Cour européenne de Justice. Déi eng, déi kucken dann, ob d'Applikatioun vum Traité richteg ass, an déi aner kucken, ob d'Mënscherechter richteg ëmgesat ginn.

An am Kader vun deenen Iwwerleeungen, all déi ech elo gesot hunn, ass effektiv e Bréif erakomm an de Ministère, wou gesot ginn ass, hei zu Lëtzebuerg géife Gemengen dës Prinzipië violéieren. Dat ass vu Bréissel komm, a mir hunn dat dann och gekuckt, an duerfir hunn ech déi Circulaire den 18. November erausgeschéckt, déi eben de Gemenge soll soen, dass se déi Prinzipien, déi invoquéiert ginn, ebe vun der fräier Circulatioun vu Marchandisen a Servicen, vun der Fräiheet vum Eenzelnen, dass déi sollte respektéiert ginn.

Doriwwer eraus gëtt et eng nei Jurisprudence souguer, déi de Prinzip vun der Non-discrimination och nach bréngt. Dat ass a Schweden geschitt. Do ass en Iraker, dee wollt an engem Haus gären irakesche Fernseh kucken, e wollt eng Parabolantenn opriichten, a si waren net d'accord. Dunn huet de Mann misse plënneren. Och do huet d'Geriicht gesot, dat geet net, dee Mann, dee muss dat Recht hunn, fir déi Informatiounen ze kréien.

Duerfir hu mer déi Circulaire geschéckt. Déi weist ganz kloer, dass déi al Reglementer, déi mer an de Gemengen haten, déi deen do Prinzip justement praktesch exklusiv ëmmer a Fro gestallt hunn, dass déi mussen ofgeschaf ginn. Nichtsdestotrotz kënne mer d'Gemengen - wann et muss sinn, kënne mer dat nach maachen - eng Kéier uschreiwen, dass ee seet, dass et Restrictioune gëtt, déi ee kann eventuell zu dësem Recht aféieren. Mä déi Restrictiounen dierfen awer net diskriminatoresch sinn, also mussen de Prinzip vun der Proportionalitéit och bëinhalten. Dat mécht also d'Saach net ganz einfach.

Et kann een also reduzéiert eventuell verschidde Gemengen d'Méiglechkeet ginn, ënner verschiddenen Emstänn ganz konkret, zum Beispill wann et drëm geet, fir Gebailechkeeten ze schützen oder esou, dass een do vläicht Oplage ka maachen. Mä dat ass awer éischter restriktiv, wéi dass een dat ka grouss gesinn.

De Prinzip muss hei gëllen, de fräien Zougank muss deem Eenzelne bestoe bleiwen, dat ass ganz kloer, mä et kann een e vläicht aménagéieren, mä net verbidden. Dat ass dee grousse Prinzip.

Merci.

M. le Président.- Merci dem Här Innenminister.

Mir kommen elo zu der leschter Fro fir de Mëtteg, nämlech d'Fro N°156 vum Här Roger Negri un den Nohaltegkeetsminister iwwert d'Sécherheet an den Tunnelen. Här Negri, Dir hutt d'Wuert.

- Question n°156 du 24 avril 2012 de M. Roger Negri relative à la sécurité constructive dans les tunnels autoroutiers en cas d'accident, adressée à M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Roger Negri *(LSAP)*.- Här President, d'Press huet haut gemellt, dass déi technesch Ënnersichung vun deem trageschen, schwéiere Busongléck an engem Tunnel an der Schwäiz Ufank Mäerz, deen 28 Mënschen, dorënner 22 Kanner, d'Liewe kascht huet, ofgeschloss ass. Domat gëtt engem erëm schlagaarteg déi ganz Tragédie virun Ae gefouert a wéi séier schwéier Accidenter geschéie kënnen, mat hire fatale Konsequenzen.

De Bus an der Schwäiz ass jo an engem Tunnel, deen an déi zwou Richtunge befuer gëtt, op eng Bëtonskant vun enger Nothaltebucht geprallt. Dofir wollt ech den Nohaltegkeetsminister Claude Wiseler froen, ob en eis kéint e puer Detailer ginn iwwert déi konstruktiv Sécherheet an eisen Tunnelen hei zu Lëtzebuerg zu dësem Problem, fir esou fatal Accidenter ze évitéieren.

Ech soen dem Här Minister Merci am Viraus fir seng Äntwert.

M. le Président.- Merci dem Här Negri. D'Wuert kritt den Här Nohaltegkeetsminister Claude Wiseler.

M. Claude Wiseler, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Merci, Här President. D'Sécherheet an den Tunnelen ass eng Fro, déi ëmmer erëm um Ordre du jour ass, well ëmmer erëm Accidenter duerch ganz Europa geschéien. A mir hunn och scho méi wéi eng Kéier, notamment déi leschte Kéier, och nach an der Chamberskommissioun jo iwwert dës Problematik geschwat.

