



D’Konklusioun vun deem Groupe de pilotage an d’Décisioun vum Conseil de Gouvernement sinn dann an der Finanzkommissioun vum 27. Mäerz virgestallt ginn, mat der Demande vun der Regierung fir eben an dësem genaue Projet en anere Wee ze goen an elo am Fong en Appel d’offres ze maachen. A wann deen Appel d’offres concluant ass, da mat engem Projet de loi ze kommen.

Opgrond vun där verännerter Aart a Weis, wéi mer mat der Regierung zesummeschaffen, ass dat heiten entre-temps méiglech ginn. Mir hunn an der Finanzkommissioun - d’Fraktiounen alleguerten - iwwert déi Argumentatioun vun der Regierung diskutéiert an déi eenzel Fraktiounen ware sech à l’unanimité eens ginn, dass mer der Argumentatioun vun der Regierung an dësem Projet solle folgen.

Dofir géife mer dann haut de Mëtteg eng Motioun stëmmen, déi dann den Optakt vun där Prozedur ass, déi doranner besteet, dass e wirtschaftlechen Opérateur mat der Asetzung vun engem Réseau fir numeresch Radiokommunikatioun fir eis Sécherheets- a Rettungsdéngschter chargéiert gëtt, dass dës Prinzip fir d’Realisatioun vum Projet bäizebehalen ass an opgrond vun de Konklusiounen vun de Virbereedungsar-bechte soll exekutéiert ginn.

Dass mer also d’accord sinn, dass d’Prozedur vum Marché public lancéiert gëtt, fir wirtschaftleche Opérateuren opzeruffen, hir Offer ze ënnerbreede fir d’Konzeptioun, d’Entwécklung, den Entretien an d’Maintenance vum Réseau. An dass nom Ofschloss vun dëser Prozedur am Laf vum Joer 2013 dann e Projet de loi an der Chamber géif déposéiert ginn, fir en endgültige Projet, deen dann ausgeschafft ginn ass, fir deen dem Vote vun der Chamber ze ënnerleeën. Virausgesat selbstverständlech, dass de Stat eng akzeptabel Offer an deem Dossier entre-temps krut.

Voilà, ech soen lech Merci.

► **Une voix.**- Très bien!

► **M. le Président.**- Merci dem Här Wolter. Wëllt nach een zu där Motioun Stellung huelen? Wann dat net de Fall ass, kéinte mer à main levée doriwwer ofstëmmen.

Vote sur la motion

Wien ass mat där Motioun d’accord?

Dat schéngt mer d’Unanimitéit ze sinn. Da géif ech lech Merci soen an domadder wär déi Motioun ugeholl.

Mir kéimen dann elo zum Projet de loi 6396 iwwert d’Nordstrooss. Hei ass d’Riedezäit nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: den Här Etgen an den Här Henckes. D’Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi.

(Interruption)

Jo, ech géif souwisou vläicht d’Fraktiounen bidden - mir mierken ëmmer méi oft, dass hei Riedner net ageschriwwen gi sinn -, dass se sech wierklech géifen am Virfeld aschreiwen. De Service seet, et wär net ageschriwwen ginn. Et ass kee Problem. Also setze mer nach d’Madame Lorsché derbäi.

Da kritt elo d’Wuert de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Lucien Clement.

11. 6396 - Projet de loi relatif à l’adaptation budgétaire du projet de construction d’une route reliant Luxembourg à Ettelbruck

Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Lucien Clement (CSV), rapporteur.**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech stellen lech elo de Projet de loi zur zweeter Ral-longe budgétaire vun der Nordstrooss vir.

(Interruption)

Déi zweet ass et. 15 Joer, Madame Lorsché, du waart Dir nach net hei.

(Interruption)

De Projet ass de 15. Februar 2012 vum Minister vun der nohalteger Entwécklung an den Infrastrukturen, dem Här Claude Wiseler, elei an der Chamber déposéiert ginn. Den 30. Mäerz...

(Brouhaha)

► **M. le Président.**- Ech bidden lech, dem Här Rapporteur nozelauschten!

► **M. Lucien Clement (CSV), rapporteur.**- Den 30. Mäerz huet de Statsrot säin Avis d’erzou ofginn.

(Interruption)

Den 29. Februar huet d’Chamberskommissioun mech zum Rapporteur vum Projet ernannt. Den 18. Abrëll hu mer an der Kommissioun de Projet an den Avis vum Statsrot gekuckt a konnt

an darselwechter Sitzung dann och de Rapport unhuelen.

Den Objet vum Projet, ech hunn et schonns gesot, ass déi zweet Upassung vum Budget fir d’Nordstrooss tëschent Lëtzebuerg-Stad an Ettelbréck, esou wéi et duerch d’Gesetz vum 27. Juli 1997 festgehalen gi war. Deemools ware ronn 367 Milliounen Euro, Index 492,65 virgesinn. Duerch d’Gesetz vum 3. August 2005 sinn nach eemol 229 Milliounen derbäikomm, an dat zum Index vu 588,92.

D’Autorisatioun, déi mir haut elei solle ginn, ass noutwendeg, well de Montant sech op 58,1 Milliounen Euro beleeft, an domat sief de Seuil vu 40 Milliounen iwwerschratt, ab deem jo, wéi mer alleguerte wëssen, e Gesetz gestëmmt muss ginn.

Op Basis vun den Dokumenter, déi all Semester un d’Comexbu vun der Chamber ginn, ass festgestallt ginn, dass eng weider Upassung vum Budget néideg gi wier. Am Juni 2011 ass gekuckt ginn, wou mir dru sinn a wat nach misst gemaach ginn. An deemno ass och gekuckt ginn, wat nach misst bezuelt ginn. An esou ass de Montant vun 58,1 Milliounen zustane komm, an dat mat engem Index vu 685 (veuillez lire: 685,44).

Ech soen d’Indexer alleguerten, wéi se am Budget stinn, well ech herno nach eng Kéier dorobber zrëckkomme wëll.

D’Fro, déi berechtegt ass, an déi ee sech natierlech stellt, ass déi, firwat dann elo nach eemol de Budget muss adaptéiert ginn.

Ech probéieren elei d’Ursaachen opzelëschten op déi verschidde Posten. Notamment wat den Equipement vun den Tunnelen ugeet, sinn en cours de route d’Sécherheetsbestëmmungen verschäerft a verbessert ginn. Dat huet natierlech säi Präis. Mä ech mengen, dass dat trauregt Beispill vum belsche Bus an engem Schwäizer Tunnel virun e puer Woche keen Zweifel dru léisst, dass alles muss gemaach ginn, fir d’Tunnelen trotzdeem esou sécher wéi méiglech ze gestalten.

Erlaabt mer, dass ech kuerz opzielen, wou a wat méi deier ginn ass. Am Tunnel Grouft ass décidéiert ginn, eng besser Belichtung ze installéieren. Et ass zu Ännerungen an der Ventilatioun, der Étanchéitéit an dem Drainage komm, fir eng besser Haltbarkeet vun den Tunnelen och ze garantéieren.

Weinst Sécherheetsnormen, deene sougenannten RABT-Direktiven - dat steet fir „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunnels“ -, sinn Ännerungen an der Elektroalimentatioun virgeholl ginn oder hu misse virgeholl ginn. D’Infrastrukture fir de Brandschutz si fäerdeggestallt ginn. D’Fondatioun vun der Nord-Entrée vum Tunnel ass adaptéiert ginn.

Da muss een awer och soen, dass verschidde Posten einfach méi deier gi si wéi virgesinn. Verschidde Quantitéite waren net ganz richtig berechent ginn an de Soumissiounen.

Ech wëll hei e Beispill nenne vun den Armature vum Béton armé am banneschte Verwëllef vum Tunnel, wou en plus nach en cours de route och d’Norm geännert ginn ass oder geännert huet.

Och am Tunnel Stafelter ass et zu engem Dépassement komm par rapport zu der Ausschreibung vun 2007. Et ass zu weideren Dépassementer komm beim Ustrach an der Signalisation verticale vun den Tunnelen Grouft a Stafelter - dat, well d’Devisen ugepasst gi sinn.

Weider Dépassementer sinn op folgende Poste feststellen: Échangeur Luerenzweiler; elektro-mechanesch Equipement; d’Surveillance vun der Direction des travaux; verschidde Posten an den Tunnelen Gousselerbiere, Grouft a Stafelter, déi an der Regie hu misse gemaach ginn; de Litige am Tunnel Gousselerbiere; d’Finalisatioun vun den Etüden an dee ganze Volet Sécurité/Santé. Doduerch ass dat alles an d’Längt gezu ginn an et ass zu Méikäschte komm um Niveau vun der Direction des travaux. An zu gudder Lescht sinn déi medezinesch Posten och nach derbäikomm.

Ofschléissend wëll ech soen, dass de Statsrot säin Accord zum Projet ginn huet. Déi héich Kierperschaft refuséiert net, sech verschiddenen Argumenter, wat d’Dépassementer ugeet, ze ralléieren, huet awer Problemer, sech mat deenen ugefouerte prozentualen Haussen zu rechtzefannen.

De Conseil d’État rechent dann alles erop, e bësselche méi verständlech, op den Index vun haut a kéinnt op e Montant vun deem Ganze vun 850 Milliounen a gesäit dann, wann een dat héichgerechent huet, zum Projet initial eng Augmentatioun vun 63%.

Do ware mir an der Kommissioun awer net onbedéngt där Meenung (veuillez lire: éischer der Meenung), dass déi Rechnung awer nëmme bedéngt oder bedéngt richtig wier, well jo

awer scho vill Rechnungen viru sechs, acht oder zéng Joer bezuelt gi sinn, wou dann awer en aneren Index gespillt huet.

De Conseil d’État ënnerträicht awer, dass generell eng gutt an transparent Finanzgestioun vun esou groussen Infrastrukturprojete gefuerdert ass. Heizou wëll ech als Rapporteur awer eng Remarque maachen: Et ass allerdéngs wierklech schwierig, bei esou engem Projet - an ech mengen, et ass bei deem Projet virdrun och schonn ugeklongen -, dee sech iwwer 15 Joer hinzitt, zum Zäitpunkt vum éischte Vote, fir do en detailléierte Finanzprojet ze presentéieren.

