



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

(Assentiment)

Dann ass dat esou décidéiert.

Da komme mer elo zum Projet de loi 6468 iwwert de Pont Adolphe. Och hei ass d'Rie-dezäit nom Basismodell festgeloucht, an et hu sech bis elo ageschriwwen: déi Häre Wilmes, Bettel, Negri, Bausch a Gibéryen. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den hono-rabelen Här Lucien Clement. Här Clement, Dir hutt d'Wuert.

7. 6468 - Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Lucien Clement** (CSV), *rapporteur*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et ass u sech nach guer net esou laang hier, dass ech op dëser Plaz schonn emol iwwert dës Bréck geschwat hunn. Et war deen Dag, wou ech lech iwwert de Bau vun enger neier, proviso-rescher Bréck rapportéiert hunn. Eng nei proviso-resch Bréck, déi en vue vun der Renovéierung vum Pont Adolphe a vum Réaménagement vun de Plaze Metz a Bréissel néideg ginn ass. Er-laabt mer, dass ech lech trotzdeem nach e puer Wuert Erklärungen heizou ginn.

De Pont Adolphe, besser bekannt als „déi nei Bréck“ ass mat Sécherheet eent vun de symbo-lesthe Bauwierker aus eiem Land oder, bes-ser gesot, vun der Stad Lëtzebuerg selwer. Të-schent 1900 a 1903 gouf dës Bréck no engem Konzept vum bekannte franséischen Ingenieur Paul Séjourné gebaut. Wéi déi nei Bréck dunn de 24. Juli 1903 ageweit gouf, war si déi gréisste Bréck, an deem Moment déi gréisste Bréck vun der Welt, déi aus Béi bestanen huet. Den Haaptbou vun der Bréck huet eng Ouver-ture vu 84,65 Meter. 1993 (veuillez lire: 1933) huet dunn den Züricher Ingenieur Mirko Roš d'Bréck op hir Belaaschtbarkeet hi gepréift an dobäi ass rausfonnt ginn, datt si den deemo-lege Verkéiersbelaaschtungen ouni Problem géif standhalen.

D'Bréck huet dunn iwwer laang Joren hiren Dénsgscht gelescht an de Belaaschtungen och standgehalen, bis si an de Joren 1961/1962 huet missen eng éischte Kéier adaptéiert ginn. Deemools ass d'Drofläch vun der Strooss, déi iwwert d'Bréck geet, komplett ersat ginn an d'Bréck ass och ëm 0,46 Meter op all Säit méi breet gemaach ginn. D'Gesamtbreet gouf deemno vu 17,82 Meter op 18,74 Meter erop-gesat. Déi al, grouss Dalle aus Beton ass duerch eng nei Dalle ersat ginn, déi op méi klengen Dallen opläit. E bësse méi kleng Dallen verban-nen déi verschidde Béi vun der Bréck bis haut mateneen.

1976 sinn eng Rei aner Renovatiounsarbechten dunn ënnerholl ginn un der Bréck. 1990 goufe Rëss an och Schied un de Steng vun der Bréck festgestallt. Dës Mängel hunn dann och gewisen, dass d'Drofläch u sech vun der Bréck net méi ganz dicht ass.

D'Bréck gouf du proviso-resch stabiliséiert an et goufen aus Sécherheetsgrënn Moosinstrumen-ter mat ubruecht, fir d'Verhale vun der Bréck bei héije Belaaschtungen ze kontrolléieren.

Ponts & Chaussées gesäit haut u sech véier Pro-blemer, Haaptproblemer:

Éischtens: D'Drofläch vun der Bréck ass net méi dicht géint d'Waasser, ënner anerem wéinst dem Salz, dat am Wanter op der Bréck gestreet gëtt. Duerch d'Andréng vum Waasser sinn eng Partie Fouen an der Bréck erausgewäsch ginn, wouduerch dunn op verschiddene Plaze Viden entstanne sinn, déi dem Mauerwierk vun der Bréck geschuet hunn.

Zweetens: Aus dëser Ursaach halen d'Steng vun den Haaptbéi vun der Bréck net méi rich-teg zesummen an hu misse proviso-resch duerch stole Staange stabiliséiert ginn.

Drëttens: Nei Rëss sinn duerch dës Renova-tiounsarbechten an de Béi entstanen.

Véiertens: Duerch d'Renovatiounsarbechten an de 60er Jore sinn och nach zousätzlech sta-tesch Problemer un der Bréck entstanen.

Den Internationale Rot fir Sites et Monuments huet d'Bréck analyséiert a festgestallt, datt de Gabarit vun der Bréck och net méi duergeet, fir de Verkéier opzehuelen, dee se haut ze droen huet. Den Internationale Rot vu Sites et Monu-ments huet doropshi virgeschloen, d'Bréck wei-der ze stabiliséieren an den Haaptbou duerch

en neie Bou aus Bëton ze ersetzen, deen een da kéint naturstee verkleeden. Dës Méiglech-keet géif et och erlaben, d'Bréck ze verbrede-ren, fir deemno méi Plaz fir de Verkéier ze scha-fen.

D'Konzept fir d'Renovatioun vun der Bréck gouf zesumme mat de Bierger ausgeschafft. Fir si ass et wichteg, datt d'Bréck net hiren ur-spréngleche Charakter verléiert an datt och de Natursteen u sech bestoe bleift an och siichtbar bestoe bleift.

Et gouf sech no all dës Gespréicher fir eng éischerter douce Renovatioun vun der Bréck ent-scheed. Eng Renovatioun, déi doranner besteet, d'Fuerbunn vun der Bréck ze verbreederen, fir datt souwuel d'Autoe wéi herno och den Tram kënnen driwwerfueren. D'Bréck soll op béide Säite 75 cm méi breet ginn, soudatt si, zënter hirem Bau duerch den Här Paul Séjourné, am Ganzen 2,42 m méi breet gëtt. Esou soll d'Bréck de Besoin vum eiser Zäit méi gerecht ginn, ouni awer hiren initiale Charakter, hiert initiaalt Bild domat ze verléieren.

Wat d'Aarbechte selwer ugeet, sou ass mat Sé-cherheet den Haaptobjektiv, d'Béi selwer vun der Bréck ze verstärken. Da gëtt och nach déi ganz Fuerbunneplaque ersat, déi jo, wéi schonns gesot, insgesamt 1,5 m méi breet gi wäert.

Während den Aarbechte gëtt de Verkéier jo be-kanntlech iwwer eng nei, proviso-resch Bréck geleet, där hire Bau jo schonns den Aval hei an der Chamber krut a wou d'Aarbechten och schonns ugefaangen hunn.

Fir de ganzen techneschen Deel oder technes-chen Detail vum Projet verweisen ech lech u mäi schrëftleche Rapport, awer och un de Pro-jet de loi selwer. Hei gëtt den techneschen Oflaf am Historique an am Exposé des motifs milli-metergenau beschriwwen.

De Käschtepunkt vun der Renovatioun vun der Bréck beleef sech op 62,9 Milliounen Euro. D'Fiche financière, déi am Projet de loi bäläit, gesäit en Entretien vun 150.000 Euro pro Joer vir, an dat fir déi éischt zéng Joer. Duerno sinn, plus/minus, 600.000 Euro pro Joer fir den En-tretien virgesinn.

Ech hunn et schonns gesot, déi nei Bréck ass e wichtegt Element vun der Verkéierssituatioun elei an der Stad. Des Weideren ass et awer och en touristeschen Unzéiungspunkt vun där-selwelter, e ganz wichtegt Element vun eiem Patrimoine culturel. Et ass also enorm wichteg, datt dëst Symbol vun eiser Stad, dës Patri-moine vun eiem Land och no der Renovatioun erhal-e bleift. Ech denken, datt, esou wéi et elo am Projet de loi virgesinn ass, dësen Ufuerde-runge Rechnung gedroe gëtt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, er-laabt mer ofschléissend nach e puer Wuert zu der parlamentarescher Aarbecht. De Projet ass de 17. August 2012 vum Minister Claude Wise-ler déposéiert ginn, de 17. Oktober huet d'Kommissioun mech zum Rapporteur ge-nannt, de Statsrot huet säin Avis den 9. Okto-ber ofginn. Den 21. November hu mir an der Kommissioun de Projet an den Avis vum Conseil d'État analyséiert. Den 10. Dezember huet d'Kommissioun du mäi Rapport, mäi schrëft-leche Rapport ugeholl.

De Statsrot huet a sengem Avis e puer Froen zur Verkéiersbelaaschtung op der Bréck duerch den Automobilverkéier an den Tram opgeworf, vu datt den Exposé des motifs, esou wéi de Statsrot et gesäit, net weider dorop agaangen ass. An dësem Kader ass awer verdäitlecht ginn, datt d'Tramsspur och ka fir de Bus benotzt ginn, am Fall wou de Projet „Tram“ a Ver-zuch géif geroden.

Wat d'Vëlofuerer elo ugeet, sou si keng extra Vëlospiste virgesinn, well där jo schonns op där aler Bréck aménagéiert sinn.

Ech wëll lech da just nach e puer interessant Punkten nennen, déi mir an der Kommissioun selwer awer diskutéiert hunn.

Duerch dës Renovéierungsarbechte wäert de Fortbestand vun der Bréck plus/minus fir déi nächst 100 Joer garantéiert sinn. Viru Jore war emol d'Iddi opkomm, opgeworf ginn, fir d'Bréck ofzerappen an nei ze bauen. Wéinst hi-rem dach awer groussen historesche Wäert ass dës Iddi awer erëm séier fale gelooss ginn.