Dir wësst, datt eis Reglementatioun, d'Gesetz vum November 2007 an de Reglement vum Dezember 2007, u sech hei d'Sécherheet an den Tunnelen zu Lëtzebuerg regléiert, an dat op Basis vun där Reglementatioun iwwert den TERN-Réseau - Trans-European Road Network -, wou all déi Konditioune festgeluecht si fir d'Tunnele vu gewëssene Gréissten.

Mir hunn hei zu Lëtzebuerg décidéiert, fir déi Tunnelen, och wa se net an deem TERN-Réseau sinn, hei zu Lëtzebuerg esou ze équipéieren, datt se deenen Direktiven entspriechen. An ech mengen, dat war och eng richteg Décisioun, déi mer sengerzäit geholl hunn.

Wat elo den Accident vum 13. Mäerz 2012 op der A9 an der Schwäiz ugeet, wou en Autobus an eng Paroi vun enger Garage gerannt ass, do muss een einfach soen derzou, datt zu Lëtzebuerg et net virgesinn ass an eiser Gesetzgebung, datt mer esou Parkgaragë brauchen. Mir bräichten déi nëmmen, wa mer Tunnelen hätten, déi bidirectionnel wären.

Vu datt awer déi Tunnelen, déi mir hei zu Lëtzebuerg hunn, ëmmer nëmmen een Tunnel pro Direktioun hu respektiv zwee Tunnelen hunn, well mer mussen an zwou Direktioune fueren, huet dee Problem sech u sech hei net zu Lëtzebuerg gestallt. Dat heescht, mir hunn net deen Typ vun Anlagen. Mir organiséieren eis Sécherheet mat anere Mëttelen, wéi dat hei virgesi war.

Dir kennt alleguerten déi Mëttel, an haaptsächlech dat, wat mir hei utiliséieren: Dat si Systemer, déi mer DAI nennen, Détection automatique vun Incidenten. Dat heescht, wa mer iwwer elektronesch Systemer mierken, datt en Auto stoe bleift op enger Pist, well eng Pann ass oder wat och ëmmer, da ginn automatesch Alarmen déclenchéiert an et ginn duerch Luuchtesystemer déi Pisten dann och am Tunnel blockéiert.

Mir hunn och all esou vill Meter Méiglechkeeten, fir vun engem Tunnel an deen aneren eriwwerzegoen, fir Sécherheet ze organiséieren. An dee Moment hu mer och esou Trottoiressystemer, wou den Auto kann, wann e wëllt, sech liicht op den Trottoir parken, fir zu engem Deel zumindest aus der Strooss dann ze dégagéieren.

Dat, mengen ech, ass a war nach ëmmer fir eis méi en effikasse System wéi déi Parkanlagen, wou de toute façon, wann den Auto stoe bleift an der Mëtt, ee se net ëmmer erreecht respektiv wann et erop- an erofgeet, och schwiereg ass, fir dat esou ze erreechen.

Et muss een och soen, datt sengerzäit an der däitscher Reglementatioun esou Parksystemer an den Tunnelen zwar zréckbehal gi waren als Recommandatiounen, Lëtzebuerg se awer sengerzäit aus deene Grënn, déi ech genannt hunn, net iwwerholl huet, well mer aner Systemer méi sënnvoll a besser fonnt hunn a schlussendlech och déi däitsch Recommandatiounen net an déi Sécherheetssystemer vun den europäeschen Direktiven iwwerholl gi sinn. Sou datt mer am Nachhinein mat deem, wat mir préconiséiert hunn, recht behalen hunn an och frou sinn, datt mer déi Systemer esou installéiert hunn, wéi mer se installéiert hunn.

Dat, wat mir gemaach hunn, huet natierlech ee ganze Käschtepunkt gehat, an dat kënnt duerno an dem drëtte Gesetz vun der Nordstrooss nach eng Kéier zréck. An do wäerte mer nach eng Kéier dovunner schwätzen.

Ech soen lech Merci.

M. le Président.- Merci dem Här Nohaltegkeetsminister Claude Wiseler.

Domadder wäre mer um Enn vun der Froestonn. Mir kéimen elo nach zu dem Dépôt vun enger Motioun, déi den Här Michel Wolter wëllt virhuelen. Här Wolter, Dir hutt d'Wuert.

7. Dépôt d'une motion par M. Michel Wolter

M. Michel Wolter *(CSV)*.- Här President, léif Kolleegen, am Numm vun der Finanzkommissioun wéilt ech eng Motioun déposéieren, déi zum Zweck huet, der Regierung d'Méiglechkeet ze ginn, no gewëssene Konditiounen en integréierte Radiosréseau fir eist Rettungswiesen an eis Sécherheetsservicer an deenen nächste Joer sech zouzeleeën.