Ech géif soen, ze grouss wieren awer do d’Inconnuen, déi en cours de route virkomme kënnen. Kee weess genee, wat sech elei oder do am Buedem verstoppt hält, wann een Tunnelne gruewe muss, an dat trotz alle gudden Etüden, déi am Virfeld gemaach gi sinn. Do wier et vläicht sënnavoll - esou wéi bei der Liaison Micheville -, a Phasen ze fueren, fir méi detailléiert a méi no un där finanzieller Realitéit ze sinn.

Onofhängeg dovunner, dass een dann de Virwurf - an deem Projet virdrun ass dat virkomm -, de Virwurf vum Saucissonnage vum Conseil d’État misst a Kaf huelen. Mir wieren elei bei enger Bauzäit vu 16 Joer mat Sécherheet, wa mer a Phase gefuer wieren, méi no bei där finanzieller Enveloppe bliwwen, wéi et haut de Fall ass.

Ech sinn do net onbedéngt dem Conseil d’État senger Meenung vum Saucissonnage. Ech sinn awer där Meenung, dass, wann a Phase gefuer gëtt, dass ganz transparent a verständlech och fir d’Chamber hei iwwert d’Bühn muss goen. De Saucissonnage dierf allerdéngs net duerhalen, fir Projeten ze hannergoen, dass ee seet: „Mir maachen et an zwou Phasen, dann hu mer zweemol e Projet ënner 40 Milliounen an dofir brauche mer kee Projet de loi ze maachen.“ Ech mengen, dofir dierf et net do sinn.

Mä an dësem ganz groussen Projet wier et awer dach sënnavoll gewiescht, wann een dat a méi Etappe gemaach hätt a méi genee déi finanziell Enveloppe hätt kënnen berechnen.

Als Konklusioun muss ee soen, d’Nordstrooss ass ee Projet vun enger enormer Enverchure, sou dass och d’Dépassementer, esou wéi ech se elo grad virgedroen hunn, direkt och immens an d’Geld schloen. Mä de Projet Nordstrooss elo ze verzögeren, fäerten ech, géif nach méi deier ginn.

Duerfir: Wann een A seet, muss een och B soen. A hat d’Chamber hei 1997 no laangen Diskussiounen gesot. An ech mengen, dobäi muss et dann och bleiwen. Et geet elo ëm den Ofschloss vun der Nordstrooss, déi jo dann och a Betrib geholl gi soll. Vu dass elo an dëser Ral-longe nach eng zolidd Zomm vu bal zwielef Milliounen als Reserv virgesinn ass, denken ech, dass dës zweet awer och déi lescht dierft sinn.

An duerfir bidden ech d’Chamber, och wann ee weess, dass et ëm vill Geld geet, dësse Projet, esou wéi en elo elei virläit, ze stëmmen.

Ech soen lech Merci fir d’Nolauschtenen.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Clement. Als éischte Riedner ass den Här Etgen agedroen. Här Etgen, Dir hutt d’Wuert.

Discussion générale

► **M. Fernand Etgen (DP).**- Här President, Kolleginnen a Kollegeen, erlaabt mer vir-eweck, dem Rapporteur, dem Kolleg Lucien Clement, Merci ze soe fir säi schrëftlechen a mündleche Bericht an him fir seng Aarbecht ganz häerzlech ze félicitéieren.

D’Nordstrooss ass dat, wat een eng „never-ending story“ nenne kann. Déi 14 Kilometer Nordstrooss, déi Miersch mam Kierchbiere verbannen, gehéieren an d’Guinnessbuch vun de Rekorder.

Éischtens, et ass deen deiersten a gréisste Bau, dee jee hei zu Lëtzebuerg realiséiert ginn ass.

Zweetens, et ass déi deierst Strooss mat engem Kilometerpräis vu 44 Milliounen Euro.

Drëttens, et ass dee Stroossebauprojet mat där längster Bauzäit.

Véiertens, et ass dee Projet, iwwert dee bis elo am dacksten an am längsten hei an der Chamber diskutéiert gouf.

Fënneftens, et ass dee Projet, deen eng Ënnerschrëftenaktioun mat der Fuerderung no enger equivalenter Verbindung mat deene meeschten Ënnerschrëften ervirgeruff huet.

Sechstens, et ass dee Stroossebauprojet mat deem längsten Tunnel hei zu Lëtzebuerg.

Siwents, et ass dee Stroossebauprojet, deen an deene meeschte Regierungserklärungen dra-stoung.

Aachtens, et ass awer och deen neie Projet zu Lëtzebuerg, deen am dackste fir de Verkéier, an

dat aus deene verschiddensten Ursaachen, gespaart ass.

Här President, et ass bedauerlech, dass d’Nordstrooss vun deene groussen Stroossebauprojeten als Allerlescht un d’Rei komm ass, obscho se vun Ufank un, an dat schonn zënter 45 Joer, op der Prioritéitelëscht stoung, zu engem Moment, wou all déi aner Regiounen vum Land ideal erschloss gi sinn. Et ass bedauerlech, dass d’Nordstrooss nach ëmmer net fäerdeg ass.

45 Joer sinn et elo hier, dass iwwert d’Gesetz vum Fonds des routes décidéiert ginn ass, fir eng Verbindungsstrooss vum Zentrum no Ettelbréck ze bauen. 45 Joer laang ass d’Fäerdegstellung vun der Nordstrooss een Dauerbrenner, ouni dass mer haut kënnen soen, wéini dass mer se definitiv ganz a Betrib kënnen huelen.

20 Joer sinn et elo hier, dass d’Ostvariant vum Nordstroossentracé vun der Chamber gestëmmt ginn ass. 15 Joer sinn et elo hier, dass d’Gesetz iwwert de Bau vun der Nordstrooss hei an der Chamber gestëmmt ginn ass. Bei dem Débat d’orientation 1992 huet den DP-Spreecher Niki Bettendorf seng Interventioun mat folgendem Saz opgehalen: „A gleeft mer, fir dës Strooss ze bauen, brauche mer mat eiser Rapiditéit nach mindestens zéng Joer. Ech sinn haut fielsefest iwwerzeegt, dass an zéng Joer déi Diskussiounen, déi mer haut féieren, iwwerflësseg wäerte sinn.“

20 Joer duerno si mer nach ëmmer net um Zil ukomm! Wéi d’Gesetz iwwert d’Nordstrooss 1997 an der Chamber gestëmmt ginn ass, ass gemengt ginn, si kéint 2005 fäerdeg sinn. 2005 ass gemengt ginn, et géif nach bis 2009, 2010 daueren. An haut gëtt gemengt, et géif nach bis 2015 daueren.

Här President, d’Nordstrooss ass a bleift ee Projet mat enger nationaler Enverchure, déi sech fir d’Entwécklung vum Land am Allgemengen, mä am Norden am Besonnesche wäert ausbeziehen. D’Gedold kennt och hir Grenzen. Wann et ëm national Solidaritéit geet, da sinn déi aus dem Norden och Lëtzeburger. Ass et ëmgedréit och wouer? Dës Fro konnt ee sech am Kader vun den Diskussiounen iwwert d’Nordstrooss munchmol stellen. An och haut muss mer eis dës Fro op en Neits stellen.

Nun, Dir Dammen an Dir Hären, ass den Norde vum Land awer nach ëmmer ee Stéck vun eisem Grand-Duché. An et soll een de Leit aus dem Norden dach wann ech gelift net d’Recht op eng modern Verbindung zur Haaptstad, zum Osten, zum Süden an zum Ausland verweigere oder ofspreechen.

D’Bedeutung vun dëser Nordstrooss ass fir den Norde liebenswichtig. Leider féiert se duerch den Zentrum, soss wier et wahrscheinlech an all deene Jore vill méi einfach gewiescht. D’Nordstrooss muss esou séier wéi méiglech fäerdeggestallt ginn. D’Gedold ass och elo am Norden zu Enn.

Ech wollt emol eng Kéier un all déi Démarchen erënneren, déi a puncto Nordstrooss vusäite vun der Bevëlkerung aus dem Norde gemaach gi sinn. Eng grouss Zuel vu Buergermeeschteren aus dem Norden hate sech an der Aktioun Nordstrooss zesummegegeden, fir mat de Leit aus de Betriber sech fir d’Nordstrooss anzesetzen. Och de Cliefier Kanton huet sech permanent behaapt a seng Positioun fir dës Strooss manifestéiert. D’Entente vun de Syndicats d’initiative vum Stauséi hat eng Petitioun hei erageschéckt, fir de Bau vun dëser Strooss esou séier wéi méiglech virunzedeiwen.

„Ee Land, zwou Welten“ - esou huet de Cliefier Kanton am Abrëll 1996 eng Extranummer zum Thema Nordstrooss betitelt...

(Interruption)

...an huet duerch d’Illustratioun op der Deckelsäit op eng anschaulich an drastesch Aart a Weis drop higewisen, wéi ee Broch queesch duerch d’Land vu Westen no Oste geet, wa keng ugepasste Stroosseverbindung tëschent Norden an Zentrum respektiv Süden existéiert. D’Nordpolitiker an dëser Editioun ware sech eens, dass d’Nordstrooss eng liebenswichtig Noutwendegkeet ass.

Erlaabt mer e puer markant Zitater aus dëser Nummer ze bréngen: „Et geet ëm d’Iwwerlieue vum Norden.“ - „Keine andere vergleichbare Gegend unseres Landes hat einen derartigen Substanzverlust hinnehmen müssen.“ - „In den letzten Jahren ist das Herz des Landes zunehmend in Richtung Süden gerutscht.“ - „Für das Ösling konnte und kann eine Kurve gar nicht krumm genug sein.“ - „Mit jedem Kilometer Nordstraße wird an einem völlig anderen Luxemburg gebaut. Aus der Expedition wird eine Fahrt. Ein Land wächst zusammen. Endlich. Nordstraße, eine unendliche Geschichte.“



All dës Zitate behalen op dësem Dag hir voll Gültigkeet. Ee Land, Kolleginnen a Kollegeen, dat ass dat doten: eng adequat an onënerbrache Verbindung vum Süde bis erop op Wämerhaart.