Vu vireran ass de Projet esou ausgeschafft ginn, datt den Tram soll iwwert déi nei, renovéiert Bréck fueren, a folglech gëtt opgepasst, datt et net zu allze vill Vibratiounen doduerjer kënnt. Deem gëtt also Rechnung gedroen.

(Interruption)

Wat mengt Der, Här Gira?

► **M. Camille Gira** (*déi gréng*).- Ech wollt froen, ob ee mat deem „soll“ eppes hannendru ka siche goen, oder net, oder ob dat einfach...

► **M. Lucien Clement** (CSV), *rapporteur*.- Ech denken net, datt een... Also, mir hunn elei

Motioun gestëmmt an der Chamber, an Dir kennt do och d'Haltung vun der CSV,...

► **M. Camille Gira** (*déi gréng*).- Ah okay, da si mer berouegt.

► **M. Lucien Clement** (CSV), *rapporteur*.-... da sollt Der den „soll“ net allze vill hannerfroen. Den „soll“ ass eigentlech geduecht, wann de Projet „Tram“ a Ver-zuch kéim mat de Renova-tiounsarbechten - wat ech vun dëser Plaz aus net ka soen -, da muss een dat virgesinn.

► **M. Camille Gira** (*déi gréng*).- Merci, da gi mer berouegt an d'Chrëschtvakanz.

(Hilarité)

► **M. Lucien Clement** (CSV), *rapporteur*.- Also, d'Struktur vun der Fuerbunn gëtt esou ausgeriicht, datt et duerno och einfach ass, Tramsschinnen drop ze verleeën, fir de Fall, nach eng Kéier, wou den Timing tëschent dem Projet „Tram“ an der Renovatioun vun der Bréck dann net géif iwwereneeklappen.

De Statsrot hat och d'Fro opgeworf, well déi zwou Plazen hanner respektiv virun der Bréck, also d'Place de Metz an d'Place de Bruxelles, och am Réaménagement mat virgesi sinn, datt dëst eventuell och misst am Titel vum Gesetz festgehal-e ginn. Vu datt dësen Aménagement par rapport zum Rescht vum Projet mat 4,7 Milliounen, also vill manner wéi 10%, an d'Gewicht fält, huet d'Kommissioun décidéiert, datt dat awer net onbedéngt néideg wier.

Festgehal-e bleift nach, datt eng Alimentatioun vum Tram net iwwer Caténairé soll geschéien, wat an der Chamberskommissioun dann och positiv bewäert gouf. Et ass also eng Alimenta-tion par sol do virgesinn.

Fir de Rescht hate souwuel de Statsrot wéi och d'Chamberskommissioun keng Bedenken a si sech der Noutwendegkeet vun dësem Projet de loi bewosst ginn. Duerfir bieten ech dann och d'Chamber, dës Projet an där elo virleiender Form ze stëmmen. Ech soen lech Merci fir Äert Nolauscheren a ginn - wéi kéint et anescht sinn? - selbstverständlech och den Accord vun der CSV-Fraktioun zu dësem Projet.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **M. le Président**.- Merci dem Här Cle-ment. Als éischte Riedner ass den Här Wilmes agedroen. Här Wilmes, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

► **M. Serge Wilmes** (CSV).- Här President, léif Kolleginnen a Kollegen, ech weess, et ass net méi esou evident, fir nach nozelauscheren, no esou enger laanger Sitzung. Trotzdeem wëllt ech awer eng Fro stellen, nämlech: Wat ver-bënt d'Tower Bridge zu London, de Pont Alexandre III zu Paräis an de Pont Adolphe mat-eneen?

► **Une voix**.- Et sinn dräi Brécken!

► **M. Serge Wilmes** (CSV).- Richtig! Et sinn dräi Brécken...

(Hilarité générale)

...als Alleréisch, déi och nach souguer...

(Hilarité, applaudissements et interruptions)

...zu enger gläicher Zäit gebaut gi sinn. Mä - et ass nach en „Mä“ hannendrun - fir d'Éischt emol, eng Bréck huet jo als Fonctioun, fir op di-rektem Wee zwee Punkte mateneen ze verban-nen, déi auserneeleien, déi duerch en natierle-chen Obstacle, en Dall oder e Floss vunenee getrennt ginn. Dat ass zu London, zu Paräis an och hei zu Lëtzebuerg natierlech de Fall.

Mä, an dat ass den „Mä“...

► **M. Xavier Bettel** (DP).- Et sinn och dräi schéi Stied!

► **M. Serge Wilmes** (CSV).- Et sinn och dräi schéi Stied, ganz richtig, Här Bettel. Mä Brécke kënnen awer och méi si wéi just nëmmen...

(Brouhaha et hilarité)

Brécke kënnen awer méi si wéi just nëmme reng funktionell Konstruktiounen, well déi dräi Brécken, vun deenen ech hei geschwat hunn, déi sinn dat nämlech, dat si Symboler och. Sou steet d'Tower Bridge zu London fir d'Muecht vum briteschen Empire,...

(Brouhaha)

...de Pont Alexandre III fir d'Somptuositéit vu Paräis an d'Allianz vu Frankräich a Russland, an de Pont Adolphe hei zu Lëtzebuerg, do stelle mer eis d'Fro: Firwat steet deen? Fir viles!

(Brouhaha)

Fir viles, fir vill méi wéi ee souguer kann den-ken.

Fir d'Éischt emol steet dës Bréck fir eng nei Perspektiv fir d'Stad Lëtzebuerg. Well duerch hire Bau, do konnt d'Uewerstad direkt un d'Gare ugeschloss ginn. Mir hatten zwar schonn déi Al Bréck, mä mat dëser konnt nach méi eng direkt Verbindung gemaach ginn an, virun

allem, konnt doduerch en neie Quartier um Plateau Bourbon gebaut ginn, nodeems d'Fes-tung jo geschlaff gi war, en neie Quartier mat ganz impressionnanten, representative Gebai-er, wéi zum Beispill dem Spuerkeess-Gebai oder dem Gebai vun der Direktioun vun der Eise-bunn oder d'ARBEDs-Gebai.

Lëtzebuerg konnt doduerjer souzesoen e bësse säi Retard ophuelen, deen et op aner euro-päesch Stied hat, well aus enger klenger, enker Festungsstad ass doduerjer och eng richtig re-presentativ Hauptstadt vun engem onofhängege Land ginn.

An de Pont Adolphe, dee war och deemools scho méi wéi just nëmmen eng Bréck. Et wor eng technesch Meeschterleeschung, réaliséiert vum Albert Rodange, dem Fils vum Michel Ro-dange iwwregens, a vum Paul Séjourné. An et war u sech den Albert Rodange, dee fir d'Éischt d'Iddi hat, fir dee Plang, fir d'Plang fir déi Bréck ze maachen, e grouse Bou iwwert d'Péitrus-dall ze bauen.

An hie wollt dat am Ufank u sech maache ganz aus Bëton, da mat de Steng verkleet. Mä dat war fir déi Zäit och ganz modernt Baumaterial. A fir ze testen, ob dat och géif iwwerhaupt fonctionnéieren, esou e grouse Bou ze bauen, hat e souguer en Test grandeur nature ge-maach, well en huet nämlech bei der Buer-schenter Millen eng Bréck gemaach mat 38 m Duerchmesser, an dat huet geklappt. Duerfir konnt dat u sech och am Grouse gemaach ginn.

Mä fir ganz sécher ze sinn, huet d'Regierung awer nach wëllen déi ganz Plang vun engem Expert iwwerpréiwe loossen. An deen auslän-deschen Expert, deen neien, dat war en auslän-deschen Expert, dat war de Fransous, de fran-séischen Ingenieur, de Paul Séjourné. Dat huet de Rapporteur jo och a sengem Exposé hei vir-dru gesot, fir deen ech em nach wëllt félicitéie-ren.

Elo kann ee sech hei d'Fro stellen: Firwat grad de Paul Séjourné? Bon, hie war, wéi gesot, en Ingenieur an hie war virun allem e Meeschter am Bau vu Brécken aus Steng. Esou krut en 1886 zum Beispill d'Légion d'honneur mam Ar-gument: «Il a conçu et construit, sur diverses lignes de chemin de fer, des ponts à grande ouverture dignes d'être cités comme modèles.» Duerfir versteet een, datt hien ebe mat sengem Wëssen a senger Erfahrung gefrot ginn ass, fir kënnen dann definitiv de Pont Adolphe ze bauen.

Hien huet derfir gesuergt, datt aus engem Bou dann herno zwee Béi gi sinn, fir kënnen domat d'Belaaschtung an den Drock besser ze verdee-len a méi kleng ze halen. Déi Pläng, déi zwar definitiv vum Séjourné festgehal-e gi sinn, muss een awer soen, datt hie sech un deen Original-plang, un d'Iddi vun dem Albert Rodange ge-halen huet, den Albert Rodange, deen, wéi ech virdru gesot hunn, u sech wollt déi Bréck aus Bëton bauen.

De Paul Séjourné huet se haaptsächlech ganz aus Steng baue gelooss, wat dann e Professer eng Kéier an den 90er Joren dozou gefouert huet, ze soen, datt Lëtzebuerg sech an deem Moment fir eng vun deene leschten alen, klas-sesche Brécken décidéiert hat, am-plaz fir eng vun deenen éischte moderne Brécken.

Et sief dann. Och wa se vläicht méi eng klas-sesch Bréck war, sou ass et awer eng Bréck, déi fir de Progrès steet, fir nämlech d'Urbaniséie-rung vun der Stad, wéi ech virdru gesot hunn, an awer och fir ee Land, dat amgaange war, sech vun engem aarme Bauerestat zu engem räichen Industrieland ze entwéckelen.

