

Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer, Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach, Nicolas Strotz (par M. Laurent Mosar), Lucien Weiler (par M. Nico Loes) et Claude Wiseler (par M. Théo Stendebach);

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Gusty Graas), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helming, Alexandre Krieps, Claude Meisch (par M. Xavier Bettel), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par Mme Maggy Nagel) et John Schummer.

Elo komme mer zum nächste Punkt. Et ass d'Diskussioun iwwert de Projet de loi 5233 iwwert de Bau vun engem Eisebunnviadukt zu Lëtzebuerg. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. Et si schonn ageschriwwen: déi Hären Haupt, Fayot, d'Madame Durdu, den Här Jaerling an den Här Bausch. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här John Schummer.

5. 5233 - Projet de loi autorisant la construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie nord de la Gare de Luxembourg, le raccordement d'une des deux voies par un tunnel nouveau à voie unique et le réaménagement général de la tête nord de la Gare de Luxembourg, et modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports

M. John Schummer (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet de loi 5233, deen de Bau vun engem neie Viadukt mat zwou Spuere bei dem Nordausgang vun der Gare Lëtzebuerg, de Raccordement vun enger vun deenen zwou Spueren un en neien eebunnegen Tunnel an den Nordkapp vun der Gare Lëtzebuerg erlaabt, gouf den 11. November am Joer 2003 hei an der Chamber déposéiert. Den 23. Oktober am selwechte Joer huet de Conseil d'État e kritt pour avis an de 27. Januar dëst Joer huet de Conseil d'État säin Avis eraginn. D'Chambre de Commerce wuel hiren Avis den 23. Januar 2004 ofginn an den 18. Februar 2004 huet d'Kommissioun vum Transport hei an der Chamber mech als Rapporteur bestëmmt an och de Projet esouwéi den Avis vum Conseil d'État ënnert d'Lupp geholl. De Rapport gouf den 8. Mäerz vun dësem Joer an der Kommissioun ugeholl.

Wéi gesot geet et hei ëm de Bau vun engem neie Viadukt, de Réaménagement vum Nordkapp vun der Gare Lëtzebuerg esouwéi de Bau vun engem neien eebunnegen Tunnel. Et gëtt proposéiert och dëse Projet, genau wéi déi aner Projeten, déi säit 1999 ënnert dëser Regierung gestëmmt gi sinn, an den Artikel 10 vum modifizéierte Gesetz vum 10. Mee vun 1995, wat d'Gestion ferroviaire betrëfft, ze incorporéieren.

Dëse Projet soll an zwou Phasë realiséiert ginn. Déi éischt Phas betrëfft de Bau vun engem neie Viadukt iwwert de Stadgronn, parallel zur jëtzege bestehender Bréck, souwéi verschidden Aménagement am Norde vun der Gare Lëtzebuerg. Dës éischt Phas kascht 110,35 Milliounen Euro. Dovu si 75 Milliounen fir deen neie Viadukt a 35,5 Milliounen fir den Aménagement vun der Gare Lëtzebuerg.

Déi zweet Phas betrëfft de Bau vun engem neien eegleisegen Tunnel. Sou kënnen mer da véiergleiseg aus der Gare fueren an zweemol zweegleiseg an den Norde respektiv an den Oste vun eiem Land weiderfueren. De Käschtepunkt vun dëser zweeter Phas betrëfft 53,92 Milliounen Euro. Dobäi komme fir déi zwou Phasë bien entendu d'Planungskäschten an esou weider nach derbäi, wat eis dann en Totalkäschtepunkt vun 180,75 Milliounen Euro zum Index vum 1. Oktober vum Joer 2002 mécht.

Wat elo déi reng technesch Detailen vum Bau betrëfft, verweisen ech op de schrëftleche Rapport. Dat kënnt Der do in extenso alles noliessen, fir déi, déi et interesséiert. Dëse Projet reit sech an d'Strategie „mobilitéit.lu“ an, Strategie, déi vum Conseil de Gouvernement den 22. Mäerz am Joer 2002 ugeholl a fir gutt emfonnt ginn ass. De Conseil d'État ass bis op eng kleng Remarque betreffend d'Methodologie mat dësem Projet d'accord, an ech géing lech bidden dëse Projet och ze ënnerstëtzen an ze stëmmen a wëll och vun der Geleeënheet profitéiere fir hei den Accord vun der demokratescher Fraktioun matzebréngen.