Här President, d'Argumenter sinn 2012 déiselwecht wéi virun 20 Joer. Mat engem normalen Aménagement du Territoire ass et net ze verrieden, datt alles, wat nördlech vu Walfer oder nördlech vun Ettelbréck ass, soll ofgerigelt bleiwe vun dem internationalen Autobunnnetz. Mir brauchen d'Nordstrooss net nëmme weinst de Kommunikatioun mam Ausland, mä och fir déi intern Kommunikatioun besser ze gestalten an och fir d'Verbindung vum Norde vum eise Land mam Süde besser ze gestalten.

An dann ass d'Nordstrooss och noutwendeg, fir eben eng gläichberechtigt Entwécklung vun alle Regiounen an eise Land méiglech ze maachen. D'Nordstrooss bitt eng Chance, fir d'Verwaltungen an d'Ekonomie ze dezentraliséieren. Mat der Nordstrooss kritt den Norden eng direkt Ubannung un d'Tréierer Autobunn. Et muss ee wëssen, datt déi meescht Échangé mam Norde sech Richtung Däitschland maachen, sou datt et logesch ass, och dee Wee dohinner méi kuerz a méi séier ze maachen.

Wann déi néideg Infrastruktur op sech waarde léisst, da gëtt et aléatoire, datt nach ee Betrib sech 60 Kilometer wäit vun enger Autobunn wäert usiedelen, an engem Land wéi Lëtzebuerg, wat iwwer 80% vu senger Industrieproduktioun an d'Ausland verkeeft an 80% vu senger Konsumgüder importéiert.

Här President, an deene leschte Jore sinn ëmmer Puzzlestécker op d'Prioritéitëlëscht vun de grouss Stroossebauprojekte gesat ginn. D'Sécherheetsproblemer um Contournement vu Schieren an Ettelbréck si bekannt a wäerte sech bei deem zouhuelende Verkéier an deenen nächste Joren nach verschäerfen, besonnesch wann d'Nordstrooss ganz fäerdeg ass. Wa mer an der Nordstad wëllen ee modernen an attraktiven Déngschtleschtzentrum schaffen, eng Hauptstadt respektiv een „service provider“ fir déi ganz Ardennen, da muss mer fir d'Éischt emol d'Infrastruktur dofir schaffen.

Wéi am Süden no 20 Joer déi sougenannte Collectrice du Sud bis fäerdeg war, wat et méi einfach, déi wirtschaftlech Diversifikatioun weiderzeféieren. Datselwecht gëllt och fir den Nordstadraum. Och hei brauche mer ee kohärent Mobilitéitskonzept a kee Fléckwierk, wou mat enger Salamtaktik oder Aufschieberitis d'Déci-siounen no hanne verdrängt ginn.

Eppes ass kloer: D'Kärstéck vum Nordstadprojekt ass d'Realisatioun vun der néervalgescher Zentralachs Ettelbréck/Dikrech, déi awer verkéiers-technesch eréischt méiglech gëtt mat der Realisatioun vun de sougenannte Collectrices Nordstad, der Südumgehung vun Ettelbréck Richtung Niederfeelen an awer och der Nordumgehung vun Dikrech vun der Bleesbréck bis op de Fridhaff an den Ausbau vun der B7 op véier Spuren tëschent Schieren a Fridhaff. Dësen Ausbau op véier Spuren hätte mir eis an engem eenzege kohärente Projekt gewünscht, an net, wéi geplangt, datt an enger éischter Phas just Deelstécker realiséiert ginn.

Den Ausbau vu Colmer op Ettelbréck an den Accès zu där ze schafender Industriezon um Fridhaff léisen zwar akut Sécherheetsmängel, mä wäerten nei Geforequellen op de verbleiwenden Enkpäss schaffen. Besonnesch den Échangeur zu Angelduerf wäert dann de Point noir ginn, well et hei Schluss ass mat der Autobunn A7. Den Iwwergang vun der A7 op d'N7 hätte mir eis direkt um Rond-point Fridhaff gewünscht.

Vill ass an deene leschte Joren iwwert de weidere Verlaf vun der N7 geschwat a geschriwwen ginn. Mir müssen déi wierklech méi sécher kréien. Et gëllt aus dëser Optik och d'Realisatioun vu weidere Puzzlestécker ze gesinn: d'Contournementen vun Housen a vun Hengescht. Hei hu mer et zu Spëtzenzäite mat engem onméiglechen a virun allem onerdreigleche Verkéiersopkommes ze dinn.

Erlaabt mer hei eng Klammer opzemaachen. D'Populatioun vum Kanton Clierf ass am Zäitraum tëschent 1991 an 2011 ëm 44,5% gewuess, woubäi am selwechten Zäitraum d'Gesamtbevölkerung nëmme zu Lëtzebuerg ëm 33,1% gewuess ass.

(Interruption)

D'Infrastrukture müssen dësem Wuesstum gerecht ginn. Klammer zou.

All dës Projete, vun deenen ech virdu geschwat hunn, sinn Deel vun engem Gesamtkonzept, wéi d'Transportwiese sech hei zu

Lëtzebuerg soll weiterentwéckelen, wéi den öffentlichen Transport soll ausgebaut an organisiert ginn, wéi d'Entwécklung vum Stroossenetz - dorobber opbauend - soll viruoen.

Als Demokratesch Partei si mir eis awer bewusst, datt eng adequat Stroossebauinfrastruktur fir den Norden an am Norden net deen eenzege Schlëssel zur Entwécklung vum Norden ass. Et muss nach vill aner Geschéien. Fir eis als Demokratesch Partei ass den Équiliber tëschent de Regiounen onbedéngt noutwendeg. D'Nordstrooss dierf kee Sens unique bleiwen. Mir brauchen zousätzlech landesplaneresch Impulser.

D'Fäerdegstellung vun de Plans sectoriels wäert eis weisen, ob dës Regierung gewëllt ass, d'Entwécklung vum Éislek virunzedriewen, an dat besonnesch beim Plan sectoriel «Zones d'activités».

Fir d'Demokratesch Partei ass et op jidde Fall kloer, datt den Norde kee Fräilichtmusée ass, mä eng Region mat héijer Liewensqualitéit a mat dynamesche Betriber, vun deenen Impulser fir eis Ekonomie kënnen ausgoen. Fir datt dëst méiglech ass, brauche mer déi néideg Infrastrukturen, brauche mer d'Nordstrooss, an zwar scho virgëschter.

Här President, méi Verkéier wäert et och um Kierchberg ginn, wann d'Nordstrooss bis ganz opgeet. Et ass duerfir wichteg, aner Elementer vum nationale Mobilitéitskonzept virunzedriewen. D'Nordstrooss kann nëmme effikass sinn, wa parallell den öffentlichen Transport erweidert gëtt, fir datt d'Leit e benotzen. Mir brauchen zousätzlechen Park & Ride zu Miersch, zu Luerenzweiler an op anere Plazen, fir de Leit d'Méiglechkeet ze ginn, virun der Stad ëmzesteigen op Bus an Zuch.

Mir schwätzen hei vun engem Mobilitéitspuzzle an neierdengs enger Mobilitéitsketten. An dobäi ass et egal, ob mer dëst Konzept elo Mobilitéit.lu, Mobil 2020 oder neierdengs MODU nennen. Wichteg ass, datt mer net am Stau stieche bleiwen. Wichteg ass, datt d'Zukunftsprojete wéi den Tram net am prozedurale Stau, am Décisiounsstau, am Budgetstau an ech weess net, a wéi engem anere Stau nach stoe bleiwen. Et gëllt hei prezis Prioritéiten ze setzen.

Mir mierken elo, datt eis bei der Ëmsetzung vun engem integréierte Verkéierskonzept dat feelt, vun deem mer bei der Nordstrooss esou vill verschenkt hunn: Zäit a Suen. De Wirtschaft- a Populatiounswuesstum, dee sech haut a Blechlawinen op eise Stroossen déclinéiert, ass dee vun deene leschten 20 Joer. Mir lafen der Zäit hannendrun.

Gläichzäiteg feelt eis awer haut genau dee Wirtschaftswuesstum, dee mer bräichten, fir d'Statskeesen an d'Investitionsfongen ze fëllen, mat deene mer eis déi grouss Infrastrukturprojeten am Beräich vum Verkéier a vum öffentlichen Transport kéinte leeschten a mat deene Sue mer déi kéinte realisieren.

Dat meescht ass jo nach ze maachen. Op dat, wat am Norden nach ze maachen ass, sinn ech schonn agaangen. Am Zentrum ass et de Bau vun de Gares périphériques a vum Tram; am Süden den Ausbau vun der Zuchstreck Lëtzebuerg-Beetebuerg, de Bau vun enger direkter Linn Lëtzebuerg-Esch an den Ausbau vun der Linn Lëtzebuerg-Péiteng. Dëst alles si Projete, déi nach ëmmer op der To-do-Lëscht stinn an déi eist Land dréngend bräicht, mä wou mer awer staark Zweifel hunn, datt se schnell wäerte realiséiert kënnen ginn.

Här President, als Demokratesch Partei wäerte mir selbstverständlech dës Projekt stëmmen. Mir hu Versteesdemech fir déi Mesuren, déi hu misse geholl ginn, fir ënner anerem d'Sécherheet vun den Tunnelen méi optimal ze gestalten. De Rapporteur ass am Detail op all déi Ursachen agaangen, déi mat sech bruecht hunn, datt mer haut eng zweet Rallonge budgétaire mussen stëmmen, zum gréissten Deel Ursachen, déi een net onbedéngt virusgesi konnt.

Et ware keng handelsüblech Tunnelen, déi hei gebaut gi sinn: méi grouss Dimensiounen vum Tube vu Luerenzweiler; d'Geologie op dësem Chantier war e ganz groussen Défi; de Stafelter ass am Sandsteen gebaut ginn. An da weess een, datt no deenen Accidenter, déi mer a verschidden europäeschen Tunnelen haten, d'Sécherheetsmoosnamen enorm an d'Luucht gaange sinn.