Mä domat nach net genuch! Well dës Bréck, wéi se gebaut war, déi hat nämlech eng ganz kuerz Zäit laang e Weltrekord. Si war nämlech fir e puer Méint laang déi Bréck, déi dee gréisste Steebou vun der Welt hat, nämlech mat 84,65 m. Dat muss ee sech emol eng Kéier virstellen! De Weltrekord fir eng Konstruktioun, déi hei zu Lëtzebuerg gemaach ginn ass, ass eppes, wat mer eis haut net méi kënne virstel-len. Well et gëtt haut an anere Länner ge-maach. Deemools war dat hei de Fall.

An dat huet souguer och deemools déi Nei Welt impressionnéiert. Well an Amerika, no bei Philadelphia, do hu se eng Kopie gebaut vun onser Bréck hei, nämlech déi sougenannte Wal-nut Lane Bridge.

Déi nei Bréck huet also d'Welt impressionnéiert, mä si huet sech awer och an de Käpp an den Härzer vun de Lëtzebuerger festgesat. Si ass nämlech zu engem Repère an der urbaner Landschaft ginn. Eng Landschaft, déi mir an ei-sem Alldag liesen, wann och ganz dacks on-bewosst. Fir dat kënnen ze maachen, brauche mer Repèren. An déi Nei Bréck ass esou e Re-père, no deem mer eis orientéieren.

Duerfir versteet een och, datt relativ emotionell och virun e puer Joer driwwer diskutéiert ginn ass, wéi déi Bréck sollt renovéiert ginn. Well



wann een nämlech higee a Repèren ännert oder se wëllt ewechhuelen, da ginn och déi Gewunnechten, eis visuell Gewunnechten op d’Kopp gehäit. An dat stéiert de Mënsch nun eemol.

An engems ass awer, wéi ech virdru ganz am Ufank gesot hunn, eben de Pont Adolphe méi just e Repère. Et ass einfach... Et ass e Symbol, ee Symbol vun der Modernitéit, dem Fortschrétt, dem Räichtum, der Onofhängegkeet vun onsem Land, vun der Transitoun vun engem Jorhonnert an en anert. Si ass en Deel vun onser visueller, onser urbaner Identitéit, en architektonesche Patrimoine.

An duerfir kënne mir dësem Projet och nëmmen zoustëmmen. Besonnesch, well dës Bréck jo esou erneiert gëtt, wéi se gebaut ginn ass, an domadder och déi nächst Generatiounen, wéi et an de Cahiers luxembourgeois vun 1956 ze liese wor, «un des plus beaux monuments du génie civil du monde» ierwe wäerten.

Ech soen Iech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Wilmes. Als nächste Riedner ass den Här Bettel agedroen. Här Bettel, Dir hutt d’Wuert.

► **M. Xavier Bettel (DP).** - Här President, Dir Häre Ministeren, ech wëll fir d’Éischt dem Rapporteur Merci soen, dem Här Clement. An och fir déi, déi et nach net wossten: Den Här Wilmes ass de formation Historiker. Dat huet een och gemierkt, mat wéi enger Freed en eis d’Geschicht vun där Bréck hei konnt erzielen. An ech muss Iech soen, et wor flott, Iech nozelauschten. Net, wéi Der esou gemengt hutt, dass et kéint langweileng sinn.

► **Une voix.** - Bravo!

► **M. Xavier Bettel (DP).** - Här President, ech wor de Moien... Ech hunn d’„Wort“..., ech liesen d’„Wort“ jo regelméisseg. Mä awer esou frou wéi de Moien, wéi ech d’„Wort“ gelies hunn, war ech scho laang net méi, wéi ech et du war: nicht nur nice to have. An do gesinn ech den Här Zwank, deen de Leitartikel schreift am „Wort“. An ech zitëiere just e puer Sätz:

„Die Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor - nicht nur für die Stadt, sondern für das Land. Da Luxemburg auch in den kommenden Jahrzehnten wettbewerbsfähig bleiben muss, ist es richtig, die Investition in die Tram nicht zu scheuen.“ An e schwätzt och nach vu Verkéiersmëttelen, a selbstverständlech steet do: „Die Tram ist nicht nur ein Verkehrsmittel für die Hauptstadt, sondern ein unverzichtbarer Teil des nationalen Konzeptes «MoDu».“

(**Interruption**)

Ech hu geduecht, dat doten ass gutt, dat doten ass richtig! Et geet och an déiselwecht Richtung.

En huet och den Här Spautz dran zitëiert. An ech mengen, dat, wat den Här Zwank och seet, ass och ganz richtig, dass et selbstverständlech wichtig ass fir d’ganz Land. An duerfir, déi Polemik, Här President, an deen Ausrutscher vum Här Spautz,...

► **M. Marc Spautz (CSV).** - Ausrutscher? Dat war dach keen Ausrutscher, Här Bettel!

► **M. Xavier Bettel (DP).** - ...wou en ze séier geschwat huet an duerno scho bereit huet, wat e gesot huet. Well et ka jo net sinn, dass fir d’Éischt den Här Wolter jo awer den Här Frieden wëllt ofschëssen, dann den Här Spautz den Här Wiseler wëllt ofschëssen!

(**Brouhaha**)

Also, hei op der rietser Säit hu mer gesinn, wéi d’Hekatombe elo ausgesäit. Ech wënschen der CSV, si hunn zwar nach méi Leit, mä dass och net jiddwereen elo deen aneren ofschësse wäert.

► **Une voix.** - Neen, dat maache mer och net.

► **M. Xavier Bettel (DP).** - Här President, mir kommen awer elo zum Projet zrëck. Mä, wéi gesot, ech muss awer den Här Zwank luewe fir déi objektiv Meenung.

(**Interruption**)

A well d’„Wort“ awer méi no dem Här Spautz steet wéi mir, huet mer dat nach selbstverständlech méi Freed gemaach.

Den Här Clement huet et scho gesot, ech brauch net an den Historique anzegoen iwwert d’Wichtigkeet vun eiser Bréck. Mä et sinn e puer Saachen, wou ech just muss zrëck drop kommen.

Firwat den Tracé do? Firwat kënn se op déi Plaz? Dat sinn d’Plazen, déi der Gemeng oder dem Stat gehéieren. Dat heescht, mir hunn net missen nach extra Prozedure maachen, wou mer nach de Risque gehat hätten, Zäit ze verléieren, wa mer Expropriatiounen hätte misse maachen.

Déi aner Saach, déi immens wichteg ass, ass déi gutt Zesummenaarbecht, déi mer mam Stat an deem dote Kontext hunn. An ech muss Iech soen, Här President, dass d’Aarbecht mam Här Wiseler eng ganz agréabel ass. An ech huelen hei meng Kap da vum Buergermeeschter, wou ech awer muss soen, dass et flott ass, e Partner ze hunn, mat deem ee ka Projeten ausschaffen, déi och wichtig sinn - an ech insistéieren -, net nëmme fir d’Stad, mä fir d’ganz Land. An dat soll een och ervirsträchen.

Firwat ech soen, dass et wichteg ass, ass elo, well d’Kommunikatioun eppes ass, wat ganz wichteg ass. Wéi de Verkéier elo leeft, fir ze éviéieren, dass et Staue gëtt. Fir d’Leit gutt ze informéieren, wéi dat och sollt fonctionnéieren, wäert och de Ministère zesumme mat der Gemeng Lëtzebuerg kucken, fir do d’Leit richtig ze informéieren, ze erklären, wéi wat gemaach gëtt. An déi Kommunikatioun wäerte mer och zesumme maachen, wat wichteg ass, fir ze weisen, Här President, nach eng Kéier, dass, wann et wichteg Projete sinn, déi eng national Portée hunn, een do mat der Regierung e Partner huet.

Ech wëll hei nach eng Kéier insistéieren, dass den Tram geduecht... pardon, dass déi Bréck muss gebaut ginn och ënner anerem weinst dem Tram, dass dat an de ganze Konzept vum Tram och passt. An ech frou sinn, dass all déi, déi deemools déi Motioun gestëmmt hunn, wou se och gréng Luucht fir den Tram ginn hunn, haut mat hirem Vote, mam Oui och nees eng Kéier sech bekennen, dass se zu deem Projet stinn an dass se dann och, nodeems d’Bréck jo een Element vun dësem Projet ass, hir Zoustëmmung gi fir déi dote Saach.

Mä niewelaanscht, Här President, muss ech awer och soen, dass et eng Saach vu Sécherheet ass. Déi Bréck huet hir Zäit gemaach. Et ass net nëmmen den Tram, mä et ass och d’Sécherheet iwwerhaupt vun der Bréck. Et si jo Plaquetté souguer erfogefall. Also, et ass net vun ongeféier, dass dat heite muss gemaach ginn. Ech mengen, déi Bréck feiert d’nächst Joer 110 Joer. An ech freeë mech dann, wann déi Aarbechte fäerdeg sinn, dass dann dee Passage, esou wéi den Här Wilmes et virdru gesot huet, tëschent der Uewerstad an der Gare nees erméiglecht, dass den Trafic kann driwwerfueren.

Wéi gesot, nach eng Kéier Merci un d’Regierung fir déi kohärent, konstruktiv Zesummenaarbecht! Ech wëll just, Här Minister, soen: Eis Ennerstëtzung hutt Der vun eiser Bänk. Ech hoffen, dass Är Partei och hanner Iech steet.

Ech soen Iech Merci.

► **Une voix.** - Très bien!

(**Interruptions**)

► **M. le Président.** - Merci dem Här Bettel. Als nächste Riedner ass den Här Negri agedroen. Här Negri, Dir hutt d’Wuert.

(**Interruptions**)

► **Une voix.** - Plein les poches!

► **M. Roger Negri (LSAP).** - Merci, Här President.

► **Une seconde voix.** - Bass de neidesch?