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Als éischten Diskussiounsriedner ass den Här Norbert Haupt agedroen. Den Här Haupt huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Norbert Haupt (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll gläich virauschécken, dass et mech guer net stéiert, dass den Transportminister esou kuerz virun de Wahlen nach eng Rei vu Projeten hei virleet, well mir brauchen am Fong geholl d'Gesetzer fir iwwerhaupt Projete kënnen ze realiséieren, an ouni esou eng legal Basis kënnen mer iwwerhaupt näischt maachen, an den zukünftigen Transportminister - et ka jo och vläicht den Här Grethen selwer sinn - wäert an zwee oder dräi Joer oder vläicht och virun den nächste Wahle mat vill Stolz a vill Freed d'Bändchen duerchschniden, wann en déi Strecken all kann aweien. Well et ass méi interessant, esou Strecken anzeweie wéi hei dréche Gesetzer ze presentéieren.

Här President, fir dann awer zum Projet selwer ze kommen, de Rapporteur, de John Schummer, huet et scho gesot, dee reit sech an an déi Gesetzer, déi mer scho viru kuerzem hei gestëmmt hunn, eng Serie vu Gesetzer, déi sech eben an d'Gesamtkonzept vun der Strategie „mobilitéit.lu“ areien. Dat Strategiekonzept huet als Zil éischten fir méi Leit op den öffentlichen Transport ze kréien, andeems dass ee mol higeet an den öffentlichen Transport méi interessant, méi komfortabel, awer och - an dat dierf een net vergiessen - vill méi sécher mécht.

Deen heite Projet gesäit zwou Phasë vir. Eng éischt Phas ass déi fir de Viadukt iwwert d'Polvermillen ze dedoubliéieren. Mir hu jo virun zwee Méint hei e Gesetz gestëmmt fir am Fong geholl d'Streck Lëtzebuerg-Waasserbëlleg op der Deelstreck Lëtzebuerg-Éiter zweegleiseg ze maachen. Dëse Viadukt féiert am Fong geholl op déi zwou Strecken: d'Nordstreck fir iwwer Dummeldeng an den Norde vum Land an dann d'Oststreck fir iwwer Éiter a Waasserbëlleg no Däitschland.

Dee Viadukt gëtt also vun zwou Strecke bedéngt, wat natierlech éischten emol zu engem Engpass op deem Viadukt féiert an zweetens och besonnesch d'Sécherheet vun den zwou Strecke guer net méi garantéiert. Dofir ass geplangt fir do en zweete Viadukt ze bauen, deen dann d'Méiglechkeet gëtt, fir dass déi zwou Strecke mat deen zwou verschiddenen Trassen iwwert d'Polvermille kënnen bedéngt ginn.

Déi zweet Phas ass dann de Bau vun engem Tunnel, fir dass een dann an d'Gare Lëtzebuerg erakënnt, wou an engems geplangt ass fir d'Lëtzebuerger Gare méi modern ze maachen, méi accessibel fir d'Leit an och besonnesch méi behënnertegerecht. Et ass virun allem dru geduecht fir déi eenzel Quaië mat Rolltrapeen an d'Gare mat engem Lift ze verbanne. Et ass och geduecht fir déi Passerelle fir op Bouneweg ze réaménagéieren a besonnesch dann och den Accès zu deenen eenzelne Quaien ze ginn.

Voilà, dat ass de Projet an deene grouse Linnen. E stellt also eng Verbesserung fir den Transport a besonnesch fir den öffentliche Verkéier hei zu Lëtzebuerg duer. E mécht dee méi komfortabel an e bréngt och méi eng grouss Sécherheet, an dofir wäert d'CSV och dee Projet stëmmen an ech ginn heimmadder d'Zoustëmmung vun eiser Fraktioun zu dësem Projet.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- Als nächsten Diskussiounsriedner ass den Här Ben Fayot agedroen. Den Här Fayot huet d'Wuert.

M. Ben Fayot (LSAP).- Här President, fir den öffentlichen Transport iwwert d'Schinn an den Norden an den Osten, Richtung Findel a Kierchbiereg auszubauen, gëtt iwwert de Stadgronn eng zousätzlech Eisebunnsbréck gebaut an en Tunnel gebuer, fir an d'Gare Lëtzebuerg eran. Dës Aarbechte sinn Deel vun der Strategie „mobilitéit.lu“.