Ech soen lech Merci derfir.

Motion

La Chambre des Députés,

considérant

- que les forces de sécurité et de secours dépendent dans la réalisation de leurs missions de la disponibilité de moyens de communication performants, fiables et sécurisés;

- que les technologies et composantes à la base du réseau radio intégré des forces de l'ordre existant arrivent en fin de cycle de vie;

- que le Groupe d'Experts du Réseau Radio Intégré (GERRI) a analysé l'opportunité du déploiement d'un nouveau réseau radio sur base d'une technologie numérique;

- que le Ministère d'État a instauré en juillet 2011 un groupe de pilotage rassemblant les principaux utilisateurs et parties prenantes du réseau radio intégré pour analyser les différents modèles économiques de déploiement et de gestion envisageables d'un réseau numérique, l'expérience d'autres pays en la matière et les avantages et désavantages y liés;

- que le Gouvernement a décidé en date du 20 janvier 2012 de confier le déploiement et l'opération d'un réseau de radiocommunication numérique dédié aux services de secours et de sécurité à un opérateur économique;

- que par le caractère complexe et exceptionnel du projet, il est difficile d'apprécier d'avance, d'une part, les meilleures solutions techniques pour le déploiement et l'opération de ce réseau de même que, d'autre part, l'envergure précise de l'engagement financier qu'un tel réseau comporte pour l'État;

- que les conclusions des travaux du groupe de pilotage et les décisions du Conseil de Gouvernement ont été présentées à la Commission parlementaire des Finances et du Budget en date du 27 mars 20 12;

invite le Gouvernement

- à charger un opérateur économique du déploiement et de l'opération d'un réseau de radiocommunication numérique dédié aux services de secours et de sécurité, à maintenir ce principe pour la réalisation du projet, et ce conformément aux conclusions des travaux préparatoires;

- à lancer la procédure de marché public pour inviter des opérateurs économiques à faire des offres pour la conception, le déploiement, l'opération, l'entretien et la maintenance du réseau précité;

- à déposer, après la conclusion de cette procédure, au cours de l'année 2013, un projet de loi d'autorisation concernant le projet définitif, sous réserve qu'une offre acceptable pour l'État ait été remise.

(s.) Michel Wolter, François Bausch, Jean Colombera, Lucien Lux, Claude Meisch.

M. le Président.- Merci dem Här Wolter.

Mir kéimen dann elo zum éischte Projet de loi vun eisem Ordre du jour vun de Mëtteg, nämlech dem Projet de loi 6310, eng Direktiv iwwert d'Navigation aérienne. Hei ass d'Riedezäit nom Basismodell festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: den Här Etgen, d'Madame Lorsché an den Här Urbany. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Marc Spautz. Här Spautz, Dir hutt d'Wuert.

8. 6310 - Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;

2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation civile

Rapport de la Commission du Développement durable

M. Marc Spautz *(CSV), rapporteur*.- Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, mam Projet, deen ech elo d'Éier hunn lech virzestellen, setze mir eng Direktiv ëm, an zwar d'Direktiv 2009/12 vun der Europäescher Kommissioun.

De Projet de loi, mat deem mir dës Direktiv ëmsetzen, ass de 5. August 2011 vum Nohaltegkeetsminister déposéiert ginn, kuerz nom Rejet vum Recours en annulation, wourobber ech nach wäert zréckkommen. De 16. Dezember huet de Statsrot säin Avis derzou ofginn. Den 21. September 2011 hat d'Kommissioun mech schonn zum Rapporteur genannt. Den 18. Januar vun dësem Joer hu mir an der Kommissioun de Projet an den Avis vum Statsrot analyséiert. Well de Statsrot e puer Oppositions formelles hat, hu mir den 8. Februar eng Rei Amendementer ugeholl. Den 20. Mäerz huet de Statsrot de Projet fir d'Zweet aviséiert. An den 18. Abrëll huet d'Kommissioun de Rapport kënnen eestëmmeg unhuelen.

Kolleeginnen a Kolleegen, ech hunn lech vill Datumer un de Kapp gehäit, ouni dass mir, oder Dir nach awer genau wësst, wourëms et an där Direktiv geet. D'Zil ass et, en harmoniséierte Kader ze schafen, fir d'Flughafegebühren an Europa ze regelen. Heirënner fale Landegebühren, vun deene bei eis d'Administration de la navigation aérienne profitéiert, awer och déi Redevancen, déi fir d'Passagéier bezuelt ginn, oder och dann, wa Fligeren um Flughafe geparkt ginn.