► **La première voix.** - Jo, mir sinn och neidesch.

(**Hilarité**)

► **Une autre voix.** - Weess de, dat ass eng Doudsënn!

► **M. le Président.** - Här Negri, fuert lass!

► **M. Roger Negri (LSAP).** - Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëllt fir d’Éischt dem Rapporteur Lucien Clement Merci soe fir seng exzellente Rapporten, schréfflech wéi mëndlech. A selbstverständlech ennerstëtze mir och d’Erneierung vum Pont Adolphe, esou wéi de Rapporteur dat och scho gutt erklärt huet.

Duerfir wollt ech an deem Sënn just dem Minister eng Fro stellen. Mir gi jo dovun aus, Här Minister, dass d’Konstruktioun vun dem erneierte Pont Adolphe an allen Hisiichten der statescher an och der dynamescher Belaaschtung vum Tram Rechnung dréit, soudass mer eis elo definitiv an d’Lag versetzen, den Tram duerch d’Nei Avenue Richtung Hamilius fueren ze loossen.

Den Ennerbau vun der Bréck ab der Dalle porteuse fir den Tram op der Bréck selwer ass jo e ganz anere wéi deen, dee virgesinn ass fir Autoen, Camionen a Bussen, ofgesi souwisou vum Uewerbau vum Tram, wou d’Tramsschinnen selwer leien. Wann ech elo de Planning vum Chantier richtig verstane hunn, si jo elo emol dëser Deeg d’Aarbechte fir déi provisoersch Bréck niewent dem Pont Adolphe ugaangen a solle 15 Méint ronn daueren, bis se kann a Betrieb goen. Dat misst dann am Fréijour 2014 sinn.

Och wann um Pont Adolphe dann d’nächst Joer schonn e bësse kann ugefaange gi mat Flécken, sou kënnen awer déi richtig Remise-en-état-Aarbechten natierlech eréischt voll ugoen, wann de Verkéier op déi provisoersch Bréck déviéiert ginn ass. Souwäit ech mech och kann erënneren, ass d’Chantiersdauer, bis de Pont Adolphe erëm voll ka befuer ginn, bis ëm déi dräi Joer estiméiert.

Wann ech dat elo op der Zäitschinn kucken, si mer dann, wann alles normal leeft - a meeschtens kommen aus Erfahrung bei esou wierklech importente Projeten ëmmer Imprévu vir -, da si mer, wa mer dat elo emol vun hei aus rechnen, Ufank bis Métt 2017, bis de Verkéier dann erëm eng Kéier normal och iwwert de Pont Adolphe lafe wäert.

Wann ech dann och dovun ausginn, dass bis dohinner de Projet de loi iwwert den Tram sécher gestëmmt wäert sinn, wollt ech de Minister froen, ob een dann net kéint drun denken, op dem Couloir, wou den Tram herno soll iwwert de Pont Adolphe fueren, direkt och d’Traminfrastrukture matzeleeën. Zumindest kéint ee vläicht esou eng Positioun „pour mémoire“ am Cahier des charges elo virgesinn.

Well wa spéider d’Stroosseninfrastruktur op deem neie Pont Adolphe erëm misst ewechgerappt ginn, wann alles fäerdeg ass, fir eng Tramsinfrastruktur an d’Plaz ze bauen, wier dat net nëmme vum techneschen a stateschen Opwand hier net esou evident fir d’Gesamtstruktur vun der erneierter Bréck, well esou Aarbechten awer dann ëmmer zu staarken Erschütterunge vum Gesamtauftrag féieren. Mä et ass awer och vum finanzielle Volet eng Mehrausgab, déi dee Moment da wierklech awer och net néideg wier.

Kuerz gefrot, Här Minister: Ass et net méiglech, fir le moment venu déi entspreichend Décisioun Richtung Direktbau vun Tramsinfrastrukturen op dem erneierte Pont Adolphe virzege-sinn?

Domadder ginn ech nach eng Kéier den Accord vu menger Fraktioun a soen Iech Merci fir d’Nolauschtenen.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Negri. Als nächste Riedner ass den Här Bausch agedroen. Här Bausch, Dir hutt d’Wuert.

► **M. François Bausch (déi gréng).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, no dem Rapporteur sengen ausféierlechen technesche Beschreibungen an dann och dem Här Wilmes sengen ausféierlechen historesche Beschreiwunge vun der Bréck wëll ech dozou näischt méi soen. Ech wëll profitéieren, fir just zwee Detailer nach awer hei ze diskutéieren.

Dat eent ass natierlech - ech mengen, et ass elo schonn hei ugeklongen - déi ganz Infrastrukturen, déi sollen oder déi musse gebaut ginn herno weinst dem Tram, datt ee soll kucken a versichen, fir am Kader vun der Renovatioun vun der Bréck... Woubäi ech awer hei wëll betounen, et huet elo e bëssen hei esou ugeklongen, wéi wann d’Bréck misst renovéiert gi weinst dem Tram. Dat ass net de Fall. D’Bréck hätt egal wéi misse renovéiert ginn, dat huet mam Tram eigentlech näischt ze dinn.

Dat Eenzezt, wat just ass, et soll ee gescheit virgoen, datt, wann ee se renovéiert, well ee se muss renovéieren, well se nämlech baufällig ass, een dann natierlech virgesäit, datt ee se esou mécht, datt uewendriwwer alles esou aménagéiert gëtt, datt een net muss zweemol ufänken, fir herno d’Tramsinfrastrukturen drop ze bauen. Ech mengen, dat schéngt mer wichtig ze sinn.

Wéi gesot, ech war natierlech och extrem frou haut iwwert dee Leitartikel am „Lëtzeburger Wort“, well dee résuméiert exzellent dat...

(**Interruption**)

Jo, mä...

► **Plusieurs voix.** - Anerer och!

► **M. François Bausch (déi gréng).** - Also, ech wëllt, ech hätt esou vill Afloss am „Lëtzeburger Wort“, datt ech kéint esou Artikelen, esou Leitartikelen wéi déi dote bestellen!

► **Plusieurs voix.** - Dir net eleng! Dir net eleng!

► **M. François Bausch (déi gréng).** - Neen, ech mengen, dee Leitartikel war sachlech an eigentlech huet en exzellent dat erëmginn, wat de Minister, den zoustännege Minister, mat der Gemeng Lëtzebuerg virum Summer d’lescht Joer op enger öffentlecher Versammlung am Numm engersäits vun der Regierung an am Numm vum Schäfferot vun der Stad Lëtzebuerg gezielt huet. An duerfir hunn ech dee Leitartikel exzellent fonnt. Dat ass e ganz guddé Résumé, an ech géif de Leit wierklech recommandéieren, deen am Detail ze liesen.

Ech wollt...

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Ech hat en awer net bestallt, Här Bausch, wëll ech Iech just preziséieren.

► **M. François Bausch (déi gréng).** - Neen, ech gleewen Iech. Och Dir hutt net esou vill Afloss am „Lëtzeburger Wort“, Här Minister!

(**Hilarité**)

Ech wollt awer nach een anere Punkt kuerz uschneiden, dat ass dee vun der Mobilité douce. Et ass virdru gesot gi vum Rapporteur, datt näischt virgesinn ass zum Beispill fir de Vëlo um Pont Adolphe, an et ass gesot ginn, jo, do gëtt et jo eng Infrastruktur op dem Viaduc. Dat ass richtig, mä ech mengen, dat geet net duer. Mir müssen och op där Achs Richtung, also Pont Adolphe erof op d’Gare eng Infrastruktur fir d’Mobilité douce, fir de Vëlo virgesinn.

Dat ass an der Avenue de la Liberté mat der Reorganisatioun, déi do wäert kommen, vun dem Stroosseraum menger Meenung no kee Problem herno, fir dat ze kréien. Um Pont Adolphe stellt et eng Rei Schwierigkeeten duer, mä ech mengen awer, mir sollten, et muss een dat awer och nach eng Kéier alles analyséieren an diskutéieren a kucken, wat fir eng Léisung mer fanne fir d’Mobilité douce, Foussgänger a Vëlo um Pont Adolphe, déi besser ass wéi déi, déi elo geplangt ass.

Well mir kënnen net mat där zefridde sinn, wéi se elo besteet. Well et muss och méiglech sinn, datt een en direkten Accès huet iwwert deen Achs erof, Richtung Gare erof respektiv an deen Deel vum Quartier de la Gare. An ech wier frou, wann de Minister awer dat géif op de Wee mathuelen, fir datt mer am Detail nach eng Kéier kucken, och mat der Stad Lëtzebuerg zesummen, wéi eng Léisung mer kéinte fanne fir de Vëlo an déi dote Richtung.

Merci. Fir de Rescht, selbstverständlech stëmme mer dëse Projet.

► **M. le Président.** - Merci dem Här Bausch. Den nächste Riedner ass den Här Gibéryen.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Merci, Här President. Och vun eiser Säit aus e Merci un de Kolleeg Lucien Clement fir säi guddé Rapport.

Mir hu virun enger Zäitchen hei e Projet de loi och gehat, wou mer déi provisoersch Bréck, déi elo dëser Deeg ugefaange gëtt ze bauen, gestëmmt hunn. Mir hu selbstverständlech dee Projet deemools matgestëmmt an esou wäerte mer och haut dëse Projet matstëmmen.

Et ass haut elo vill och iwwert den Tram mat an déi Diskussioun hei erageholl ginn. Ech brauch, mengen ech, eis Positioun dozou net méi hei ze erwähnen.