Mir hunn als LSAP de Bau vun enger Zuchubannung vun der Gare op de Findel an op de Kierchbiereg an de Bau vun enger Tramlinn iwwert de Kierchbiereg op Dummeldeng matgestëmmt. Et ass fir ons en Astieg an eng Strategie vun der Schinn, déi d'LSAP säit Métt vun den 90er Jore gefrot a bedriwwen huet. Dës Strategie soll dozou bäidroen de Floss vu Berufsspendler an anere Visiteuren an d'Stad eran an aus der Stad eraus iwwer e performante System vu Bunn, Tram a Bus op eng schnell a komfortabel Manéier ze maistriséieren. Dëst hätt kënnen schonn 1998 konkret ufänken, wéi d'Madame Delvaux dat viru kuerzem iwwert d'integriéiert Verkéierskonzept gesot huet.

Mir sinn elo am Mäerz 2004. De Planning gesäit vir, dass dës Aarbechten, also dësen éischten Astieg an eng Schinnestrategie fir d'Stad Lëtzebuerg 2007 fäerdeg solle ginn. Mir wënschen ons dat, sinn awer trotz allem och e bësse skeptesch ob dat esou séier geet.

Dat, Här President, fir ze soen, dass d'LSAP, anescht wéi d'CSV an d'DP 1999, virun de Wahlen déi Strategie vun de Schinne refuséiert huet, net dogéint stëmmt, well mer der Meinung sinn, dass d'Urbanung un de Findel an och den Tram iwwert de Kierchbiereg net prioritär sinn, fir d'Problemer vun der Stad Lëtzebuerg ze léisen.

Et muss ee wëssen, dass de Choix vun deem exklusivem Bustrafik an der Stad Lëtzebuerg dës Stad lues a lues erstéckt an hirem Kär, dass d'Augmentatioun vum Ugebuert, wat u sech jo en akzeptabele Choix kënnt sinn, einfach weist, dass dat eng Kéier u seng Limite stéisst an der Stad Lëtzebuerg, wann een d'Haaptachs vun der Gare op de Boulevard Royal gesäit, wou bal an alle Stonnen d'Busse stauen, d'Loft irrespirabel gëtt, an och un de Kräizunge vill Problemer sinn.

Mir mengen, dass wann ee wéi gesot säit 1999 de Choix vun der Schinn och fir d'Stad gemaach hätt, och fir de Kär vun der Stad, dass een dann eng ganz Partie Problemer geléist hätt. Mir bedauern haut nach eng Kéier, dass dee-

mools d'DP an d'CSV aus elektorale Grënn dësen Astieg net gemaach hunn, an dass mer elo, fënnef Joer duerno, bis 2007 héchstwahrscheinlech och nach net esou wäit sinn, fir en alternatiiv Verkéiersmëttel an der Stad Lëtzebuerg niewent dem Bustrafik ze hunn. Dat zu deem allgemengen Aspekt vun dësem Projet.

Erlaabt mer trotzdem awer e puer Froen an e puer Remarquen zu deem eigentleche Projet. Fir d'éischt baue mer jo eng Bréck iwwert de Stadgronn an engem historesch extrem sensiblen Territoire, an et géif mech interesséieren, ob mer en Avis vun der UNESCO hunn, fir déi Bréck do ze bauen. Dat ass e Site, dee besteet. Mir hu gesinn, dass wéi d'Eisebunn déi Bréck frësch gemaach huet, do relativ grouss Pilone gemaach huet, déi och schonn en Agrëff an de Site sinn, mä et géif mech wierklech interesséieren, ob mer mat allem wat ech am Rapport gelies hunn, oder och am Text gelies hunn, wierklech en Avis vun der UNESCO hunn op engem Site, dee jo awer protégéiert ass.

En anere Problem, dee mer um Härz läit, dat ass den Här Minister ze froen, ob mer da fir déi Bréck do schonn am Stadgronn deen néidegen Terrain hunn. Hu mer déi Immeublen, déi mer dofir brauche fir esou eng Bréck ze bauen, wat jo keng kleng Saach gëtt? Do hunn ech näischt am Rapport an och näischt am Text selwer vum Gesetz gesinn, an ech wär awer wierklech frou, wa mer do Informatiounen kréichen.