Ech wëll och ausdrécklech ervirhiewen, datt de Bauteminister an dësem Dossier mat aller Transparenz operéiert huet. Hien huet d'Budgetskontrollkommissioun systematesch iwwert de finanzielle Suivi informéiert.

Erlaabt mer och op dëser Plaz de Responsabele vun de Ponts & Chaussées, dem Här Roland Fox an dem Här Marco Zacharias, een öffentliche Merci ze soe fir hire fantasteschen Engagement fir an op dësem Chantier. Besonnesch begreifen ech hir Beméiungen ëm eng gutt

Noperschaft an e gudde Rapport mat den Awunner wéi och fir voll Transparenz mat regelméisseg Portes ouvertes.

Här President, déi grouss finanziell Upassunge weisen eis awer, datt mer an Zukunft eng Leeschtungskultur beim Stat, bei der Planifikatioun an Exekutioun vu grouss Projete mussen mat afléisse loosse. Op dëser Plaz wëll ech op den „Guide pour la gestion d'un projet de grande envergure“ hiweisen, dee vun der Cour des Comptes am Kader vum E-go-Projekt ausgeschafft ginn ass a wou d'Cour hir Erfahrungs vum de viregte Projete mat afléisse gelooss huet.

Laut dësem Guide gëllt et, d'Objektiver kloer ze definéieren an de Rôle vun all Intervenent strikt ze straffen. Interessant ass hei den Triangel „But-Durée-Budget“. Geet d'Durée an d'Luucht bei gläichem Objektiv, klëmmt de Budget. Souguer wann d'Durée an d'Luucht geet, d'Objektiver erofgeschrafft ginn, klëmmt de Budget awer.

An hei muss d'Regierung sech e grouss Reproche gefale loosse. Dës Regierung feelt ganz einfach déi néideg Sensibilitéit an dat néidegt Gespür, fir zukunftschrähteg Infrastrukturprojete virunzedriewen. Eng Bauzäit vun 20 Joer ass hei net ze rechtfertegen. Dat ass einfach ze laang an da kritt een d'Käschten net an de Grëff!

Duerfir ass den ausdréckleche Wunsch vun der Demokratescher Partei, datt dës Projekt net weider a Verzug geréit. Opgrond vun all deem, wat ech virdu gesot hunn, muss de Minister sech bewusst sinn, datt et eng Spuermoosnam ass, wann dës Projekt esou séier wéi méiglech fäerdeggestallt gëtt.

Här President, ofschléissend wëll ech nach drop hiweisen, datt d'Stroossebauprojekte vun esou enger grousser Envergure héich Nofolgekäschte mat sech zéien. Wann ee gesäit, wéi dacks op RTL ze héieren ass, datt de Gousseler Tunnel muss weinst normalen Entretenaarbechte gespaart ginn, da kann ee sech virstellen, datt d'Funktionskäschte schrecklech héich wäerte sinn. D'lescht Woch war den Tunnel all Dag gespaart, gëschter war e gespaart, haut war en no sechs Deeg fir d'Éischt erëm eng Kéier op. Tëschent Juni 2009 a Juni 2010 war den Tunnel Gousselerbiert am ganze 75-mol gespaart!

Et ass wierklech ze hoffen, datt, wann all d'Tunnelen a Betrib sinn, d'Entretenaarbechte besser koordinéiert ginn, fir eng optimal Notzung ze garantéieren.

Här President, mir als DP haten eis schonn 1991 als éischt Partei fir d'Ost-Variant festgeluecht. Fir d'DP ass d'Fäerdegstellung vun der Nordstrooss eng absolut Prioritéit an duerfir, ech widderhuele mech, wäerte mir dës Projekt och stëmmen an ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Etgen. Als nächste Riedner ass den Här Diederich agedroen.

► **M. Fernand Diederich (LSAP).** - Merci, Här President. Ech wëll fir d'Éischt dem Rapporteur Merci soe fir säin ausféierleche Bericht. No der Realisatioun vum éischten Deel vun der Nordstrooss tëschent Ettelbréck a Luerenzweiler stelle mir déi positiv Auswirkung fest op déi ugrenzend Uertschaften a besonnesch op d'Gemeng Miersch, déi soss am Verkéier de Moment géif erstécken.

Mir hoffen, datt och d'Fäerdegstellung vum Rescht vun der Nordstrooss Verbesserung wäert bréngen am Interessi vun eiser nationaler Ekonomie, vun alle Bierger an eise Land a besonnesch am Interessi vun der Liewensqualitéit vun de Leit aus dem Uelzechtdall.

An deem Sënn wëll ech och den Accord gi vu menger Fraktioun zu dësem Gesetzesprojekt.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Diederich. Als nächst Riednerin ass d'Madame Lorsché agedroen. Madame Lorsché, Dir hutt d'Wuert.

► **Une voix.** - Elo kritt Der emol d'Wouerecht gesot.

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, am Numm vun der grénger Fraktioun wëll ech dem Här Lucien Clement als Rapporteur Merci soe fir seng Erklärungen, firwat et beim Bau vun der Nordstrooss zu engem zweeten Zousazkredit muss kommen.

Datt et sech bei dëser Strooss net just ëm e bessere Feldwee géif handeln, mä ëm e krasen Aschnëtt an d'Natur, dat wousste mer schonn an den 90er Joren. Wat mer deemools awer net woussten a wat kee gewuer ginn ass, war de Präis, deen dës Strooss eis am Endeffekt géif kaschten a wat hir Nofolgekäschte wäeren.

Wéi de Kolleg Camille Gira virun zwielef Joer op dëser Plaz stoung an déi berechtigt Fro

vum Käschtepunkt opgeworf huet, huet hie vum President vun der Kommissioun vun den Travaux publics, dem Här Nicolas Strotz, keng aner Äntwert kritt wéi déi, datt säi Frospill ze wäit géif goen an datt op esou Froe kee gefaast wär.

► **Une voix.** - Gesitt Der, den Här Strotz hat recht!

(Hilarité)

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Léif Kolleginnen a Kollegeen, all déi Leit, déi sech an den 90er Jore fir d'Actualitéit vum Land interesséiert hunn, hu matkritt, wéi ëmstridden de Projekt vun der Nordstrooss war. A vill vun deene Leit hunn och net vergiess, datt den deemolegen Transport- a Bauteminister Robert Goebbels an deem Dossier leider méi ze soen hat wéi den deemolegen Ëmweltminister, den Här Alex Bodry, dee méi eng kritesch Haltung hat, mam Resultat, datt de Projekt ouni Rücksicht op Verloscht...

(Interruptions diverses)

► **M. le Président.** - Ech bieden lech, der Madame Lorsché nozelauschteren!

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Si maachen e klengen Historique. Mam Resultat, datt de Projekt ouni Rücksicht op Verloscht op den Instanzewee geschéckt ginn ass. Och wann den Här Goebbels zimlech süffisant behaupt huet, am Dossier Nordstrooss wär alles studéiert ginn, wat et nëmme ze studéiere gëtt, a wann een all Etüde géif op den Dësch leeën, da wä se meterhéich, kënnen mer bis haut net gleewen, datt déi Etüden déi wesentlech Aspekt vum dësem Projekt a Betruecht gezunn hunn.

Als Gréng streide mir net of, datt viles analyséiert ginn ass an datt kiloweis Dokumenter um Dësch louchen. Wat mir awer bedauern a wat sech am Laf vun der Zäit och bestätegt huet, ass, datt grad dat Elementairst bei dësem Projekt net analyséiert ginn ass. Et ass net ënnersicht ginn, ob d'Nordstrooss verkéierstechnesch sënnavoll wär oder ob se d'Verkéiersknet net just op eng aner Plaz géif verlageren, woumat ee bekanntlech riskéiert, datt duerno no engem weidere Stroossenabschnitt verlaangt gëtt, am Stil vun der sougenannter a bekannter Salami-Taktik.

Et ass och kaum ënnersicht ginn, wéi vill Schued dës Strooss dem Gréngewald géif zoufügen a wéi grouss de Verloscht vun der Biodiversitéit wär. Eng Äntwert op déi Fro fanne mer wuelweislech net an de meterhéijen Dokumenter vun der Nordstrooss, mä an der rezenten Etüd vum Observatoire de l'environnement naturel, déi de massive Stroossebau ganz kloer mat responsabel mécht fir de grouss Verloscht un Artevielfalt hei am Land.

Et ass bei dësem Projekt och net ënnersicht ginn, wou déi virgeschriwwen Kompensatiounsmoosname kéinte realiséiert ginn, a mir waarden nach haut op deen detailléierte Rapport, deen d'Regierung där grénger Fraktioun schonn am Joer 1997, also viru 15 Joer, héich an helleg versprach huet.

Des Weideren ass net ënnersicht ginn, wéi eng bautechnesch Problemer schonn eleng duerch d'Geologie vum Terrain an duerch staark Penten op der Streck kéinten optrieden. Datt den Här Gira virun zwielef Joer och op dës Fro keng Äntwert kritt huet, ass also kee Wonner. Wären all déi Problemer ënnersicht ginn, dann hätt vun Ufank u festgestanen, datt de Käschtepunkt vun der Nordstrooss dem Faass de Buedem géif ausschloen!

Woumat ech bei deem Punkt sinn, ëm deen et haut geet, an zwar beim zweeten Zousazkredit fir e Projekt, dee wahrscheinlech an d'Geschicht ageet fir seng onverantwortlech Finanzplanung!

Während d'Regierung am Joer 1992 behaupt huet, d'Nordstrooss géif, alles abegraff, net méi wéi 600 Milliounen aler Frang kaschten, an am Joer '97 scho vun 367 Milliounen Euro Rieds gaangen ass, stoung mer am Joer 2005 bei bal 600 Milliounen a landen haut bei 650 Milliounen respektiv 850 Milliounen Euro, deemno wéi d'Berechnung vum Index ausfällt.

Während den definitive Käschtepunkt an den Ae vum Statsrot 63,6% iwwert dem initiale Chiffer läit, gesäit d'Regierung dat anescht a schwätzt vun enger méi niddreger Käschten-iwwerschreidung.