Ech mengen, déi Bréck hei, déi ass och gesot ginn, mä Virriedner huet et och elo grad gesot, mat oder ouni Tram, déi Bréck muss erneiert ginn, si muss stabiliséiert ginn, si muss restauréiert ginn. An ech mengen, dat ass d’Wichtigkeet vun dësem Projet, datt dee Projet, datt déi Bréck muss erneiert ginn. An duerfir stëmmt och eis Fraktioun, oder eise Grupp, deem Projet hei zou.

(**Brouhaha**)

► **Une voix.** - Äre Grupp gëtt ëmmer méi kleng, Här Gibéryen!

► **Une autre voix.** - „Den Här Kartheiser an ech“ musst Der soen.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Mir soen, et stëmmt eise Grupp. Ech wëll korrekt bleiwen an der Terminologie hei an dem Parlament...

► **M. François Bausch (déi gréng).** - Et ass scho kee Grupp méi, dat ass schonn eng Sensibilitéit!

(**Brouhaha**)

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Jo, och dat ass korrekt laut eise Règlement, wéi Der dat do ausdréckt, Här Bausch. Mä dat huet näischt mat der Zuel vun de Leit ze dinn. Alles enner fënnf ass eng Sensibilitéit, laut eise Règlement.

Bon, mir wëllen op jidde Fall dësem Projet zoustëmmen. Et gëtt hei gesot, dee Projet muss och gemaach gi weinst dem Tram. Bon, ech mengen, datt elo eng Stabilitéit gemaach gëtt fir déi Bréck, datt och kann en Tram oder e Bus oder Gott weess wat driwwerfueren, schéngt mer sous-entendu ze sinn. Dat ass net een Argument, fir hei géint dëse Projet ze stëmmen.

Ech mengen, et ass eng vun deene schéinste Brécken, déi et iwwerhaupt gëtt. Et ass en Zeeche vun der Stad Lëtzebuerg. Ech mengen, et ass dee Punkt, oder dat Wierk, wat wahrschein-



lech eent vun deenen hei an der Stad Lëtzebuerg ass, wat d'Touristen am meeschte bewonneren, mat Fotoe maachen.

An ech mengen, wann ee weess, datt déi schéin „Al“ Bréck, wéi mir déi nei Bréck nennen, datt déi elo iwwer 110 Joer d'nächst Joer feiert, mengen ech, dann ass dat nëmmen normal, datt mer déi Bréck och elo esou restauréieren, datt se deene moderne Gegebenheeten entsprécht, a virun allem och d'Sécherheet vun der Bréck selwer iwwert d'nächst Jorhonnert garantéiert gëtt.

Duerfir wäerte mir dësem Projet mat Iwwerzeegung zoustëmmen, och an der Iwwerzeegung, datt ni en Tram wäert driwwerfueren.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Gibéryen. Als leschte Riedner ass den Här Henckes agedroen. Här Henckes, Dir hutt d'Wuert.

► **Plusieurs voix.**- Ah!

► **M. Jacques-Yves Henckes** (*Onofhängeg*).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, och vu menger Säit aus Merci un de Rapporteur. Ech wollt just eppes ervirsträiche bei dem Historique, dee gemaach ginn ass, dat ass, datt et mäin Urgrousspapp war, deen als deemolege Bauteminister déi Décisioun geholl hat, fir déi Bréck ze bauen...

(*Brouhaha général et hilarité*)

Elo ass den Historique komplett. An ech wollt duerfir soen, datt hien deen Abléck eng Visioun vun der Zukunft hat, well e jo och deen Abléck décidéiert hat, fir d'Gare nei ze bauen. An do gesäit een, datt esou Décisiounen ganz wichteg sinn, fir datt d'Stad Lëtzebuerg sech uerdentlech entwéckelt huet. An duerfir wollt ech och den Accord vu menger Säit aus zu dësem Projet bréngen.

(*Hilarité*)

Ech freeë mech och driwwer, dat wollt ech awer och nach soen, well mer elo an enger ganz gudder Atmosphär sinn, datt ech absolut mam Här Marc Spautz sengen Aussoen d'accord sinn, déi en à titre personnel gemaach huet, wou e wierklech vum Häerz aus geschwat huet.

► **Une voix.**- Wat seet dann de Rescht vun Ärem Grupp do derzou?

(*Brouhaha et hilarité*)

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

► **M. François Bausch** (*déi gréng*).- Wat seet dann de Rescht vum Här Henckes sengem Grupp do derzou?

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Merci, Här President. Ech wëll och dem Här Clement an der Kommissioun Merci soe fir déi gutt Aarbecht, déi mer konnten ëm dëse Projet, wou jo an zwou Etappe provisoresch an elo definitiv d'Bréck gemaach ginn ass, mat hinnen zesumme maachen.

Ech wëll och hei just ganz kuerz e puer Remarque maachen, vläicht awer net op d'Geschicht vun der Bréck agoen, well dat huet den Här Wilmes als Historiker jo flott gemaach, mä op där anerer Säit iwwert déi rezent Geschicht, esou wéi ech se erlieft hu säit 2004/2005, an déi Geschicht vun der Entstehung vun deem Projet, dee mer elo hei hunn, agoen.

Well ech ka mech erënneren, dat war e ganz komescht Gefill den éischten Dag, wou ech op den Travaux-publics-Ministère komm si sengerzäit, do stoung déi ganz Equipe do vun den Direktoren vun den eenzelnen Administratiounen an déi Responsabel an d'Responsabel vu Ponts & Chaussées. Déizäit ware mer nach op dem..., bei der..., also iwwert d'Péitruess hat ech eng schéi Vue op déi Bréck selwer.

Du sot ee vun den Offizielle vu Ponts & Chaussées zu mer: „Kuckt lech se elo ganz gutt un, Här Minister, well wie weess, wéi laang se nach steet!“ Sou, dat war d'Introduktioun an d'Ponts & Chaussées an an d'Travaux publics. Du war et mer schonn net méi egal, vum éischten Dag un.

Deen Dossier ass du weidergaangen, effektiv, well déi Bréck ass, an et ass gemooss ginn, zouzehends méi schlecht ginn. A mir hate sengerzäit och eng ganz Rei staark Wanteren, an alles, wat Ponts & Chaussées gemooss huet, huet eis gewisen, datt misst agéiert ginn.

Wann Der elo haut déi Bréck kuckt, da gesitt Der och, wéi vill Eisestaangen momentan schonn dra sinn, fir se zesummenzehalen, well wieren net an deene leschte sechs, siwe Joer alleguer déi Aarbechte gemaach ginn, ech mengen,

datt se da wahrscheinlech schonn net méi géif stoen.

Dat heescht, mir hunn déi Befestegung misse maachen, an et ass souguer esou wäit gaangen, dat war, mengen ech, 2006 oder 2007, datt vun enger vun deene Staangen, duerch déi Pressioun, déi exercéiert ginn ass, och ee Kapp vun der Staang an d'Péitruess erofgeflunn ass, wat sengerzäit geféierlech war. Duerfir hu mer d'Halschent vun der Péitruess säit enger Rei Jore missen zoumaachen, fir einfach och ze garantéieren, datt kengem eppes géif geschéien.

Wat also och reng bildlech de Bewäis ass, wéi déi Bréck schafft, wat fir eng Pressiounen do dra sinn an datt muss reagéiert ginn. Mat oder ouni Tram muss mer et maachen, an dat muss och elo kuerzfristeg gemaach ginn.

(*Interruption*)

Här Spautz, jo.

► **M. le Président.**- Den Här Spautz, jo, stellt lech gär eng Fro.

► **M. Marc Spautz** (*CSV*).- Jo, Här President, ech wollt just den Här Minister froen. Hien huet gesot, ob mat oder ouni Tram. Den Här Bausch hat et och scho gesot, ob mat oder ouni Tram, déi Bréck hätt ëmmer missen nei gemaach ginn. De Käschtepunkt läit elo bei 62,9 Milliounen. Wann et elo ouni Tram wier, bei wéi vill léich en dann, oder ass do guer keng Berechnung gemaach ginn? Dat ass déi eng Fro.

An déi zweet Fro ass, déi Saachen, fir den Tram dorobber opzesetzen, fir de Stroum ze kréien an d'Schinnen ze kréien, déi si jo hei net mat dran an déi komme jo dann herno bei engem zousätzleche Projet zréck?

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Also, wat ganz kloer ass, dat ass, datt mer hei déi finanziell Voleten, dat eent vun deem anere getrennt hunn. Alles, wat duerno op déi Bréck kënnt, fir datt den Tram op där Bréck ka fueren, dat ass net an dësem Projet dran, weder Schinnen nach Elektresch nach Caténaires. Mä et komme keng, ech weess net, wéi een dat ënnendrënner nennt, déi Caténaires do. Enfin, alles dat ass net am Projet an alles dat muss an dem Projet vum Tram matgeholl ginn. Dat ass absolut evident.

Dat, wat hei gemaach gëtt, dat ass eng Stabiliséierung vun där Bréck, datt se all Zort vu Gewicht an haaptsächlech vu Vibratiounen ka standhalen. Dat ass eppes, wat mer awer souwisou gemaach hätten, well ech weess jo net, wat an deenen nächste 50, 100 Joer fir eng Zort Trafic dodrobber kënnt.

An ech mengen, datt een, wann een déi Bréck hei elo souwisou an esou engem grouse Volume Aarbechte frësch mécht, se esou muss maachen, datt egal wat kéint drop landen, souguer en Jumbo kéint drop landen, fir datt mer sécher sinn, datt se - elo hunn ech net vun der Cargolux geschwat -, mä datt awer esou e Flieger kéint drop landen, datt se stabil ass, an datt mer sécher sinn, datt mer iwwert d'Zäite kommen. Dat fannen ech absolut normal.

Mä, wéi gesot, fir dem Här Spautz kloer an daitlech ze soen, déi eng an déi aner Käschten, déi ginn elo getrennt a ginn och duerno an dem Dekont vun deem engen an deem anere Projet getrennt.