Ech wëll hei ënnersträichen, dass d'Direktiv net d'Montantë vun de Gebühre festleet, mä eleng de juristeschen an de prozedurale Kader, dee muss respektéiert ginn, fir dës Redevancen ze fixéieren. Se gëllt fir all Flughafen an Europa an der EU, deen op ass fir all kommerzielle Loftverkéier a mat méi wéi fënnef Millioune Passagéiermouvementer pro Joer. A genau do läit de Problem, well Lëtzebuerg huet déi fënnef Millioune Passagéier net. Mä gläichzäiteg steet an där Direktiv, da wier et dee gréisste Flughafe vum Memberland - wat da fir Lëtzebuerg gëllt.

Ech wëll eng Kéier kuerz gesot hei op de Prinzip vun der Netdiskriminéierung an der Transparenz am Beräich vun dëse Flughafegebühren agoen. Eng obligatoresch Konsultatiounsprozedur vun de Flughafebenotzer duerch d'Gestionnairë vun de Flughäfen ass och virgesinn, an et muss eng onofhängeg Supervisiounsautoritéit an d'Liewe geruff ginn, fir onparteiesch Décisioune kënnen ze garantéieren. Dëst Organ muss juristesch ënnerschiddlech an a senger Fonctioun onofhängeg si vu sämtleche Gestionnairë vun engem Flughafen an och vu Fluggesellschaften.

D'Fro vun der Autorité compétente war dann och den Haaptpunkt vun den Aarbechte vun der Kommissioun. Den initialen Text hat d'Direction de l'Aviation civile als Autoritéit virgesinn, déi soll zoustänneg sinn. De Statsrot hat awer hei seng Awänn, sou dass d'Kommissioun festgestallt huet, dass den ILR soll déi Roll iwwerhuelen - a mir hunn dat och esou festgehalen - an d'Supervisioun iwwerhuelen amplaz vun der DAC.

Den zweete Punkt, iwwert dee mir hu misse schwätzen, ass dee vum Recours en annulation vun der Direktiv. Lëtzebuerg hat e Recours en annulation géint déi Direktiv gemaach, deen den 12. Mee 2011 rejetéiert ginn ass, woubäi den Délai fir d'Transpositioun de 15. Mäerz 2011 ofgelaf ass.

De Recours ass géint den éischten Artikel vun der Direktiv gaangen, déi beseet, dass se sech applizéiert: „…à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre".

Lëtzebuerg hat gefuerdert (veuillez lire: kritiséiert), dass dem Findel als eenzege Flughafen am Land aner administrativ a finanziell Obligatiounen opleie wéi anere vergläichbare Flughäfen, notamment an der Groussregioun, an dass domadder de Prinzip vun der Netdiskriminatioun géif violéiert ginn.

An Zwëschenzäit ass jo d'Iddi vum Flughafe Bitburg vum Dësch, wat schonn e bësse besser ass, mä soss wier dat - wa mir als Eenzeg hätte missen drënnerfalen - am Verglach zu Bitburg a Metz doudsécher e groussen Nodeel fir Lëtzebuerg gewiescht.

Als zweete Punkt hat Lëtzebuerg ugefouert, dass d'Prinzipië vun der Subsidiaritéit an der Proportionalitéit net géifen agehale ginn an dass doduerch méi Käschten a méi Prozeduren op de Findel zréckfalen. Dëst wier och am Kader vun engem Konkurrenzkontext an der Groussregioun désavantagéis fir Lëtzebuerg. Dës zwee Argumenter sinn der Cour de Justice net duergaangen, well si huet eise Recours als Lëtzebuerg net akzeptéiert.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, Dir hutt et am Laf vu mengen Ausféierunge gemierkt, dëst ass en technesche Projet, an duerfir verweisen ech fir déi weider Detailer och op den Avis vum Statsrot a seng Remarquë wéi op mäi schréftleche Rapport.

Ech wëll just nach drop agoen, dass en Avis vun der Chambre de Commerce komm ass, déi hiren Accord ginn huet. An ech géif och op dëser Plaz d'Zoustëmmung gi vun der CSV-Fraktioun. An ech géif hoffen, dass Dir alleguerten dëse Projet mat kënnt droen.

Merci.

M. le Président.- Merci dem Här Rapporteur Marc Spautz. Als éischte Riedner ass den Här Etgen agedroen.

Discussion générale

M. Fernand Etgen *(DP)*.- Merci, Här President. Ech wëll just dem Rapporteur Merci soe fir säi prezise schréftlechen an engagéierte mëndleche Rapport zu dësem Projet an him Merci soe fir seng Aarbecht.

