **M. le Président.** - Merci. Dee leschten ageschriwwene Riedner ass den Här Justin Turpel.

► **M. Justin Turpel (déi Lénk).** - Merci. Fënnf kuerz an eng allgemeng Bemierkung. Mir stëmmen natierlech fir dee Projet. Positiv ass, datt d'grenziwwerschreidend Zesummenaarbecht esou wäit fortgeschritt ass, datt et elo mat engem Stroumsystem geet an net nach verschidde Stroumsystemer hei musse koexistéieren.

Et muss een och drop hiweisen, datt et nëmmen ëm déi zweet Phas vun engem Projet geet. Deen huet och eng drëtt Phas, nämlech déi vum Aménagement. Mir halen drop, datt och déi Phas realiséiert gëtt, och wa se elo hei net direkt dran ass. Well et ass déi, déi och wichteg ass fir de Bierger, wat den Accès zu der Infrastruktur ugeet.

Et sinn och eng Rei Passages à niveau hei, déi solle geännert ginn. Do hu mir drop gehalen - ech mengen, et ass elo schonn ervirgestrach gi vun der Spriecherin vun deene Gréngen, datt do wierklech, am Géigesaz zu Projeten, wou dat virdrun net geschitt ass -, datt hei d'Bevölkerung ganz enk agebonne gëtt an informéiert gëtt vun der Eisebunn an och um Lafende gehale gëtt. Mir wëllen och drop hiweisen, datt an der Commission du Développement durable deemnächst soll ee Relevé diskutéiert gi vun alle Passages à niveau, déi nach ausstinn, deen de Minister eis versprach huet.

An als lescht kuerz Bemierkung wëll ech drop hiweisen, datt et onbedéngt och muss virugoe mat enger Tarification transfrontalière, wou eng Vereenheetlechung onbedéngt wichteg ass.

Et gëtt héich Zäit, datt dee Projet hei gestëmmt gëtt. Dee Projet hei ass een Ausdrock dovunner, datt 50 Joer laang net oder net genuch an d'Schinneninfrastruktur investéiert ginn ass. Et sinn net nëmme jorzéngtelaang keng nei Schinne geluecht ginn, mä och dat bestehend Schinnennetz ass net techesch esou ugepasst ginn, wéi et noutwendeg wier. Et ass gesat ginn op den „tout voiture“. D'Autoslobby huet sech do duerchgesat, fir alles dorobber ze setzen, an d'Konsequenzen, déi mer haut hunn, ass, datt de Réseau net méi ugepasst ass.

A wann den Här Wilmes den Historique gemaach huet vun der Entstehung vun der Eisebunn, da muss ech soen, datt déi, déi déi Zäit politesche Pouvoir haten, méi Courage haten, wéi déi, déi déi lescht 50 Joer... - ofgesi vun deene leschten zéng Joer, wou sech wierklech eppes geännert huet, dat muss ech awer soen, net, datt ech falsch verstane ginn -, mä op jidde Fall haten déi méi Courage, wéi déi 50 Joer duerno.

Mir hunn de Moment eng Plattform vun der Eisebunnsinfrastruktur, déi einfach net méi ugepasst ass. An dat stellt eis all Dag Problemer.

Ech wëll just ee Beispill ginn: Wa mir keen Train-Tram kënne maachen, dee jo eigentlech all Mënsch wollt hunn, fir an d'Stad eranzekommen, dann ass dat, well d'Eisebunnsinfrastruktur et ganz einfach net packt. An datt et iwwerhaupt net méiglech ass, een Train-Tram fueren ze loossen, dat heescht, fir iwwert d'Eisebunns-

netz alles dat fueren ze loossen, wat ee bräicht.

Eng aner Konsequenz ass déi, datt mer eng riseg Lëscht hu vu Projeten op der Eisebunn, vun Aarbechten, déi musse gemaach ginn. Vu klenge Aarbechten, vu gréisseren Aarbechten, wat esou wäit geet, datt gréisser Aarbechten net kënne gemaach ginn, well d'Eisebunn net alles matenee ka maachen. An ech mengen et gëtt héich Zäit, datt bei eis ee Bewosstsi kënnt, datt net alles mam Individualverkéier a mam Auto méiglech ass, mä datt ee grouss Infrastrukture bräicht, an déi si wierklech vernoléisseg ginn.