Wéi mer déi Décisioun hu missen huelen, datt elo déi Bréck misst gemaach ginn, hu sech zwou Froen gestallt. Éischtens ass et relativ schnell kloer ginn, datt en Émännere vun där doter Bréck net méiglech wier, ouni se zouzemaachen.

Et war fir d'Éischt gekuckt ginn, ob mer net kéinten déi éischt Halschent maachen an dann zumindestens eng Halschent vun der Bréck oploossen. Also, ech mengen elo net déi do Halschent an déi aner, mä derlängst, au fil, soss hätt et jo net ganz vill Sënn, mä datt mer kéinten déi eng an déi aner Halschent, also wat op deem engen an op deem anere Bou steet, separat loossen.

Dat ass awer total onsënnvoll gewiescht, well den Trafic net géabel méi drop gewiescht wier, well d'Aarbechten net uerdentlech hätte kënne gemaach ginn. A well se och esou vill méi laang gedauert hätten, war kloer, datt se huet missen zougemaach ginn.

Wéi mer déi Décisioun bis geholl haten, hunn zwou Froen sech gestallt. Déi éischt Fro, dat war: Wéi iwwerbréckt een déi Zäit, wou d'Bréck zou ass? An déi zweet Fro, dat ass: Wéi baue mer se nei?

Wat déi éischt Fro ugeet, wéi iwwerbréckt een déi Zäit: Ech weess net, ob Der lech erënnere kënnt, mä ech hat ganz am Ufank eng Proposition gemaach, fir eng definitiv Bréck nienwdrun ze bauen, an zwar tëschent dem Boulevard Prince Henri an op där anerer Säit der Zitha-Strooss. Ech fannen dat nach ëmmer eng

gutt Iddi, mä et huet keen et soss oder bal keen et soss eng gutt Iddi fonnt. Mir hunn dat dunnt och si gelooss a mir sinn op eng provisoresch Bréck eriwweergaangen. A mengen Aen hätt dat den Trafic besser kënne méi doloossen, mä, wéi gesot, dat sinn Tempi passati, déi Diskussioun ass ofgeschloss.

Et ass also décidéiert ginn, eng provisoresch Bréck do ze bauen. Déi kënnt dann och net méi an d'Achs vun der Strooss. Déi kënnt esou nobäi wéi méiglech bei der heiteger neier Bréck.

An nach fir all déi Leit, déi mer haut reprochéieren a soen: „Mä, wann Der do fäerdeg sidd, dann haalt Der déi do Bréck jo awer, well Der den Trafic wëllt besser leeden.“, deene wëll ech ganz kloer äntwerten, datt dat da wierklech kee Sënn méi mécht, well wéilte mer se halen, dann hätte mer se wierklech an d'Achs vun deenen anere Stroossen misse setzen. An hei mécht esou eng zweet Bréck kee Sënn, well si bréngt net méi Trafic dohinner, well Der souwisou vum Boulevard Royal a vun der Avenue de la Liberté nëmmen e gewëssene Volume hutt, an et ass just dat, wat Der kënnt iwwert d'Bréck bréngen. Also mécht eng zweet Bréck, déi net am Achs vun anere Stroossen ass, hei an dësem Mooss kee Sënn. Se ass also nëmme provisoresch.

Dat Zweet, dat ass, dunnt ass gesot ginn: Wéi gëtt dat Ganzt da gemaach? Dat heescht, et ass mat engem System hei gemaach ginn, dee relativ einfach mechanesch kann op- an ofgebaut ginn, datt mer och schnell domadder kënne iwwert de Wee, also iwwert déi Aarbechte kommen.

Den Neibau, wéi gëtt deen da gemaach? Dat war dunnt déi nächst Fro. An ech ka mech erënneren, datt mer eng grouss öffentlech Versammlung, zesumme mat der Stad Lëtzebuerg, 2007 haten, wou alleguer déi Veräiner an d'Leit konnte kommen, fir eng Diskussioun driwwer ze féieren. An et ass och do ganz kloer aus där Diskussioun erauskomm, datt et net méiglech wier, déi Bréck ganz ewechzehuelen, quitte datt deen een oder deen aneren och vun de Politiker déi Iddi hat, fir eng besser Traficléisung ze fannen, mä datt aus historeresche Grënn an aus och sentimentale Grënn, wëll ech awer och soen, déi Bréck do am Fong d'Symbol vun der Stad wier an datt ee se net kéint tel quel ewechhuelen.

Ech ka mech erënneren, datt och sengerzäit eng ganz Rei vun deene schéinste Projeten an de Ministère erageschéckt gi si vun Ingenieuren, pensionéiert Ingenieuren, Designer, déi mer do nei Brécke gemoolt hu mat grouse Béi ënnendrënner an uewendriwwer, wou den Tram ënnendrënnerhoung, wou ech... Also, et war schéin. Et war wierklech flott an et huet mech och immens gefreet, datt d'Leit sech esou passionéiert hunn.

Genau déiselwecht Passioun vun de Leit huet een da jo elo festgestallt bei deem Halt ënnert der Rouder Bréck, wou een och eng ganz Rei Projeten an Iddien zougeschéckt kritt, wou d'Leit sech d'Méi maachen, fir hir Iddi matzedelen. Ech fannen dat eng flott Saach.

Duerno sinn Diskussiounen mat dem Kulturministère gemaach ginn, wou d'Madame Modert och vill gehollef huet, datt dat soll an engem Kader bleiwen, deen dann nach geschichtlech sënnvoll bleift. Natierlech ass Récksprouch mat der UNESCO geholl ginn, fir datt mer do och korrekt bleiwen an dat Ganzt am Fong, datt mer kéinten d'Geschicht op där enger Säit an op där anerer Säit déi nei Besoinë vun der Mobilitéit matenee verbannen, wat am Ufank net esou einfach ass. Mä wann een d'Resultat elo kuckt, mengen ech awer, datt an dem Projet op jidde Fall dat gelongen ass.

Duerno, an deenen nächste Jore wäert och e provisorescht Mobilitéitskonzept kommen. Well wann déi Bréck zou ass, och wa mer eng provisoresch hunn, gëtt et awer net ganz esou einfach, well mir hunn awer nëmmen dräi Pisten op där anerer. Mir kënne awer nëmme Bussen a priori an eng Richtung korrekt an uerdentlech do fuere loossen.

An duerfir, wann den Här Bettel mir virdru Merci gesot huet fir déi gutt Kollaboratioun, soen ech dat ganz gär zréck, well mer hu vill mat der Stad Lëtzebuerg geschafft, fir e Mobilitéitskonzept op d'Been ze kréien, an dat heescht, dat Mobilitéitskonzept, datt op där Streck déi ganz Reorganisatioun vum Bussystem muss geschéien, well soss packe mer dat do iwwert déi Joren net.

Dat heescht awer och, datt eng Rei Stroosse wäerten zougemaach ginn, wéi d'Avenue Monterey tëschent dem Boulevard Prince Henri, dem Boulevard Royal, wou eng Deviation iwwert de Boulevard Grande-Duchesse Charlotte respektiv d'Avenue Marie-Thérèse muss gemaach ginn. Och d'Zoumaache vun der Embouchure vum Boulevard Royal op d'Rue Notre-Dame respektiv den Déplacement vum Riets- a vum Lénssofbeer fir an de Boulevard de la Pétrusse eran.

Alles dat si Saachen, déi wäerten am Trafic changéieren an deenen nächste Joren, fir datt dee kann och korrekt lafen.

An dann dat zukünftgeit neit Mobilitéitskonzept, wat zwou Piste fir den Individualverkéier a Richtung Gare virgesäit an zwou Piste fir den öffentlechen Transport, wäert och nach beinhalten, datt en fin de compte de Verkéier an der Zukunft anescht an der Stad Lëtzebuerg wäert geleet ginn.

An dat Konzept vun der Stad Lëtzebuerg ass dann erëm e Konzept, wat national muss eraplangen, an iwwert dat Konzept hu mer jo an dem Mobilité-durable-Konzept, wéi mer et virgestallt hunn hei, och geschwat. Alles dat leeft zesummen, geet zesummen a kanns de en fin de compte net auserenehuelen, well soss klappt dee ganze System net.

Zwou Saache wëll ech nach soen. Vläicht d'Antwort och op dem Här Negri seng Fro, dee seet: „Wéi ass dat da mat der Kollaboratioun vun deem enge Projet an deem anere Projet? Leeft dat zesummen, wann déi Nei Bréck frësch gebaut gëtt op där enger Säit, an op där anerer Säit, wann den Tram da gebaut gëtt, esou wéi en actuellement geplangt ass?“

Ech kann elo net soen, wéi definitiv elo déi Chantiere lafen, a wat fir engen Délaie se lafen. Mä den Idealfall, a mir probéieren deen natierlech unzestriewen, dat ass ganz kloer, datt deen Tapis vun där Bréck soll an deemselwechten Zäitpunkt gemaach ginn, wéi dann dat Netz vum Tram soll geluecht ginn. Wann dat zesumme geet, a wann déi Prozeduren zesumme lafen, dann ass et logesch a sënnvoll, dat zesummen ze maachen.

Wann dat net geet, duerch wellech Grënn och ëmmer, well eben Zäitverschiebungen do dra sinn, da geet dat awer och separat. Mä d'Antwort op Är Fro ass, wann et méiglech ass, wa mer et fäerdegbréngen, a wann all déi Prozedure richteg lafen, dann ass dat den ideale Fall.

An dann...

(*Interruption*)

► **M. le Président.**- Den Här Angel stellt dem Minister gären eng Fro, déi e gäre beäntwert. Jo, Här Angel!