Am Kontext vun der Flugsécherheet wëll ech nach drun erënneren, datt eng Question parlementaire vu mir vum 16. Januar, also viru méi wéi dräi Méint, iwwert d'Divergenzen tëschent der Administration de la navigation aérienne an der Direction de l'Aviation civile, iwwert d'Divergenze wat d'Applikatioun vun den europäeschen Direktiven ubelaangt, nach ëmmer net beäntwert ass, wuel wëssend, datt et awer keen direkte Lien do dertëschent gëtt an deem heitege Projet. Mir als DP-Fraktioun fannen dat net seriö a mir hoffen, datt mer gläich eng Äntwert op dës Fro kréien.

Wat de Projet vun haut ubelaangt, wëll ech selbstverständlech den Accord vun der DP-Fraktioun ginn.

Merci.

M. le Président.- Merci dem Här Etgen. Dann hätt ech just nach als Riedner den Här Urbany agedroen. Här Urbany, Dir hutt d'Wuert.

M. Serge Urbany *(déi Lénk).-* Merci, Här President. Dee Projet hei, dee geet op den europäeschen Traité an op eng Direktiv vun 2009 zréck, déi méiglechst niddreg Flughafegebühre fir Fluggesellschaften ustrieft. All Erhéijung vu Gebühre muss dokumentéiert a gerechtfertegt ginn. D'Fluggesellschafte mussen domat d'accord sinn, soss entscheet eng onofhängeg Regulatiounsgesellschaft.

D'Regierung wollt zwar eng Ausnahm fir Lëtzebuerg kréie virum Europäesche Geriicht, huet awer verluer. An interessant ass do virun allem an deem Urteel d'Argumentatioun vum Geriicht. Et huet gesot, zu Hahn an zu Charleroi, déi jo geholl ginn als Beispill dacks hei, drécken d'Low-Cost-Fluggesellschafte souwisou op d'Präisser, well et do vill op d'Präisser ukënnt bei deene Leit, déi mat deene Low-Cost-Gesellschafte fléien.

Zu Lëtzebuerg awer, wou et virun allem eng Clientèle vu Geschäftsleit gëtt, deenen eigentlech d'Präisser egal sinn, deenen et virun allem drop ukënnt, méiglechst no hei bei der Stad ze landen, muss een iwwert deen heite Wee Drock op d'Regierung als Bedreiwerin vum Findel maachen, fir d'Präisser ze senken.

A wie seet, Drock vun de Fluggesellschaften op d'Präisser, seet natierlech manner Einnahme fir de Stat, an dat heescht erëm eng Kéier Drock op d'Léin vun deem Personal, wat do schafft. Dat heescht och Drock op d'Ëmweltbedéngungen, zum Beispill eng Duerchlächerung vum Nuetsverbuet.

An et ass wuel keen Zoufall, dass sech elo an dëser Zäit déi éischt Low-Cost-Fluggesellschaft schonn zu Lëtzebuerg ugemellt huet. An dobäi gesäit eigentlech den europäeschen Traité vir, dass een och dem regionalen Aspekt vun engem Flughafe bei där heiter Regelung ka Rechnung droen.

Dat ass awer eng Bestëmmung vum Traité, op déi d'Lëtzebuerger Regierung sech virum Geriicht net beruff huet. Firwat? Well se jo selwer de Flughafe gesäit am Kader vun enger Konkurrenz géint déi aner Flughäfe ronderëm. Et kann een also soen, dass am Fong geholl hir eege Konkurrenzpolitik hei hir op d'Nues fält!

Ech stëmme géint dat Gesetz hei, wat am Fong geholl nëmmen e Gesetz ass fir d'Dereguléierung an de Präisdrock am Aviatiounssecteur unzedreiwen. D'Lëtzebuerger Regierung huet sech op eng Rei Argumenter beruff, awer, mengen ech, net op déi richteg Argumenter, déi een hätt misse gebrauchen, fir hei ze rechtfertegen, dass dat Gesetz hei sech net, dass déi Regelung hei sech net op Lëtzebuerg uwennt.

Ech soen Iech Merci.

M. le Président.- Merci dem Här Urbany. D'Wuert kritt elo den Här Nohaltegkeetsminister Claude Wiseler.

M. Claude Wiseler, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.-* Merci, Här President. Just e puer Remarquen, déi ech ze maachen hunn, nodeem datt ech selbstverständlech dem Rapporteur Marc Spautz an der Kommissioun Merci gesot hu fir déi gutt Aarbecht, déi hei gemaach ginn ass.

Wann ech den Här Urbany richteg verstanen hunn, war hie jo am Prinzip mat eis d'accord, datt mer géint déi Direktiv hei ugesicht hunn, well hie jo och dergéint ass.