(Interruption)

Ech fueren nach weider.

► **Une voix.** - Loosst lech emol iwwerraschen!

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Et kënn nach! Eiser Meinung no ass et nämlech net relevant, ob mir eis bei 50, bei 40 oder bei 60% Zousazkäschte bewegen. Relevant ass fir eis, datt de Steierzueler an dësem Dossier 20 Joer laang op d'Ae gedréckt ginn ass!



Léif Kolleeginnen a Kolleegen, viru genee 20 Joer hunn déi gréng - am Numm vu GAP a GLEI a mat der Énnerstëtzung vum Här André Hoffmann - d'Regierung an enger Motioun opgefuerdert, de Projet „Nordstrooss“ zrëckzezéien an en duersch eng „Null-plus-Variant“ ze ersetzen, an anere Wieder duersch den Ausbau vum öffentliche Transport. Haut bedauern net nëmmen déi gréng, mä ech mengen, haut dauere méi Leit, datt eis Fuerderung deemools op daf Ouere gestouss ass an datt de Projet „Nordstrooss“ mat alle Mëttelen an zweifelhafte Methoden duergesat ginn ass.

Wann ee bedenkt, datt eng Rei vu Beamten, déi sech explizit an hirem Numm géint de Projet „Nordstrooss“ ausgeschwat hunn, vum deemolegen Transport- a Bauminister mat engem Berufsverbuert gedroht kritt hunn, da weess een, wéi schaarf de Wand geblosen huet, fir dese Projet durchzusetzen an domat ee vun de gréisste Feeler ze maachen, dee jeemools am Beräich vun de Stroosseninfrastrukturen hei am Land gemaach ginn ass! Woumat des Regierung hiert Ee schonn am Nascht hat, éier se konnt mat schaffen ufänken.

Duerch de Bau vun der Nordstrooss ass nämlech net nëmme wäertvollt Land zerstéiert ginn, wat net ze kompenséieren ass, mam Bau vun der Nordstrooss sinn dem Stat och tëschent 600 oder 650 oder 700 Milliounen - u sech ass dat kee groussen Ennerscheed - duersch d'Päif gaangen, déi net méi fir sënnvoll Projeten zur Verfügung stinn. D'Halschent vun der Zomm wär schon duergaangen, fir den Tram vun der Gare op de Findel ze finanzéieren. A wann des Regierung beim Projet vum Tram och nëmmen hallef esou fléck wär an den Décisiounen wéi hir Virgänger bei den Décisiounen vun der Nordstrooss, da géif den Tram scho fueren.

Duerch d'Päif gaangen ass dat Geld och fir aner Investitiounen, déi dréngend noutwendeg gewiescht wären, fir d'Entwécklung vun der Nordregioun weiderzedreien an d'Nordgemengen nohalteg ze beliewen. De Bau vum Clierfer Lycée hätt net emol een Zéngtel vun der Zomm kascht, déi fir d'Nordstreck konnt zur Verfügung gestallt ginn. Während dee Projet der Spuerpolitik vun der Regierung zum Opfer gefall ass a jorelaang zrëckgestallt ginn ass, ass et beim Budget vun der onendlecher Geschicht vun der Nordstrooss net op e puer Honnert Milliounen ukomm.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, eng seriö Käschten-Notzen-Rechnung hätt net dozou gefouert, de Bau vum Clierfer Lycée fir Joren op Äis ze leeën, mä dee vun der Nordstrooss, an zwar definitiv! Eng Käschten-Notzen-Analys fir d'Nordregioun hätt nämlech erginn, datt Investissementer an dezentral Infrastrukturen - fir Schoulen, Kultur an Tourismus an d'Implantation vu klengen a mëttelgrousse Betriber an domadder d'Schafung vun dezentralen Aarbechtsplazen; a Kultur- a Sportprojeten; a virun allem an den öffentliche Transport an an déi douce Mobilitéit - dem Norde vum Land honnertmol méi genotzt hätte wéi eng Strooss, déi méi Problemer schaaft wéi se der léist.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*).- Haut bezuele mir dofir, datt d'Chamber virun 20 Joer weder op déi gréng Opposition nach op d'Émweltorganisatiounen an op d'Stëmmen vun dobausse gelauscht huet an de Projet „Nordstrooss“ méi mam Bauch wéi mam Verstand gestëmmt huet. Mir bezuelen net nëmme mam Verloscht vun der Biodiversitéit, mä mir bezuele mat deem Geld, wat fir ekologesch, ekonomesch a sozial Projeten am Norde verluer gaangen ass.

Fir déi gréng Fraktioun kënn aus deem Grond e weideren Zousazkredit net a Fro!

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci der Madame Lorsché. Als nächsten a gläichzäiteg als leschte Riedner ass den Här Henckes agedroen. Här Henckes, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*).- Merci, Här President. E Merci och un de Rapporteur. Ech mengen, de Prinzip vun der Nordstrooss ass eppes, wat mir als ADR ëmmer richtig fonnt hunn, well mer net wëllen, datt d'Leit uewen am Norden nach mat der Geess ginn, well déi Parteien, wéi déi gréng, déi géint déi Nordstrooss sinn, déi hätte gären, datt uewen am Norden keng Industrie an näscht ass. An ech mengen, dat ass net grad dat, wat soll douewe geschéien, well ech gesi schlecht, datt eng Industrie oder Betriber sech douewen niderloossen, wa se da kënne mam Tram oder mam Vélo an d'Stad gefuer kommen.

Déi zweet Saach, déi ee muss festhalen,...

► **M. Camille Gira** (*déi gréng*).- Wéini waart Dir fir d'Lescht am Éislek?

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*).- ...dat ass, datt...

► **M. Camille Gira** (*déi gréng*).- Dat ass scho laang hier!

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*).- ...dat ass, datt... Ech gesinn lech och seelen douewen!

(*Hilarité*)

► **M. François Bausch** (*déi gréng*).- Dir kënnt hien net douewe gesinn, well Dir sidd ni do! Dir sidd ni do!

(*Hilarité*)

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*).- Déi zweet Saach, déi ee muss festhalen, dat ass, datt 1997 deen deemolege Minister, den Här Robert Goebbels, wéi e mam Projet hei an d'Chamber komm ass, duerno op ganz hefteg Kritike gefall ass, net weinst dem Prinzip vun der Nordstrooss, mä weinst der Aart a Weis wéi de Projet déposéiert an analyséiert gi war. Dat war relativ am Hauruck-Verfahre gaang, d'Etüden, déi waren embryonnaire.

Et huet och ganz kloer esou ausgesinn, datt alleguerten déi Warnungen, fir iwwerhaupt en Tunnel, fir op dee Wee ze goen, datt deene keng Rechnung gedroe ginn ass. Ganz vill Leit hunn drop higewisen, datt d'Terrainen douewen net adaptéiert wieren, fir en Tunnel ze bauen. A mir hunn als ADR gefrot - an do-duerjer hate mir ons deemools och bei dem Gesetzesprojet enthalten -, datt sollt en alternative Projet gekuckt ginn, mat enger Tranchée ouverte, wou een deen Abléck e Couloir an d'Bierger gemaach hätt, wou een deen dann herno zougedeckt hätt mat Bëton, zougemaach hätt mat Bëton, an dann nees erëm Buedem driwwer.

Ech mengen, dat wier eng Aart a Weis gewiescht, déi ons héchstwahrscheinlech méi bëlleg komm wier wéi déi Saach, déi mer hei kënne maachen. Well op deem Punkt do, op där Plaz do et vill méi riskéiert ass, fir op de Wee ze maachen. Par contre gesäit een...

► **Une voix.** - D'Tunnelen an d'Stad!

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*).- ...mat den Tunnelen an der Stad, do läit de gesamt...

► **Une voix.** - Ah, do ass en anere Buedem. Jo!

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*).- ...scho gesinn, datt déi Kanalisatiounen gebaut hunn, datt dat do picobello an der Stad geet an ouni Risiko an ouni Déplacement...

(*Interruptions diverses*)

► **M. le Président.** - Ech bieten lech, elo dem Här Henckes nozelauschteren!

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*).- ...well gréng gëtt awer deier! An duerfir, wann Dir wëllt... Déi Leit am Norde wëssen alleguerten, wann déi gréng Meeschter wieren hei am Land, da géife se alleguerte mat der Geess douewe goen, well dat ass ongeféier dat Eenzege, wat douewe géif nei gemaach ginn.

► **Une voix.** - No de Resultater bei de Wahlen, mengen ech, gesinn d'Leit dat Ganzt awer...

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*ADR*).- ...de Robert Goebbels... hei ass der Chamber deen Abléck e ganz schlechte Projet virgeluecht ginn, an dat kréie mer haut alleguerten ze spieren. Et koom eng éischt Rallonge 2005 vun 225 Milliounen, an elo kënnt nach eng vun 58 Milliounen, wat en Total vu 654 Milliounen Euro ausmécht, mä dat ass op engem Bauindex-Präis vun Oktober 2010 respektiv 2009.

An de richtige Chiffer, dee mer haut en fait mussen am Budget festhalen, wann een dat aktualiséiert, da gesäit een, datt déi ganz Nordstrooss, déi 15 Kilometer, déi mer do bauen, datt dat eng 850 Milliounen Euro wäert kaschten! Esou huet de Conseil d'État dat ausgerechent. Vlächcht eng Millioun méi oder manner, mä et wäert awer an déi Richtung do goen.

An ech mengen, dat ass e gehéierege Montant. Do sinn, bien entendu, zousätzlech Sécherheetsmoosname geholl ginn. Dat ass och richtig, mä ech mengen, d'Basis selwer, fir op de Wee ze goe vun enger Nordstrooss mat Tunnelen, déi war falsch. Mir hätte sollen do Alternative kucken an notament déi vun der Tranchée ouverte, wou een herno hätt kënne den Tunnel zumaachen an nobauen, anstatt iwwert dee Wee ze goen, dee mer elo zrëckbehalen hunn.