► **M. Marc Angel** (*LSAP*).- Jo, Här Minister! Merci, Här President. Här Minister, ech hunn eng Fro iwwer eppes, wou nach net driwwer geschwat ginn ass. Et geet jo och hei ëm d'Place de Bruxelles an ëm d'Place..., déi aner Plaz, op där anerer Säit vun der Bréck...

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- D'Place de Metz.

► **M. Marc Angel** (*LSAP*).- D'Place de Metz!

An op der Place de Bruxelles um Ufank vun der Bréck, do steet e Pavillon, dat ass e fréiere Kiosk, deen eng gewëssen architekturel Valeur huet - dat ass déi nämelecht Period, 60er Joren -, an dee gëtt genotzt vum Forum Casino d'art contemporain fir jonk Kënschtler, do si permanent Ausstellungen an och Vernissagen. Ech wollt lech just froen: Wat geschitt mat deem Kiosk? Dat, mengen ech, ass interessant fir all déi Leit, déi u Kultur interesséiert sinn.

Merci.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Jo, am Prinzip ass geduecht, e ka während dem Chantier net gehale ginn, well u sech de Chantier och op där doter Plaz natierlech muss geleet ginn, muss gemaach ginn. Duerfir kann een en net während dem Chantier stoe loossen. E soll awer duerno erëm dohinnerkommen, zu där doter Fonctioun.

Ech wollt um Ufank och, datt déi ganz Informatiounen, déi mer wëllen de Leit an der Kommunikatioun iwwert den Neibau oder iwwert dee Chantier vun der Bréck do ginn, datt mer déi sollten an deem Kiosk do maachen, well dat jo am Fong geholl ideal gewiescht wier. Leider geet et net, well mer d'Plaz brauchen.

Duerfir sinn elo, an dat hutt Der gesinn, scho grouss Containeren aus Glas opgeriicht ginn, vis-à-vis vum Casino. Do wäerten an deenen nächste Wochen och all déi Pläng an all déi Explikatiounen sinn, déi ee muss hunn, fir ze gesinn, wéi dee Chantier avancéiert, a fir souwuel de Lëtzebuerger wéi awer och haaptsächlech hei den Touristen, well dat ass jo eppes, wou enorm vill Touristen eraus- an eraginn, fir deenen ze weisen, wat war, wat amgaangen ass gemaach ze ginn a wat an Zukunft kënnt.

An ech mengen, bei dësem Projet gradesou vill wéi bei villen anere Projeten an der Stad, do, wou vill Trafic ass, do, wou vill Leit zirkuléieren, ass et wesentlech, datt mer d'Informatioun an datt mer d'Kommunikatioun esou gestalten, datt jiddweree weess, ëm wat et geet. Well dat ass och en Deel vun der Akzeptanz vun deenen dote Projeten.



Ech soen lech Merci fir d’Nolauschteren an och Merci fir déi grouss Zoustëmmung, déi dëse Projet wäert kréien.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Minister.

Domadder wiere mer um Enn vun der Diskusioun a mir kommen zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

Vote sur l’ensemble du projet de loi 6468 et dispense du second vote constitutionnel

D’Ofstëmmen fänkt un. Déi perséinlech Stëmme fir d’Éischt. Duerno de Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6468 ass ugehall mat 60 Jo-Stëmmen.

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

MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall’Agnol, MM. Fernand Diederich, Georges Engel, Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Roland Schreiner;

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

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

MM. Jean Colombera, Gast Gibéryen et Fernand Kartheiser;

M. Jacques-Yves Henckes;

M. Serge Urbany.

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

(Assentiment)

Dann ass dat esou décidéiert.

Eisen nächste Punkt um Ordre du jour ass de Projet de loi 6383, eng Ofännerung vum Gesetz iwwert de Stroosseverkéier. D’Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. Bis elo ass kee Riedner ageschriwwen. D’Wuert huet elo de Rapporteur, den honorabelen Här Marc Spautz. Här Spautz, Dir hutt d’Wuert.

8. 6383 - Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Marc Spautz** (CSV), *rapporteur*. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, haut hu mer e Projet um Ordre du jour, wou et drëms geet, fir dass mer d’Reglementer, wat de Beräich vun der Sécherheet ubelaangt, méi bequem a méi einfach kënnen huelen. Erlaabt mer duerfir, e puer Eckdate vum Projet opzeielen.

Bei dësem Projet ass den 2. Januar 2012 vum Nohaltegkeetsminister den Dépôt gemaach ginn. D’Avisé vun de Beruffschamberen, der Chambre de Commerce an der Chambre des Métiers houngen direkt hannendrun, an den Avis vum Statsrot ass den..., war och derbäi. Den 21. November 2012 hu mer an der Kommissioun den Text analyséiert an och den Avis vum Statsrot, an de Rapport ass den 10. Dezember ugehall ginn.

Mat dësem Text maache mer eng Verbesserung an eng Vereinfachung, wat d’Publikatiounen vun de Reglementer ugeet. Leider, an dat wësse mer alleguerten, hunn d’Printmedien ëmmer méi Schwierigkeeten an et gëtt manner ëmmer op d’Dageszeitungen zrëckgekuickt. Et war bis elo üblich, dass déi an de Printmedien hu misse veröffentlecht ginn. Fir dat elo kënnen aneschtens ze maachen, mussen mer den Artikel 5 vum Gesetz vum 14. Februar 1955 änneren, wou mer do en neie Paragraf bäiflécken, wou et dann och duerno méiglech ass, iwwer aner Weeër, iwwer nei Modeller wéi och iwwert den Internet....

De Statsrot huet dat och ënnerstrach gehat, an och de Ministère war direkt bereit, fir dat ze maachen, dass mer esou aner Méiglechkeeten, besser Méiglechkeeten hunn, vill méi modern alleguerten déi Ännerungen, déi virgesi sinn am

Transport, dass déi och do sinn, fir dass et net méi ass, wéi et an der Zäit war, wou alles ëmmer huet missen an de Printmedië veröffentlecht ginn, wat eng ganz grouss Vereinfachung duerstellt.

Well dat Basisgesetz, wéi dat de Moment war, dat geet nach zrëck op den 22. Oktober 1842, fir just ze soen, wéi dat déi Zäit war mat de Publikatiounen. Duerfir ass et och gutt, dass mer dat elo an deem dote Punkt maachen. Mä ech mengen, dass et och eng Verbesserung ass fir alleguerten déi Leit an d’Benotzer, déi all Kéiers mam Code de la route ze dinn hunn, déi alleguerten müssen eben ëmmer wëssen, wat fir eng Ännerungen do kommen, an dass dat méi einfach gëtt.

Esou wäit zum Projet an ech ginn och domadder den Accord vun der CSV-Fraktioun.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Rapporteur. Ech mengen, dat war esou komplett, datt näischt méi derbäizefügen ass. Da kéime mer direkt zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

Vote sur l’ensemble du projet de loi 6383 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 6383 ass ugehall mat 59 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Fernand Boden (par M. Norbert Hauptert), Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen, MM. Paul-Henri Meyers (par Mme Nancy Arendt), Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Mme Tessy Scholtes (par M. Félix Eischen), MM. Marc Spautz, Robert Weber, Lucien Weiler (par Mme Marie-Josée Frank), 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, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Roland Schreiner;

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

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

MM. Jean Colombera, Gast Gibéryen et Fernand Kartheiser;

M. Jacques-Yves Henckes.

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

(Assentiment)

Dann ass dat esou décidéiert.

Da komme mer elo zum leschte Projet vun de Mëtteg an och vun dësem Joer, nämlech dem Projet de loi 6428, eng Ofännerung vum Gesetz iwwert den CO₂-Emissiounshandel. Hei ass d’Riedezäit nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: déi Häre Berger an Negri. D’Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Marcel Oberweis. Här Oberweis, Dir hutt d’Wuert.

9. 6428 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre

Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Marcel Oberweis** (CSV), *rapporteur*. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, Dir Häre Ministeren, jo, et geet zum Schluss zou. Ech maachen et net ganz laang, versprach!

Dee virleiende Projet de loi stellt ee weidere Bausteen, wéi oft hei an der Chamber schonn, an der Lutte géint de Klimawandel duer. Et geet hei ëm den europäeschen Handelssystem vun den Emissiounsquoten, an hei speziell den Dreifhausgas CO₂. E puer Wuert zur Erklärung.

Mir modifizéieren dat scho modifizéiert Gesetz vum 23. Dezember 2004, mat deem mir deemools déi europäesch Direktiv 87 aus dem Joer 2003 ëmgaset haten. De virleiende Projet de loi ass den 23. Abrëll dëst Joer vun dem delegierten Nohaltegkeetsminister Marco Schank an der Chamber déposéiert ginn. D’Chambre de Commerce an d’Chambre des Salariés hunn hiren Avis agereecht an de 26. Juni huet de Statsrot och den Text aviséiert. Awer opgrond

vun Iwwerleeunge vum Statsrot sinn an der Chamberskommissioun eng Rei vun Amendementer ugehall ginn an deem neien, dem Statsrot sengem Avis complémentaire ass du Rechnung gedroe ginn. De Rapport ass de 27. November dëst Joer majoritär ugehall ginn.

Et sinn, an dat war d’Iwwerleeung aus der Direktiv, an de leschte Joren nei Erkenntnisser op dem technologesche Plang an der Rumm vun der Reduktioun vun den CO₂-Emissiounen gewonnen ginn. An et koun doduerch zur neier Direktiv 29 aus dem Joer 2009.

Haaptkärpunkten aus dëser Direktiv sinn:

De Champ d’application gëtt ausgebaut, soudass elo och de Secteur vun der Pétrochimie, dee vum Ammoniak a vum Aluminium abezu gëtt.