Och wat den Tunnel ugeet, stellt d'Fro sech natierlech vun dem Buedem, vun dem Immeubel, dee mir dofir brauchen. Ech wär interesséiert ze wëssen, wéi d'Kollaboratioun mat der Stad Lëtzebuerg do gelaf ass, well mir musse jo zum Beispill en Deel vum Parking an der Tranchée oprappen, fir eben dat Gleis, wat vun der Bréck kënnt, an den Tunnel richt eranzeféieren, an do géif et mech interesséiere wéi d'Kollaboratioun mat der Stad Lëtzebuerg ass.

Dat ass ëmsou méi interessant, well jo awer d'Stad Lëtzebuerg fir déi ganz Tranchée an dee Parking do eng Partie Décisiounen geholl huet. Dir wësst, dass et do e Plan d'aménagement particulier gëtt, dass et déi dräi Lousen: A, B, C gëtt, wou soll dann iwwert d'Tranchée gebaut ginn, an et gëtt do eng Partie juristesche Problemer, kann ee rappeléieren, am Zesummenhang mat där Dalle.

Ech wëll soen, dass 1992 d'Stad Lëtzebuerg mat der CFL eng Konventioun gemaach huet, wou se jo dann d'Tranchée vun den CFL ofkaaft huet, an d'CFL hu jo d'Servitude gehalen, fir um Buedem d'Gleiser ze leeën. Elo soll also déi Dalle an der Tranchée gebaut ginn, an ech wollt just froen, wéi dat zesummegeet, wa mir deen Tunnel do bauen, wa mer en Deel vum Parking ofrappen, wou jo d'Stad Lëtzebuerg dee Parking wëllt halen, an op der Dalle solle Gebaier gebaut ginn, esouwuel de Bâtiment administratif vun der Stad um Lous C, an dann elo d'Lousen A a B, déi och solle vun der Stad verkaaft ginn, fir dass kann dorobber gebaut ginn, a fir dee Plan d'aménagement particulier, dee schonns laang besteet, auszeféieren.

Et géif mech wierklech interesséieren, wéi am Kader vun dësem Projet déi Problemer geléist ginn, well ech weess, dass an der Stad Lëtzebuerg och vill dorobber geschafft ginn ass, fir juristesche Klärheet doriwwer ze kréien.

Doriwwer eraus, Här President, ass dat wat mer am nördlechen Deel vun der Gare Lëtzebuerg maache selwer e weidere Schritt zu der Reconfiguratioun vun deem ganze Quartier. Mir sinn hei op engem Deel tëschent dem Quartier Bouneweg an dem Quartier Gare, en Ensemble vun 20.000 Awunner. Dir wësst, dass de Problem vun der Eisebunn ëmmer dee war, dass en

de Quartier Bouneweg vun dem Quartier Gare getrennt huet, an dass duerch déi Trennung fir déi Quartieren eng ganz Partie Problemer entstane sinn. An elo mat der Neigestaltung vun der Gare a mat der Moderniséierung vun der Gare, déi mir selbstverständlech begrëssen, do ass keen Zweifel, muss ee sech och iwwerleeën, ob d'Auswirkunge vun deenen Aarbechten op de Quartier considéiert gi sinn.

Ech hat scho vun der Konventioun vun 1992 tëschent den CFL an der Stad Lëtzebuerg geschwat. Deemools ass déi Konventioun getraff ginn, well jo d'Rocade de Bonnevoie sollt gebaut ginn, also déi Strooss, déi laanscht d'Eisebunn fiert, an deemools war schonn tëschent der Stad Lëtzebuerg an den CFL zum Beispill zréckbehalen ginn, dass an der Konventioun gesot ginn ass: „La ville s'engage à remplacer dans le cadre de la rocade l'actuelle passerelle piétonne par une nouvelle passerelle couverte, ralliant Bonnevoie au parvis et aux quais de la gare. Cet ouvrage d'art, qui enjambrera la rocade, sera éclairé et adapté aux besoins des piétons, des cyclistes et des handicapés de la marche.“ Dat war deemools 1992. Mir wëssen, dass dat eigentlech net geschitt ass.