Ech hoffen och, an ech wäert ëmmer erëm drop zrëckkommen, an ech wäert d'nächst Joer nach méi domadder konfrontéiert ginn, datt déi Projeten, déi noutwendeg sinn, grad déi net der Spuerpolitik, déi d'Regierung ugekënnegt huet, zum Affer wäerte falen, sou wéi dat beispillsweis an der Belsch geschitt ass. Well all dee Misär, dee mer hu mam Eurocap-Rail, datt näischt geschitt, ass jo awer en Ausdrock dovunner, datt do gespuert gëtt op deem Beräich, wou all Bierger eigentlech misst kënnen dervu profitéieren. An dat ass ee vun de permanente Matcher, déi mer hunn, fir och iwwer Klengbetten eraus am Fong geholl déi Linn bis op Bréissel moderniséiert ze kréien.

Et huet och eppes ze di mat deem, wat d'Spriecherin vun deene Gréngen - d'Josée - gesot huet iwwert d'Liberaliséierungswell an Europa. Och do geet et net duer, fir waarm Appeller ze maachen. Déi ass net gestoppt. Déi ass amgaangen ze lafen.

Mir si bei der Eisebunn elo beim véierte Paquet ferrovière. An dat wat am drëtten an am zweeten net méiglech war, gëtt elo am véierte gemaach. A wat am véierten net duerchgeet, dat gëtt am fënnefte gemaach. An ech hoffen, datt mer et fäerdegbréngen, eis mat de Gewerkschaften a mat de Benotzer zesummen ze mobiliséieren, fir datt déi Liberaliséierung do gestoppt gëtt.

Merçi.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Turpel. Den Här Nohaltegkeets- an Infrastrukturminister huet d'Wuert.

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

Ech wollt allen Intervenantë Merci soen. Ech mengen, et ass jo elo méi allgemeng geschwat ginn iwwert d'Eisebunnsolitik, dat wëll ech awer elo haut net maachen.

Mir kréie jo nach genuch Geleeënheeten, fir dat ze maachen, sief et iwwert d'Liberaliséierung oder iwwer soss en Ausbau. Et komme jo nach e ganze Pak Projeten. Haut hunn ech jo ënner anerem een déposiert, deen net dee mannsten ass, an et wäerten der nach kommen an deenen nächste Wochen a Méint.

Ech si frou iwwert déi breet Ënnerstëtzung insgesamt, fir déi schinnegebundene Projeten, déi mer an dësem Haus kréien. An dofir freeën ech mech

och driwwer, datt dee Vote hei unanime ass.

Merçi.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Minister. Mir géifen dann zum Vote iwwert de Projet 6601 iwwergoen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6601 et dispense du second vote constitutionnel

De Vote ass lancéiert. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. D'Procuratioun. De Vote ass ofgeschloss.

Mir hunn 58 Participatiounen um Vote: 58-mol Jo. Domat ass de Projet unanime ugeholl.

Résultat définitif après redressement: le projet de loi 6601 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 M. Marcel Oberweis), Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch (par Mme Nancy Arendt), MM. Jean-Claude Juncker (par M. Laurent Mosar), 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 Beissel, 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 Mme Viviane Loschetter), Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter, M. Roberto Traversini et Mme Christiane Wicker;

MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding;

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

Sidd Der dermat d'accord, fir e vum zweete verfaassungsméisseg Vote ze entbannen?

(Assentiment)

Dat ass dann esou.

Ech géif dann elo froen, ob mer heimat eis Aarbechte géifen ofschléissen? Ass dat esou?

(Assentiment)

D'Fraktiounscheffe soe mer, dat ass esou.

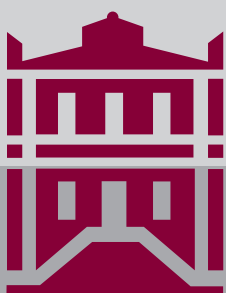
Da soen ech lech Merci fir d'Disziplin a ginn lech Rendez-vous a 14 Deeg. Merci villmools an e schéinen Owend.

D'Sëtzung ass eriwwer.

(Fin de la séance publique à 18.32 heures)

- L'actualité parlementaire sur **www.chd.lu**.
- Retrouvez vos députés, tous les textes législatifs et documents parlementaires, les émissions «Chamber aktuell» et les vidéos des séances publiques sur **www.chd.lu**.
- La Chambre et les jeunes: si tu as entre 12 et 25 ans, consulte nos pages 'Junior' sur **www.chd.lu**, avec quiz, information et vidéo.

- L'actualité parlementaire vous intéresse? Consultez le site de la Chambre **www.chd.lu**.
- Comment est créée la loi? Toutes les explications en texte et en images, sur **www.chd.lu**.
- De la première assemblée parlementaire de 1841 à la Chambre des Députés d'aujourd'hui: retrouvez l'histoire parlementaire sur les pages «organisation et fonctionnement» de la Chambre des Députés.



CHAMBRE
DES DÉPUTÉS

www.chd.lu