M. Serge Urbany *(déi Lénk).-* Jo.

M. Claude Wiseler, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.-* Hien huet just gesot, mir hätten déi falsch Argumenter geholl, fir unzesichen. Mir hunn déi Argumenter geholl, wou mer gehofft hunn, datt mer géife gewannen, wou mer ugesicht hunn. Mir hunn awer, muss ech feststellen a musst Dir och feststellen, hei net gewonnen.

Mir sinn an där Situatioun, an där Konkurrenzsituatioun mat eisem Flughafen a mir musse probéieren an Zukunft och all déi Argumenter op eis Säit ze kréien, déi eis kënnen an deem Konkurrenzkampf, wou mer sinn, mam Flughafen och kënne bestoe loossen. Do wäerte mer och dat Bescht maachen, fir all déi Argumenter op eis Säit an deenen nächste Joren ze kréien.

Mä Dir wësst et, an der Aviatioun, ob dat elo am Cargo-Business ass oder ob dat am Passagéier-Business ass, ass d'Konkurrenz grouss an ass de Kampf an deene leschte Joren extrem staark.

Ech wëll dem Här Etgen äntwerten. Ech hat gemengt, mir hätten op seng Question parlementaire hei mëndlech geäntwert, well ech zweemol hei Stellung geholl hunn. Wann dat net de Fall ass, kucke mer dat direkt, datt Dir sofort eng Äntwert kritt. Dann deet et mer leed, dann entschëllegen ech mech. Mä selbstverständlech, wann dat net de Fall ass, kritt Dir kuerzfristeg eng Äntwert vun eis zougestallt.

Ech soen Iech Merci fir d'Zoustëmmung zu deem Gesetz.

M. le Président.- Merci dem Här Nohaltegkeetsminister. Domadder ass d'Diskussioun ofgeschloss a mir kommen zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6310 et dispense du second vote constitutionnel

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

De Projet de loi 6310 ass ugeholl mat 57 Jo-Stëmmen, géint 1 Neen-Stëmm.

Résultat définitif après redressement: le projet de loi n°6310 est adopté par 58 voix pour et 1 voix contre.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden (par Mme Nancy Arendt), Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Haupert (par M. Félix Eischen), 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;

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

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

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

MM. Jean Colombera, Gast Gibéryen (par M. Jacques-Yves Henckes), Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.

A voté non: M. Serge Urbany.

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

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Mir kommen dann elo zum Projet de loi 6395 iwwert de Bau vun der Liaison Micheville. Hei ass d'Riedezäit nom Basismodell festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: den Här Etgen, d'Madame Lorsché, den Här Kartheiser an den Här Urbany. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Marc Spautz. Här Spautz, Dir hutt d'Wuert.

9. 6395 - Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la route N31 et l'autoroute A4

Rapport de la Commission du Développement durable

M. Marc Spautz *(CSV), rapporteur.-* Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, de Projet, deen ech Iech elo virstellen, ass en eminent wichtege Projet fir de Site Belval a fir d'Uertschaft Esch. Well och Esch an d'Gemeng Suessem, déi niewendru läit, déi och deelweis deen Terrain do mat huet, gi mat deem Projet enorm entlaascht, an et ass eng wichteg Saach och fir d'Entwécklung vum Süden.

Mir hunn an deene leschte Joren, Méint a Woche jo verschidde Projete vum Site Belval hei ugeholl. Leschte Mount huet meng Fraktiounskolleegin, d'Madame Marie-Josée Frank, op dëser Plaz de Projet vun der Ingenieurshal, der Kältezentral an dem Labo hei virgestallt. All dës Projete si wichteg fir d'Uni an de Fuerschungsstanduert Lëtzebuerg. An all dës Projete mussen agebett sinn an e Verkéierskonzept, well aneschters et wäert onméiglech sinn, dass mer de Verkéier packen, dat op der Route Nationale 31 wéi och op der Autobunn A4.

Jiddweree vun eis ass bestëmmt schonn eng Kéier Richtung Belval gefuer an huet misse feststellen, dass momentan dat eng eenzeg grouss Baustell ass, an dass och eng relativ chaotesch Stroosseféierung do ass, déi nawell all Woch - oder all Mount, soe mer - e bëssen aneschters ass.

Mat dësem Projet laude mir elo déi drëtt Phas an, an domat d'Fäerdegstellung vun der sougenannter Liaison Micheville, déi dann et och mat sech bréngt, dass mer e franséische Contournement kréie vun Däitsch-Oth mat eiser A4, dass och do herno eng Verbindung entsteet. De Käschtepunkt beleeft sech op 138 Milliounen Euro.

Wat gëtt elo méi konkret hei gebaut?