Mir hunn nach ëmmer déi al Passerelle iwwert d'Eisebunn, déi al, déi eigentlech ni richteg retapéiert ginn ass, déi inconfortabel ass, wou d'Leit owes net gären driwwer ginn. Mir hunn um Enn dovunner e Lift gebaut, deen oft futti ass. Et ass en Noutbehëllef, an dat, wat eigentlech 1992 tëschent den CFL an der Stad Lëtzebuerg festgehalen ginn ass, ass eigentlech ni geschitt, dat heescht an der Haaptsaach eng Bréck oder e Passage, deen iwwert d'Rocade géif goe fir op där anerer Säit bei der Rue des Gaulois erauszekommen an op déi Manéier de Quartier Bouneweg, Nord-Bouneweg mat der Gare ze verbannen. Just dat als Rappel.

Ech wollt och nach soen, dass mer jo an deem Ensemble do d'Rotonden hunn - och, géif ech soen, en Dauerbrenner. Dir wësst, dass mer déi éischt Rotonde, déi ënnescht, amgaange sinn ze renovéieren, dass déi soll fir Activités socioculturelles reservéiert ginn. A mir waarden drop, dass déi Rotonde, déi iewesch, soll fräigemaach gi vun den CFL. Et ass ons ëmmer versprach ginn - ech erspueren lech all déi Questions parlementaires an all déi Äntwerte vu Ministere, déi komm sinn - déi iewesch Rotonde géif 2005 fräi ginn. Ech weess dat net. Dir wësst och, dass nach en anere Problem an deem Zesummenhang sech stellt, nämlech dee vun dem Atelier vun der Gare an dem Centre de maintenance, dee soll op dem Leschte Steiwer gebaut ginn. Doriwwer hu mer och Questions parlementaires an Deklaratiounen vun deene verschiddene Ministere kritt, ënner anerem och vum Här Grethen.

Ech hunn hei eng Äntwert vum Här Grethen vum Februar 2003 op eng Fro vum Här Zanussi, an där dann och versprach gëtt, dass dee Centre de maintenance um Leschte Steiwer soll oder den éischten Deel, ech zitéieren: „Le planning du projet prévoit la mise en service de la première partie des installations à partir de 2005 et de la deuxième partie des installations en 2008.“ Also, dat gehéiert och zu deem Ganzen, wat mer hei maachen. Ech wollt dat hei rappeléieren.

A fir dass dat awer net verluer geet - well ech weess jo, wéi et am Latäin heescht: Verba volant, scripta manent -, wollt ech eng Motioun abréngen fir eng Partie Saachen ze rappeléieren. Éischten emol haten an där Konventioun vun 1992 d'CFL sech engagéiert, fir dee ganzen Terrain vun dem Eisebunnsgelände, also do wou d'Schinnen drop sinn tëschent der Rocade an tëschent der Place de la Gare - dat ass jo en Terrain à re-

structurer um Plan d'aménagement général vun der Stad Lëtzebuerg -, fir do e Plan d'aménagement particulier ze maachen, fir dat ze restrukturéieren, souwuel d'Gare selwer wéi och déi Busgaren, déi virdru si vum RGTR wéi déi vun der Stad Lëtzebuerg.

Natierlech ass bis elo nach keen esou ee Plan d'aménagement particulier komm. Ech mengen, et wär awer am Intérêt vun der Eisebunn, wéi och fir d'Verbindung tëschent der Gare a Bouneweg wichteg, dass esou eppes kéim. Wann ech zum Beispill d'Gare vu Stroossbuerg kucken, wou jo och en Tram derlaanscht gefouert ginn ass a wou domat och de ganzen Ensembl vun der Gare renovéiert ginn ass an attraktiv gestalt ginn ass, stellen ech mer vir, dass och esou eppes fir d'Stad Lëtzebuerg néideg ass an déi Weiche sinn 1992 gestallt ginn, an ech menge schonn, dass ee sech dat bei dëser Aarbecht, déi mer elo hei stëmmen, soll rappeléieren.

Ech wëll och nach derbäi soen, dass een natierlech sech muss Gedanken maachen, wéi een dann de Quartier Gare an de Quartier Bouneweg iwwert d'Eisebunn kann am beschte reliéieren. Dir wësst, dass et schonn zweemol - ech weess net wéi vill Mol insgesamt - jo Architekten ginn ass, Städteplaner, déi geduecht hunn, hei kënn en d'Eisebunn insgesamt iwwerdecken vun hanner der Bréck vum leschte Steiwer bis eventuell an d'Gare eran. Dat ass jo och an anere Géigende gemaach ginn. Dat ass en interessanten Terrain mëtten am Kär vun der Stad, wou urbanisteschesch viles ze maachen ass.