Dat schéngt mer dee falsche Wee gewiescht ze sinn, an dofir wäert d'ADR sech och bei deem Projet enthalten, sou wéi se dat scho bei deenen zwee éischte Votë gemaach huet 1997 an 2005.

Mä et stelle sech awer an deem Kontext och nach e puer aner Froen. Ech wollt den Här Minister froen, ons seng Meinung ze soen zu där

deelweiser Realisation vun der Westtangente; do gëtt och nach dovunner geschwat. Mir ass gesot ginn, datt dat soll deen Ablack ganz ewechfalen. Da gëtt nees gesot, datt Deeler sollen dovunner realiséiert ginn.

Ee Problem, deen och wäert optauchen, dat ass um Kierchbiereg, well sech do de ganze Verkéier wäert konzentréieren. Do brauch een also Opfangparkingen. Ech mengen och, datt de Projet Tram op där Plaz net wäert de Verkéiersproblem léisen a sech, mä datt et do effektiv besser wier, wann een eng Alternativ hätt, déi zu engem gudden Deel och géif op den Zuch zrëckgräifen an och do eng énnernerdesch Lösung iwwert de City-Tunnel notament kéint realiséiert gi fir déi Streck vun der Gare op de Kierchbiereg.

Déi aner Saach, déi ee muss festhalen, dat ass, datt ech och mat Freedem héieren hunn, datt ganz vill Leit, ganz vill Deputéierten hei aus dem Norde sech agesat hunn, fir datt déi Nordstrooss och sollt weider ausgebaut ginn op véier Bunnan. A mir haten als ADR eng Motion an deem Sënn eraginn. Leider ass déi vun der Majoritéit hei an der Chamber verworf ginn. Ech bedauern dat.

Dat nach eng Kéier gesot, wäerte mir ons bei deem Vote enthalten, net well mer géint de Prinzip vun der Nordstrooss sinn, mä well mer géint déi Aart a Weis sinn, wéi 1997 den Dossier geholl ginn ass, wou Der dee schlechte Wee gewielt hutt.

► **M. Fernand Kartheiser** (*ADR*).- Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Henckes. Elo kritt d'Wuert den zoustännegen Nohaltegkeitsminister, den Här Wiseler.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*. - Merci, Här President. Da loosst mech emol am Ufank de Wonsch ausdrécken, datt mer an deenen nächste Jore kënne déi „never-ending story“ hei endlech zu engem Enn bréngen, well dat wär scho gutt.

Ech mengen, haut gesäit et awer dozou esou aus, datt mer kënne 2014 de Bau fäerdeg bréngen an duerno eng Rei Testphasë maachen an 2015 zur Ouverture vun där Nordstrooss do kommen, eng Nordstrooss, déi a mengen Aen nach wie vor eng Strooss ass, déi mer brauchen, well se awer e grouse Flux, deen an den Norde geet respektiv aus dem Norde kënnt, op eng ganz aner Aart a Weis fléissen deet.

Ech well och haut net nach op déi Diskussiounen, déi total onsënneg sinn, erëm agoen, fir ze soen, wär déi eng Variant oder déi aner Variant verkehrerdesch, ëmweltméisseg besser oder méi schlecht gewiescht. Dat sinn alles Diskussiounen, déi hu mer viru 15 Joer gefouert, a wann ee bis ufänt ze bauen, huet ee besser opzehalen ze diskutéieren an et bis zum Schluss ze bauen, well alles anescht huet an deem Moment kee Sënn méi.

Ech stoung schon eng Kéier viru siwe Joer hei op dëser Tribün mat där zweeter Rallonge vun där Nordstrooss. Déi Zäit war et eng Rallonge, déi mer gestëmmt hunn en urgence, well ech ka mech erënneren - et war, mengen ech, ee vun deenen éischte Projeten, déi ech als Baute-minister gemaach hunn -, déi Zäit war et esou, datt mer mat där Enveloppe financière, déi mer '97 kruten, quasiment zum Schluss waren a keng Engagementen hu méi kënne maachen, ouni en neit Gesetz gehat ze hunn.

Mir hunn och sengerzäit analyséiert, wéisou dann, well déi Zäit war et wierklech e groussen Dépassement. Dat waren 225 Milliounen, déi hu missen zousätzlech zu deenen eppes an déi 300, déi gestëmmt waren, gestëmmt ginn. An et ass a sech, an dat muss ech nach eng Kéier kloer an däitlech hei soen, festgestallt ginn, datt '97, wéi d'Gesetz gemaach ginn ass, dat op wierklech extrem sommainé Pläng gemaach ginn ass, ouni datt et manifestement méiglech war, déi richtig Präisfeststellunge '97 ze maachen.

Dat heescht, dat éischt Gesetz ass an enger Phas evaluéiert ginn, Präisser bestëmmt ginn, wou Ponts & Chaussées sengerzäit net d'Méiglechkeet hat, fir dat an deem Definitiven esou festzustellen, datt d'Approche dovunner méi no gewiescht wier.

Dat war eng vun de Léieren d'ailleurs, déi mer sengerzäit doraus gezunn hunn. A mir hu sengerzäit doraus geschloss, datt mer am Fong esou Projekte wéi dat hei, am Allgemenge Bauprojeten, net méi géifen op APSen hei an d'Chamber bréngen, well et och um Niveau vun engem Avant-projet sommainé net méiglech wär, och nëmmen approximativ, haapt-sächlech bei esou enger grousser Technicitéit wéi dat hei, kënne e Projet finanziell méi no ze bestëmmen.

Mä mir hu gemeinsam beschloss, datt mer nëmme méi géife mat APDen - Avant-projets définitifs - an d'Chamber kommen, och wann dat an der Entstehungsphas vun engem Projet

vill méi spéit ass, mä et awer eis als Administration, als Ministère d'Méiglechkeet gëtt, fir vill méi no ze kommen zu der Realitéit vun engem Projet. An dat ass och, wat an där ganzer Émstellung sengerzäit geschitt ass.

Beim zweete Gesetz, do ware mer vill méi no bei der Feststellung, an trotzdeem muss ee soen, datt mer, well mer net déi verschidde Phasagen do gebraucht hunn, wou ee Chantier respektiv een Tunnel nom aneren a mengen Aen hätt misse gestëmmt ginn, datt mer och do nach wäit ewech ware vun enger Rapproche, déi konsequent konnt gemaach ginn, well 2005 hu mer gestëmmt, 2015 geet déi Strooss op.

Dat ass nun awer e Chantier, deen zéng Joer an der Chantiersphas ass. An och fir zéng Joer virun, 2005, ze bestëmmen, wéi vill datt 2015 - an Dir maacht d'Décompté '16 a '17 -, wéi vill Der dann zéng, eelef, zwielef Joer duerno an der Realitéit braucht, fir wierklech esou e Chantier wéi dat hei mat all senger Envergure, mat all senger Technicitéit fäerdeg ze maachen, dat ass net evident.

E puer Beispiller vun deem, wat anescht gelaf ass, wéi et a sech '97 respektiv och nach 2005 geplangt war. E puer Beispiller, an ech erkläre se vlächcht an anere Wieder wéi de Rapporteur, den Här Clement, deem ech villmools Merci soe fir déi gutt Aarbecht, déi en an deem Gesetz - wéi an anere Gesetz d'ailleurs - gelescht huet.

Dat éischt Beispill fir ze nennen, dat ass, datt mer 2005 no enger Direktiv geschafft hunn, déi 2004/54/CE heescht. An Zwëschenzäit, 2006 ass awer dee sougenannten RABT, d'Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, ëmgeännert ginn, a mir hunn och, ouni datt dat wesentlech Ännerunge waren, awer eis selbstverständlech un déi nei Bestëmmungen ugepasst.

Dat huet zum Beispill geheescht, datt mer de Compartimentage vun esou engem Tunnel vun zwee op dräi hu missen ëmfonctionnéieren; dat huet zum Beispill geheescht, datt mer hu missen higoen, fir e Local technique supplémentaire ze maachen, wat natierlech säi Käschtpunkt hat.

En anert Beispill, dat ass, datt mer d'Fundatiounen hu missen adaptéiere fir de Portail...

(*Brouhaha*)

► **M. le Président.** - Ech bieten lech, dem Här Minister nozelauschteren!

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*. - ...fir den Eclairage indirect ze maachen, wat sech och aus sécherheetstechnesche Grënn als besser erweisen huet. Mir hunn eng Mise en place vu Systèmes d'inspection et de drainage gemaach, an zwar hannert dem Bëton, fir e kënne ze kontrolléieren, hannert dem Bëton, ob e géif fonctionnéieren, a wa mer Problemer domadder hätten, fir méi schnell kënne feststellen, wou d'Problemer wären a wéi se ze behieve wären. Dat war am Ufank net esou geplangt, huet eis awer en phase de chantier als sënnvoll zousätzlech geschéngt.

Aner Dépassementen sinn doraus entstanen, datt mer Bëtonsarmaturen hu misse ganz anescht gestalten, well effektiv eng Sous-estimation do komm war, mä notament och dowéinst, well Eurocode-Normen, déi applikabel gi waren, ganz anescht hu misse berechent ginn. Et waren och Dépassementen vun de Quantitéite vum Bëton projeté, de Spritzbëton, deen een op d'Cavitité mécht, an dat haapt-sächlech fir d'Sécherheet vun deene Leit besser ofzesécheren, fir déi besser ze garantéieren, wat eis extrem wichteg war. Och dat ass en phase de chantier zousätzlech décidéiert ginn.

Et war och eng Erhéijung vun de Foragen an der Sektioon vun der Klass 4 festzustellen. Dat ass elo extrem technesch, mä dat sinn alles Saachen, déi en cours de chantier festgestallt gi sinn, wou virun eppes anescht supposéiert gi war an déi schwéier waren anescht trotzdeem während dem Chantier hinzekriien.

E klassesche Problem, dee mer och festgestallt hunn: Bei der Adjudication vum Stafelter waren Devisé gemaach ginn. Mir kruten och eng Rei Offeren eran. Mir hunn awer just festgestallt, datt déi bëllegst Offer 11,5 Milliounen iwwert dem Devis war. An da soen ech, wann Der esou eppes ausschreift, da stitt Der natierlech do, wann Der Offeren erakritt, onvirgesinn 11,5 Milliounen iwwert dem Devis. Wat kënnt Der da maachen?