E Stroossenabschnitt vun 1.650 Meter tëschent der N31 an der A4 am Norde vun der Cité Raemerich; de Bau vun engem Échangeur an engem Kreesverkéier beim Crassier Éilereng an de Raccordement vun dësem mam Rond-point Raemerich; de Bau vun enger Bréck ënnert dem Kreesverkéier Éilereng. Des Weidere sinn an dëser leschter Phas d'Behandlung vun deem verschmotzte Buedem inklusiv dem Oftransport op eng Décharge virgesinn.

Dee ganze Projet vun dëser Verbindung tëschent Esch a Micheville a Frankräich huet d'Zil, den Accès op Belval ze vereinfachen, andeems d'Autoen den ënnerierdeschen Tunnel huelen, dee mat den Haaptachse verbonnen ass. Doduerch ginn d'Stroosse ronderëm Esch a Suessem entlaascht.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hat d'Chance, mat deenen zoustännege Leit de Chantier eng Kéier kucken ze goen, wéi en elo ass. A wann een do gesinn huet, wat alles leeft, weess een, dass et och wichteg ass, dass mer elo déi drëtt Phas maachen, fir dass mer dann och definitiv déi Strooss opkréien.

E kuerze Réckbléck iwwert de gesamte Projet vun der Liaison Micheville.

Si huet eng Gesamtlängt vun 3.300 Meter op zweemol zwou Bunnen. Vum Échangeur Lankelz gëtt d'A4, déi am Moment jo um Rond-point Raemerich ophält, déviéiert a verlängert. Vum Norden no Süde leeft se laanscht d'TGV-Zentral, de Site vum Crassier Éilereng, den Terrain vun der SOTEL, de Plateau du St-Esprit - selbstverständlech net deen hei an der Stad, mä deen um Belval - a verleeft dann ënnerierdesch duerch Belval, fir da schlussendlech op engem neie Rond-point unzekommen.

Den Haaptbestanddeel vum Projet ass den iwwerdeckten Tunnel vun enger Längt vu 735 Meter. Dräi nei Échangeure sinn néideg fir d'Ubannung un dat bestehend Stroossennetz: deen éischte fir d'Verbindung mam Crassier Éilereng an d'Quartiere vun Esch; deen zweeten, südwestlech vun der Cité Raemerich, ass fir d'Desserte Nord vu Belval, an deen drëtte garantéiert op der franséischer Säit déi lokal a regional Ubannung souwéi den Accès op Belval-Sud an och an déi Belvaler Strooss fir Bieles.

Ech hu virdru gesot, dass dëst déi drëtt Phas vum Projet ass. Dat ergëtt also, dass mer schonn zwou Phase virdrun haten. D'Gesetz vum 3. August 2005 huet déi éischt Phas fräiginn, mat engem Budget vu 76 Milliounen Euro. Hei ware virun allem Virbereedungsaarbechten an d'Drostruktur vum Tunnel virgesinn, wéi och den Accès op de Square Mile.

D'Gesetz vum 29. Juli 2008 war den Ufank vun der zweeter Phas, mat enger Enveloppe budgétaire vun 115,5 Milliounen Euro, mat deenen d'Gros œuvre vum Tunnel sollt fäerdeggestallt ginn, gradesou wéi d'Voiriesaarbechten am Tunnel, de Bau vun engem Kreesverkéier, verschidden Ubannungen, wéi ënner anerem déi vum Rond-point Raemerich, an d'Behandlung vum verschmotzte Buedem.

De Projet vun haut soll dann déi lescht Phas ugoen um Schluss vun där Liaison Micheville, ier d'Liaison Micheville soll a Betrib geholl ginn. Wéi scho gesot, ass hei e Budget vun 138 Millioune virgesinn.

Mir wëssen och - a mir hunn alleguerte jo e Courrier och kritt - vu verschiddene Mouvementer, déi soen, dass dat net gutt wier, wa mer dee Projet haut de Mëtteg géife stëmmen, well do Problemer op franséischer Säit wieren. Ech wëll awer dozou soen: Éischtens kënne mer eise franséische Kolleegen net soen, wat se ze maachen hunn, mä dass et do déi jeeweileg Instanze sinn, déi dofir zoustänneg sinn.

An zweetens: dass laang Jore verhandelt ginn ass tëschent Lëtzebuerg a Frankräich, fir endlech déi Léisung do ze fannen, dass a) de Site vu Belval - wou deemools de Michel Wolter belächelt ginn ass, wéi en domat komm ass, fir deenen Industriebraachen en neit Liewen anzehauchen - awer haut beweist, deen Intérêt vun all deene Leit, déi do sinn, wéi interessant dat war; dass et zweetens wichteg ass, dass de Verkéierschaos vun der Gemeng Suessem, virun allem der Uertschaft Bieles, awer och Esch, dass déi missten entlaascht ginn, dass et richteg war, dës Entscheedung ze huelen an dass et och elo net un eis ass, de franséische Kolleege virzeschreiwen, wat se ze maachen hunn, wou och do scho Prozesser gefouert sinn, wuel wëssend, dass och elo franséisch Organismen op europäeschem Niveau usichen, esou ass et awer wichteg,...