Et ginn Ännerungen am Beräich vun dem Versteë vum de Quoten agefouert. Hir Validitéit erstreckt sech elo iwwer aacht Joer, bis 2020.

An et gëtt e Régistre européen normalisé agefouert. Fir deen nationale Volet ass eis Ëmweltverwaltung zoustänneg.

An dann, vum nächste Joer un, ginn niewent dem Dreifhausgas CO₂ och Kuelewaasserstoffer an och den Distéckstoffoxid abezunn.

Mat deem fir den Handelssystem weltwäit interessanten Outil wëllt d’Europäesch Unioun hir Emissiounen vun CO₂ reduzéieren, fir esou déi festgeluechte Klimaschutzziler aus dem Kyoto-Protokoll ze erreechen. Wéi gesot, et handelt sech heibäi ëm e relativ technesche Projet de loi. Ech verweisen duerfir op de schrëffleche Rapport fir déi Detailer an den Exposé des motifs. Hei nëmmen déi wichtegst Elementer.

Nach e kuerze Rappel zum europäeschen CO₂-Emissiounshandelssystem. Duerch déi éischt Period vun 2005 bis 2007, dat war eng Pilotphas, ass de System vum fräien Échange mat Emissiounsquoten an der Unioun agefouert ginn. Ronn 12.000 Industriebetriber sinn agebonne ginn, an déi stoungen deemools fir 50.000, pardon 50% vun der europäescher CO₂-Emissioun. Dat sinn awer weltwäit nëmmen 8%.

An der zweeter Period vum 1. Januar 2008 bis de leschten Dezember 2012 ass dunn den Handelssystem fir d’CO₂-Quoten etabliert ginn. Den Entreprisé sinn deemools d’Emissiounszertifikater gratis zougewise ginn. Déi Entreprises, déi hir Limite iwwerschritt hunn, hunn entweder hir Installatiounen missen upassen oder awer se hu misse Quoten um Marché akafe bei deenen Entreprises, déi gespuert haten.

Mir all wëssen awer, dat ass déi batter Erkenntnis hautdesdaags, dass de System och ganz grave Dérapagé kannt huet a sech munch Leit duerch de System ferm beräichert hunn, an Héicht vun Honnerte Milliounen, voire Milliarden.

An der drëtter Period, déi elo den 1. Januar ufänkt 2013 bis de leschten Dezember 2020, komme fundamental Ännerungen op d’Entreprises zou. Et kennt zu enger Harmoniséierung vum Handelssystem vun CO₂-Quoten. Et gëtt eng gemeinsam europäesch maximal Limite festgeluecht, an déi eenzel Memberstaten hu keen Afloss méi. Déi national Allocationspläng, déi bis elo bestanen hunn, ginn ofgeschaaft. Et gëllen iwwerall déiselwecht Regeln, vu Portugal bis op Estland dorobber, fir déi Gratisverdeelung vun den CO₂-Quoten. An da mussen all Quoten, déi net méi gratis verdeelt ginn, versteet ginn.

D’Zil ass ganz kloer: Bis zum Joer 2020 mussen d’CO₂-Emissiounen vun den Industriebetriber ëm 21% par rapport zum Joer 2005 reduzéiert ginn. Dat ass eng gewaltig Aufgab, mä mir sinn um gudden Wee schonn. An domat soll déi emittéiert Tonn CO₂ och e seriöse Präis kréien. Momentan läit dee Wäert nëmme bei aacht Euro pro Tonn, vill ze déif, fir iwwerhaupt eppes unzereegen. Eréischt ab 20 Euro pro Tonn kommen déi Firmen an d’Gesprécher, fir bei hire Betriber Anlagen anzebauen, fir CO₂ ze reduzéieren. Fir dëst eben ze erreechen, kennt et zur Stee vun den CO₂-Quoten.

Vum nächste Joer u bedroen déi gratis verdeelte Quote fir d’Industriebetriber nach 80% vun der Mengt aus der zweeter Period, de Rescht mussen se steeën. An dee Prozentsaz gëtt bis 2020 op 30% reduzéiert an da fir op 0% erofgeféiert ze ginn, bis 2027. Da mussen se all hir Tonnen CO₂ steeën.

Ech wëll drop hiweisen, dass säit dem Ufank vun dësem Joer och den zivile Flugverkéier an der Europäescher Unioun an dësen Handelssystem agebonne ginn ass. Dat heescht, déi eenzel Fluggesellschaften mussen och Emissiounsquote kafen, wa si Volen an der Europäescher Unioun duerchféieren.

Kuerz gesot, 97% vun der Duerchschnittsemisiounsmengt aus de Joren 2004 bis 2006 dierfen nach 2012 emittéiert ginn an nëmmen nach 95% am nächste Joer. 15% vun där Ton-

nage un CO₂ mussen si iwwert d’Stee akafen, de Rescht kréie si gratis. Domadder solle se och agebonne ginn an dee Prozess vun der Reduktioun, wuelwëssend awer, dass de Flugverkéier an Europa 2% vun de Gesamtemissiounen bäidréit. Wat de Loftverkéier iwwert déi europäesch Grenzen eraus ubelaangt, esou soll bis zum Hierscht vum nächste Joer e Kompromëssvorschlag mat allen aussereuropäesche Fluggesellschaften ausgeschafft ginn.

De Stroossen- a Waassertransport, déi sinn nach ausgeklamert, awer de Waassertransport kann zu engem spéideren Zäitpunkt agebonne ginn. An d’Land- an d’Forstwirtschaft falen net ënnert dësen Uwendungsberäich. Firwat? Well et ganz schwéier ass, hir Emissiounen ze berechnen.

D’State kréien elo d’Méiglechkeet, verschidde kleng Installatiounen mat geréngem Ausstooss - 25.000 Tonnen CO₂ pro Joer - aus dem System erauszehuelen, ënnert der Konditioun awer, dass Mesuré geholl ginn, déi en ausgläichen Effekt op hir CO₂-Emissiounen hunn.

Et sief hei drop higewisen, dass mir dës Konditioun net opgräifen, well dat mat engem héije bürokrateschen Opwand verbonne wier, a well jo all Memberland all eenzel Installatioun der Europäescher Kommissioun melle muss.

Et gëtt awer och Ausnahmen zum Quotesystem. Wann erkannt gëtt, dass duerch d’Käschte vun der CO₂-Stee e Betrib zu enger Delokalisatioun kéint geféiert ginn, da kann dee Betrib seng Quoten och gratis à disposition gestallt kréien.

Wat den Iwwergank awer vun der zweeter op déi drëtt Period ubelaangt, sou ass Folgendes festgehal: Déi Quoten, déi net an der zweeter Period gebraucht goufen, kënnen an der drëtter Period benotzt ginn. Als eenzeg Ausnahm gëllt awer, wann ee Betrib ganz oder zum Deel seng Aktivitéiten astellt, da kann den zoustänneg Minister iwwert d’Zréckgi vun de Quote bestëmmen. Am Fall vun deenen zwee Wierker vu Rodange a Schëffleng huet de Minister kloer Positioun bezunn.

Ech wëll och drop hiweisen, dass d’Revenuen aus der Stee op ee momentan zweestellige Milliarden-Euro-Betrag geschätzt ginn. An dës Montanté ginn zum Deel an d’Memberlänner zrëckgeféiert oder awer si falen an den europäesche Klimaschutz, an do kënnen dann an alle Länner weider Aufgaben iwwerholl ginn.

De Prozess vun der Stee ass relativ komplizéiert. Ech wëll do op de schrëffleche Rapport verweisen.

Ech wëll och net vergiessen, dass d’Instrumenter vun dem „joint implementation“ an dem „clean development mechanism“ och weider zum Azaz kommen, awer mat dësen Instrumenter dierfen d’Länner aus der Europäescher Unioun hir CO₂-Emissiounen duerch Investissemter a Länner baussent der Europa-Unioun fräikafen. All Projet, deen agereecht gëtt, muss awer gedroe gi vun ökologeschen, vu sozialen a vu wirtschaftleche Kriterien.

An et dierf och net zur Vermeschung tëschent den Aidé komme vun der Kooperatioun an deenen aneren. Déi sinn hei complémentäre unzegesinn. Well duerch déi modern Ëmwelttechnologien, déi mir hei an Europa entwéckelt hunn, sollen och ons Partnerlänner Profit zéien, fir bei hinnen dann de Prozess vum Klimaschutz méi séier unzedeiwen. A se ginn och méi schnell onofhängeg da vun de fossilen Energieressourcen, an domat jo och dann à la longue en aval ginn déi Reduktiounen vun Dreifhausgasen duerchgeféiert. Et kann ee bal soen, eng Win-win-Situatioun, duerch Europa ageleet, fir anerer bestëmmt.

E leschte Punkt. An dem neien Artikel 16bis gëtt drop higewisen, dass all Informatiounen iwwer ënner anerem d’Verdeele vun de Quoten an d’Kontroll vun Emissiounen kommunizéiert mussen ginn. Et ass awer festgehal: ginn, dass et verbueden ass, dës Informatiounen, déi ënnert de Secret professionnel falen, no baussen ze kommunizéieren.

A mat dem Vote vun dësem Projet de loi, dee mir haut wëllen da stëmmen, deen trëtt dann den 1. Januar d’nächst Joer a Kraaft. A mat dësen dach méi techneschen Ausféierungen bréngen ech den Accord da vun der CSV eran a soe Merci wéi ëmmer fir d’Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - An ech soen dem Här Rapporteur Marcel Oberweis Merci. Als éischte Riedner kritt elo den Här Berger d’Wuert.

Discussion générale

► **M. Eugène Berger** (DP). - Merci, Här President. Mat allem Respekt fir säi Fläiss, mä an