Da kënnt Der nach eng Kéier frësch ausschreien. Dat ass eng Méiglechkeet. Da verléiert Der sechs Méint bis e Joer, mat all deenen



zousätzleche Käschten, déi et huet, an Dir sidd nach net sécher, datt et bei deenen nächsten Offeren dann, déi Der erakritt, méi bëlleg gëtt.

Wann Der Pech hutt, gëtt et dann nach eng Kéier méi deier. An duerfir hu mer d'Décisioun geholl, och wann et 11,5 Milliounen iwwert dem Devis war, awer d'Adjudicatioun ze ginn, well mer gesot hunn: Et ass méi virsiichteg, mer wëlle virukommen. An de Risque, fir et duerno méi deier ze kréien duerch d'Délaïen an duerch eng Adjudicatioun, déi awer net méi bëlleg gëtt, deen ass esou grouss, datt mer op deen do Wee gaange sinn, nodeems datt mer och d'Comexbu doriwwer informéiert haten.

Mir hunn och zum Beispill eng Rei aner Detailer bei der neier Estimatioun vun de Sécherheets-équipement. Well mer eng Erfahrung haten aus dem Tunnel Gousselerbiere, ass dat alles réevaluéiert ginn, huet och misse réevaluéiert ginn. An do hu mer och, well mer Sécherheets-material huelen, wat performant ass, aner Käschtenevaluatiounen misse maachen.

Elo kann ee soen: „Dir hutt iwwerdrivwen“, mä ech erënneren, just virdrun hat den Här Negri eng Fro iwwert d'Sécherheet an den Tunnelen gestallt, firwat mer net déi Stroossebuchten do gemaach hunn, wou mer elo en Accident am Schwäizer Tunnel haten. Mä mer hunn déi net gemaach, well mer gesot hunn: „Et ass méi sécher, mir huelen aner Moosnamen, déi eis méi logesch a méi sënnavoll geschéngt hunn.“ Ech weess awer och, datt déi méi deier kaschten. Just, elo hu mer awer e Material, wou ech denken, wou ech hoffen, datt et wesentlich besser ass. A mir hunn domadder ebe genau dat vermieden, wat an deem Schwäizer Tunnel do virkomm ass.

Elo soen ech mer: Gott sei Dank hu mer déi Décisioun geholl! Mä eng vun de Konsequenzen ass, datt ech haut muss dostoen, fir lech dat do elo esou ze erklären. Elo soen ech: „Et deet mer leed, datt ech haut do muss stoen“, mä en fin de compte deet d'Décisioun mer awer net leed, fir et esou gemaach ze hunn.

Dee Chantier huet méi laang gedauert. Ech wär och natierlech léiwer mat där Nordstrooss scho 14 virun de Wahle fäerdeg. Dat kann ech lech ganz gär soen. D'Konsequenz ass, datt ech trotzdem 2015 och nach eng Kéier wëll d'Awieung maachen an duerfir 2014 nach eng Kéier wëll probéieren, dee Boulot hei weider ze hunn. Enfin, dat ass awer eng aner Geschicht. Do muss mer nach driwwer kucken.

Mä de Fait, datt et méi laang gedauert huet, dat ass, datt och d'Direction des travaux d'Regie, d'Surveillance, well et ebe méi laang dauert an de Joren, och méi muss bezuelen, well all déi Leit, déi mer fir déi Aarbechte brauchen, och méi laang mussen sur place sinn.

Mir hunn en Éclairage plus performant an d'Chantierstunnele gemaach. Firwat? Mä well mer mat de Leit festgehalen hunn, datt mer dee ganze Bauschutt, dee mer uewen um Bierg gelagert hunn an dee mer wollten ënnen zum Schluss un de Schwunnendall déposieren, net duerch d'Dierfer géifen huelen, well soss hätte mer Honnerten, Dausende Camionen iwwert déi kleng Stroossen duerch d'Dierfer missen huelen. Mä well mer d'Leit wollte verschounen, hu mer gesot, huele mer déi duerch den Tunnel selwer, och wann deen nach net fäerdeg ass, mä mer kënnen de Chantiertrafic awer doduerchlafel loossen. Mä da brauche mer en aner Éclairage, fir dat a Sécherheetskonditiounen kënnen ze maachen.

Déi Décisioun hu mer aus deem do Grond geholl, well mer de Leit net wollten Dausende Camionen duerch déi kleng Stroossen zoomuden. Elo kann een et richtig oder falsch fannen. Et huet méi deier kascht. Ech fannen et richtig, mä et ass e Grond, firwat ech de Mëtten hei stinn ze erklären, firwat esou eng Décisioun geholl ginn ass.

Mir hu Silencieuxen op d'Ventilatore bäigemaach, well mer festgestallt hunn, datt extrem vill Kaméidi war, fir déi Leit, déi ronderëm gewunnt hunn, schwierig tolerabel. Dat hu mer bäigebaut. Et huet méi deier kascht.

Et sinn eng Rei besser Membrane-d'étanchéitée gebaut ginn, well mer wollte sécher sinn, datt et och géif halen, well mer och méi Waasser festgestallt hunn op deene Plazen. Et sinn aner Drainagesysteme gemaach ginn, déi méi laang halen. Ech hoffen, datt duerch dat, wat et elo méi kascht huet, mer och wesentlich manner Entretienkäschten an deenen nächste Jore wäerten hunn.

Dat sinn elo e puer Posten, déi ech lech wollt erklären an déi ech lech wollt soen, fir ze erklären, wat an esou engem Dossier wéi deem hei einfach ka geschéien, well et en Dossier ass,

deen extrem komplex ass. An dann ass d'Fro, déi ech mer stellen als Minister, dee responsabel ass fir d'Ponts & Chaussées, an dat ass déi: Konnt Ponts & Chaussées dat alles virdrun esou gesinn?

Virdrun huet ee gesot: „D'Chamber ass hei op d'A gedréckt ginn.“ An ech froen: Ass dat déi richtig Fro? An ass d'Antwort, datt d'Chamber op d'A gedréckt ginn ass? A meng Antwort ass do, well ech dat jo all Dag elo suivieren, wat hei fir Décisiounen mussen geholl ginn a firwat mer déi Décisiounen huelen, datt hei kee wollt, weder d'Administration nach de Ministère nach de responsabele Minister, weder d'Chamber nach iergendeen aneren op d'A drécken.

Mä hei ass et drëm gaangen, fir e Chantier, deen extrem technesch, extrem schwierig war, ënnert de beschte Konditiounen ze gërieren an och ze garantieren, datt mer iwwert déi Jore kënnen déi Sécherheet haut an an Zukunft och an deem Chantier do anhalen. Hei war kee schlechte Wëllen, och keng Inkompetenz an deem Projet.

Mä mir hunn och - dat wëll ech och gär zouginn -, och d'Administration huet während esou engem Chantier, deen awer unique war... Esou een hate se nach net gemaach. Esou Tunnelen wéi dat do huet weder de Ministère nach d'Ponts & Chaussées gebaut. Do hu mer och wesentlich geléiert derbäi. Virun deenen Tunnelen hei - virum Markusbiere, virum Gousselerbiere, virum Grouff - hat jo keen Tunnelen gebaut.

Jo, d'Fro ass, wann een en anere Wee gebaut hätt, ob d'Tunnelen hätte misse sinn. Déi Fro kann ee stellen. Déi kann een esou oder anescht beäntweren. Déi eng beäntweren esou, déi aner beäntweren anescht. Ech stelle just fest, datt de Projet, esou wéi e gestëmmt ginn ass, mat all sengen Autorisatiounen, déi komm sinn, mat senger Akzeptanz, déi e sengerzäit an der Chamber hat, dat hei virgesinn huet.

A mir hunn dat exekutiert, esou wéi et virgesinn ass. Duerfir wieren ech mech, wa gesot gëtt, datt d'Administration oder de Ministère iergendeen hei hätt wëllen op d'A drécken. Ech mengen och net, datt et Inkompetenz war, mä ech mengen, datt déi Chantieren nun einfach mat esou vill Aléaen, mat esou vill Onvirgesi sinn, datt se ganz schwierig sinn am Grëff ze halen.

Firwat? Mä d'Längt vum Chantier: zéng Joer säit dem leschte Gesetz; 18 Joer, wa mer fäerdeg sinn, am Ganzen. 18 Joer huet dat gedauert! Wien hätt da 97 kënnen elo mat allem op den Euro près feststellen, wat et 2015 kascht huet? Also dee musst Der mer awer bréngen! Och dee beschten Ingenieur vu Ponts & Chaussées - 18 Joer duerno! - muss dat awer emol fäerdegbréngen!

D'Komplexitéit vum Chantier, hunn ech gesot.

D'Onsécherheet och vun deem, wat een ënnert dem Buedem fënnt. Elo hu mer Buerunge gemaach - ech weess net wiwill; fofzeg, honnert Buerungen? - pro Tunnel, fir feststellen, wéi dann d'Konsistenz vun deem Buedem war. Mir hu se gemaach. Et ass och esou festgestallt ginn. Et ass supposéiert ginn, datt et esou wier, mä schlussendlech war et awer a verschiddeenen Déiften anescht. Et waren aner Stabilitéiten. Et hunn aner Moosname misse geholl ginn. Et waren aner Excavationsklassen.

D'Normen, déi änneren - ech hunn der virdrun zweemol genannt - en cours de route. An et ass och normal, datt innerhalb vun 18 Joer déi Sécherheetsnormen änneren. Schlussendlech huet sech am Tunnelbau an deene leschte Jore villes beweegt. Et ass villes geschitt.

Soumissiounen. Ech hu virdru beschriwwen, wann... Dat kënnt an dësem, mä och an anere Chantiere vir. Ech kréien héiansdo Soumissiounen, déi vill méi bëlleg sinn; dann hunn ech Chance. Mä ech kréien der awer och, déi méi deier sinn. Dat war hei de Fall. An dann ass dat esou. Da kann een nach esou gutt Devisé maachen, wann een op enger Soumissioun, well ebe wéineg Leit, wéineg Offeren erakommen, Problemer huet. Dann huet ee Problemer drop an da muss ee kucken, wéi een am Rescht vum Projet domadder eens gëtt.