(Interruptions)

M. le Président.- Ech bieden Iech, dem Här Spautz nozelauschteren!

(Interruptions)

M. Marc Spautz *(CSV), rapporteur.-* ...dass mer awer och elo wëssen, dass op europäeschem Niveau do wäert ugesicht ginn. Mä et ass net un eis Lëtzebuerger, hei elo dat Ganzt ze stoppen, mä dass dat endlech soll och zu engem Enn gefouert gi vun eiser Säit.

Zielt een déi dräi Phasen awer elo zesummen, esou kënnt ee fir déi Strooss op e Gesamtchiffer vu ronn 330 Milliounen.

Här President, e Problem, dee sech meeschtens bei der Sanéierung vu fréieren Industriesitë stellt, ass dee vum verschmotzte Buedem, deen d'Industrie hannerléisst. Mir wëssen et all, och Belval ass heivun net verschount bliwwen. An dat si jo ëmmer extrem finanziell Posten, wat esou eng Opbereedung vum Buedem kascht!

Et gëtt hei verschidden Alternativen, zum Beispill, dass een e Gruef aushieft, no ënnen isoléiert, da mat Buedem volltippt, no uewen zouisoléiert an dann zum Beispill eng Autobunn driwwerfuere léisst. Genau dat hu mer gemaach um Terrain laanscht d'TGV-Zentral.

Wann Dir Belval awer virun Aen hutt, wësst Der, dass do Kubikmeteren a Kubikmetere vun esou Buedem leien. An déi grad erkläerte Method ass zudeem extrem kostspilleg an et ass momentan nach méi bëlleg, awer sécherlech net onbedéngt méi nohalteg, de verseuchte Buedem an d'Ausland ze exportéieren, wou en da fachgerecht entsuergt ka ginn.

Mä soulaang et méi bëlleg ass, dat ze maachen, wier et jo awer och Nonsens, wa mer géifen dann hei net vun där Geleeënheet profitéieren. D'autant plus wou mer wëssen - an ech hat d'Geleeënheet, scho bei engem anere Projet hei doriwwer ze schwätzen -, dass mer jo nach esou Siten hunn.

Ech denken drun, wéi mer Rieds haten iwwert de Lycée Hubert-Clément, firwat deen net konnt op d'Frichë vun Terres Rouges gesat ginn. Ech denken un d'Schmelzen, déi jo elo agemott ginn - dat ass jo dat neit Wuert an der Lëtzebuerger Sidérurgie, dass mer vun „amotten" schwätzen -, dass do och nach wäerten eng Kéier Sitë kommen, wou relativ vill Buedem ze sanéieren ass, dass een dann eng Kéier muss drugoen. Mä soulaang et méi bëlleg ass, et am Ausland ze entsuerge wéi hei am Land ze behandelen, mengen ech, ass dat dee richtege Wee.

D'Gesetz vun 2008 iwwert d'Liaison Micheville hat fir de verseuchte Buedem e Poste vu bal 23 Millioune virgesinn. Ech wëll awer soen, dass déi Délaien, déi am Gesetz virgesi waren, net konnten agehale ginn, fir all dee Buedem hei am Land ze entsuergen, well och méi Meter Kibb do waren, wéi am Ufank gemengt, a mir hu missen op d'Alternativen zréckgräifen. An dat ass eben, wéi gesot, eng Décharge, déi sech dorobber spezialiséiert huet an Däitschland.

Zu dësem Zäitpunkt hunn dës Terrainen awer och nach net dem Stat gehéiert, mä der Agora. An dat war eréischt duerno, nodeems déi Terrainen dépolluéiert waren, dass de Stat der Agora en Deel vun den Terrainen ofkaaft huet fir ronn 15 Milliounen. Dir gesitt, dëst alles si keng kleng Montanten, déi hei am Spill sinn, an et ass extrem wichteg, dass dës Terrainen uerdentlech dépolluéiert ginn, ier nei drop gebaut gëtt.

Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, ofschléissend wëll ech nach soen, dass de Statsrot mam Projet averstanen ass. Just, wéi scho méi oft, huet e reklaméiert, dass mer géife bei der Liaison Micheville esou e klenge Saucissonnage vum Gesamtprojet maachen. En hätt et léiwer gehat, wa mer ee gemeinsamt Gesetz doriwwer gestëmmt hätten. Awer quant au fond huet e kee Problem.

Dëst ass ee wichtege Projet fir de Site Belval a fir de Süde vum Land. Mir hunn an de leschte