Accidenter, déi virkommen. Mir haten e Gousselerbiere, dee gerétscht ass. An och wa mer dann iwwert d'Entreprise effektiv Saachen ermëkreie respektiv iwwert d'Assurancé verschidde Sommen ermëkreien, da sinn nach Retarden, déi doduerch entstinn. A Retarde kaschten dann och erëm. An déi kréie mer natierlech net, weder duerch d'Assurancen nach duerch d'Entreprises, ermëbezuelt.

Mir hunn eng Rei juristesche Prozeduren, déi eis och kascht hunn.

An dann, muss ech soen, dat, wat mer natierlech drauser geléiert hunn, dat ass net méi aus dem APS eppes ze maachen, dat a verschiddeenen Tranchen ze maachen. Mä bei Micheville hate mer jo d'Diskussioun iwwert de Saucisson-

nage. Ech mengen, datt et awer nach besser gewiescht wier, hei hätte mer Tunnel pro Tunnel gestëmmt, an e régulière Suivi ze maachen, dee mer och zesumme mat der Comexbu an esou Dossiere wéi deem hei maachen.

Fläicht, obwuel meng Zäit ofgelaf ass, nach ganz kuerz Äntwerten, Här President, wann Der erlaabt, op déi eenzel Froen, déi gestallt gi sinn.

Den Här Henckes huet gesot, 850 Milliounen Euro géif de Conseil d'État soen, hätt et kascht. Ech mengen, de Conseil d'État huet dat zesummegerechent, wéi wa jiddwer Dossier oder jiddwer Gesetz gestëmmt gi wier am aktuellen Index. Mä ech mengen awer net, datt een esou ka rechnen. Well mir bezuele jo awer nun trotzdem all Rechnung dann, wa se ufält. An Dir musst am Prinzip all Rechnung ofrechnen op deem Datum, wou se ufält, a mat deem Indexstand, wou se ufält.

An duerfir ass et esou schwéier, en indexkorrigierte Präis ze nennen. Mä wa mer en indexkorrigieren, läit e bei ronn 650 Milliounen. Wann ech en op den Index 97 huelen, da läit en natierlech vill drënner. A wann ech alles - mä, ech mengen, déi Rechnung wär wierklech falsch - op den heutigen Index oder op dee vu muer rechnen, läit en natierlech do, wou de Conseil d'État seet. Mä ech mengen net, datt een esou ka rechnen, fir de Leit e reelle Präis ze soen.

Den Här Etgen, deen huet ganz léif de ganze Programm beschriwwen an huet mech total iwwerzeegt, muss ech em soen, datt dat, wat mer virgesinn hunn ze maachen, och dat Richteg ass. Well dat, wat Der beschriwwen hutt, wat mer alles solle fir den Norde maachen, ass genau dat, wat mer an deene Programmer an deenen nächste Joren hunn. An ech hoffen, datt mer dat an deenen nächste Joren och kënnen esou ëmsetzen.

Da wollt ech der Madame Lorsché nach soen... Dir sot, d'Nordstrooss hätt sollen, hätt missen ersat ginn duerch en uerdentlechen öffentlichen Transport, dee mer bauen. Also, ech soen lech ganz kloer: Ech mengen, datt mir deen öffentlichen Transport müssen esou maachen,...

► **Mme Josée Lorsché** (déi gréng).- Dir sidd jo besser wéi Är Virgänger.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- ...datt e performant an effikass ass. An ech mengen, datt mer och alles drusetzen, fir dat esou ze maachen. Mä duerfir, all déi Efforten, déi mer op där Nordstreck maachen, och all déi Park & Riden, déi mer bauen, duerfir och deen Arrêt Pont Rouge, dee mer maachen, deen d'Nordstreck wesentlich wäert verbessern.

Mä ech soen lech: Och wa mer dat alles gemaach hunn, brauche mer awer déi Nordstrooss nach. An ech mengen, datt mer einfach déi zwou Saache mussen maachen, wa mer wëllen, datt den Norden déi Zukunft kritt, déi mer alleguer gär hätten, datt e soll kréien.

Den Här Henckes huet iwwert d'Westtangente nach d'Fro gestallt. Ech sinn dovunner ausgegangen, datt mer am Plan sectoriel «Transports» deen ënneschten Deel, wat fréier eng Westtangente war, mä wat et awer elo net méi ass, als e logesch Konzept solle gesinn, well dat erlaabt eis, dee ganze Verkéier, deen aus dem Weste vum Land kënnt, opzefänken an deen net duerch de Briddel, Rollengergronn an d'Stad ze huelen, mä iwwert deen Deel, de Contournement vun Olm-Kielen erfroze huelen op d'Autobunn, déi vun Arel kënnt, an duerch déi normal Strecken an d'Land eranzeféieren.

An ech estimieren, wann déi Nordstrooss och bis op ass, datt mer deen zweeten Deel vun deem, wat déi Westtangente war, net méi an deem Moment brauchen, wa mer deen ënneschten Deel hunn, well dee Kielen-Olm contournéiert a well en eis och d'Desserte zu där Zone industrielle gëtt. Wann déi Nordstrooss elo op ass, da moosse mer natierlech dee ganze Verkéier an da kucke mer definitiv, ob dat esou ass oder ob et net esou ass.

Wat de Problem Kierchbiere ugeet, Här Henckes, do hat Dir ganz recht, Dir hat do gutt ugefaangen, an ech hat gemengt, Dir géift elo zur logescher Konklusioun kommen, datt mer deen Tram géife brauchen. Mä ech war du fuerchtbar enttäuscht, wéi Der net zu där Konklusioun komm sidd, well dat wier déi richtig Konklusioun gewiescht.

Mä richtig ass, datt mer natierlech déi Opfarparkinge brauchen op der ganzer Streck, ob dat Miersch, Luerezwiler, Colmar-Biere ass, an natierlech och op der Luxexpo, an datt mer en och um Héienhaff brauchen, mä datt ech awer contrairement zu lech iwwerzeegt sinn, datt mer da müssen d'Leit mat engem uerdentlechen Héichcapacités-Tramsystem opfänken, fir se an d'Stad eranzehuelen, an datt dat dat Mëttel ass, wat geet. Dat ass dann den Ënner-

scheid tëschent eis zwee. Fir de Rescht si mer eis an Ären Iwwerleeunge selbstverständlech eens.

Ech soen lech Merci, datt Der nogelauscht hutt, an dann e Merci all deene Leit, déi matgeschafft hunn un dësem Text an déi en och ënnerstëtzen.

► **M. le Président**.- Merci dem Här Nohal-tegteekesminister. Domadder wär d'Diskussioun ofgeschloss, a mir kommen zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6396 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6396 ass ugehall mat 48 Jo-Stëmmen, géint 7 Nee-Stëmmen a 5 Enthaltungen.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt (par M. Marcel Oberweis), MM. Fernand Boden (par Mme Christine Doerner), Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert (par M. Marc Spautz), Ali Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen (par M. Serge Wilmes), MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessy Scholtes, MM. Marc Spautz, Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert, Serge Wilmes et Michel Wolter (par M. Jean-Paul Schaaf);

MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Fernand Diederich, Georges Engel, Ben Fayot (par Mme Claudia Dall'Agnol), Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch (par M. Georges Engel), MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz;

MM. André Bauler, Eugène Berger (par M. Claude Meisch), Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur (par M. Carlo Wagner), MM. Fernand Etgen, Paul Helming, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner.

Ont voté non: MM. Claude Adam (par Mme Viviane Loschetter), François Bausch, Félix Braz (par M. Camille Gira), Camille Gira, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché et Viviane Loschetter.

Se sont abstenus: MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen (par M. Jacques-Yves Henckes), Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser;

M. Serge Urbany.

Wëllt ee seng Enthaltung begrënnen?

(Négation)

Dat schéngt net de Fall ze sinn.

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

(Assentiment)

Dann ass dat esou décidéiert.

Haut de Mëtteg hu mer zum Schluss vun eisen Debatten eng Interpellatioun vum Här Fernand Kartheiser iwwert d'Gewalt géigeniwwer vun Autoritéitspersounen. Hei ass d'Riedezäit nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: déi Häre Kaes a Bettel, d'Madame Dall'Agnol, den Här Gira an den Här Negri. D'Wuert huet elo den Auteur vun der Interpellatioun, den honorabelen Här Fernand Kartheiser. Här Kartheiser, Dir hutt d'Wuert.

12. Interpellation de M. Fernand Kartheiser sur les violences exercées contre des détenteurs d'autorité

Exposé

► **M. Fernand Kartheiser** (ADR), *interpellateur*.- Villmools Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, déi Interpellatioun vun haut huet als Zweck, d'Regierung an d'Öffentlechkeet op e Phenomeen opmierksam ze maachen, deen an eisen Aen am héchste Mooss inakzeptabel ass an dowéinst och eng ganz enersgesch politesch a juristesche Antwort muss kréien. Et geet ëm d'Frechheeten, sougenannt „Incivilitéiten“, d'Rebellioun an dacks och oppe Gewalt géint Persounen, déi duerch hire Beruff eng allgemeng oder méi spezifesch Uerdnungs-, Sécherheets- oder Kontrollfunktoun bekleeden.

Dëst sinn an éischer Linn d'Membere vun der Police, mä och d'Kontrolleren an d'Chaufferen an den öffentlichen Transporter, d'Léierpersonal an de Schoulen, d'Kontrollere vun der Zone bleue, d'Membere vun enger Rei vu Stats- a Gemengeverwaltungen, déi een elo hei net brauch all opzezielen, fir op de Problem hinzeweisen. An der Lescht héiere mer och vun Ugrëffer géint Arbitteren am Sport a souguer géint Membere vun der Protection civile am Asaz. Dat ass inakzeptabel!

Dat alles si Leit, deenen hire Beruff oder fräiwëllegen Asaz ënner anerem och doranner