Ech wëll elo net hei plädéieren, dass een onbedéngt d'Eisebunn direkt soll iwwerdecken, mä ech menge schonn, wann ee schonn esou gréisser Aarbechten an enger Gare mécht, da soll ee sech dat mat a seng Strategie eranhuelen an och dorunner denken.

Selbstverständlech wëll ech nach eng Kéier insistéieren, dass mir de Problem vun der leideger Passe-relle, dat ass wéi gesot en Dauerbrenner souwuel an der Stad Lëtzebuerg Lokalpolitik wéi iwwerhaupt an der Quartierspolitik, endlech mol geléist kréien, doduerch dass mer eng anstänneg Passerelle maachen, déi iwwert d'Rocade erausgeet an de Quartier eran.

An ech mengen och, et misst ee sech iwwerleeën, wa mer schonn hei en neie Souterrain an der Gare maachen, dee mer jo wëllen ausbauen, ob een net kënn e Souterrain maachen, dee selbstverständlech vun der Gare d'Quaie géif matenee verbannen, mä och esouguer bis op d'Bouneweger Strooss eraus kënn kommen. Dat wär also eng duebel Ubannung, déi een tëschent der Gare a Bouneweg kënn maachen.

Ech mengen och, fir nach dat derbäi ze soen, dass een an där Renovatioun vun der Gare muss sech iwwerleeën, wat da mat deem Areal ronderëm d'Rotondë geschitt. D'Rotondë si jo als Monument national klasséiert. Mir müssen eng Kéier eppes mat deem Ensembl maachen. Ech menge schonn, dass een am Kader vun dësem Projet hätt kënnen e puer Gedanken sech afale loosser, wéi een deem Ensembl do gestalt. D'Rotondë bleiwen also. Déi iewesch soll, menger Usicht no, relativ schnell fräi ginn, dass ee kann urbanisteschesch doraus eppes maachen, wat Kapp a Fouss huet, zesumme mat dem Areal vun der Gare.

Dat sinn also e puer Remarquen iwwert déi Zesummenhang, vun deenen ech net weess, ob déi an der zoustänneger Kommissioun diskutéiert gi sinn. Ech hu se net am Rapport erëmfonnt, mä ech menge schonn, dass se sech hei an dësem Zesummenhang imposéieren.

Dofir wollt ech dann eng Motioun och virleeën, an där déi Saache rappeléiert ginn, éischstens emol déi Saachen, déi schonn amgaange sinn: d'Restauratioun vun enger Rotonde, d'Konventioun, déi mer 1992 ofgeschloss hunn, och déi aner Konventioun, duerch déi d'Gemeng eben eng Tranchée vun de CFL ofkaaft huet, dann natierlech och déi urbanisteschesch Situatioun an deem Ganzen. Dorobberhin eng Partie Inviten un d'Regierung. Éischstens, e Plan d'aménagement particulier mol ausschaffen ze loosse fir deen Ensembl vum Domaine ferroviaire. Zweetens, doranner dann en Aménagement coherent vun der Gare, vun de Busgaren an och vun den Alentoursé virzegesinn. Drëttens, probéiere wa méiglech déi Plaz vun der Gare vun deem Duerchgangstrafik ze befreien.

Dir wësst, dass dat eng terribel Situatioun ass, wou do, wann d'Leit iwwert d'Strooss ginn, fir an d'Gare ze kommen, sech deen Duerchgangsverkéier vun der neier Avenue an de Süden, an de Westen vun der Stad durchwäلت. Dat ass en terribel Verkéier, an et ass ze iwwerleeën, ob een dat net kann iwwert d'Rocade ofleeden op eng aner Manéier, wéi dat elo geschitt. Dann natierlech de Passage fir d'Foussgänger - ech hu vun deem geschwat. Dann natierlech och d'Integratioun vun de Rotonden an dat Ganzt. Ech mengen och, dass ee sech misst iwwerleeën, dass de Stat mat den CFL géif kucken, wéi een deen neie Centre de maintenance schnell entwéckelen an dann natierlech och op déi Manéier en urbanisteschesch Gesamtkonzept dohinner leeën.

Motion 1

La Chambre des Députés,

- considérant le projet de loi 5233 concernant les importants travaux d'infrastructure ferroviaire dans la partie nord de la gare de Luxembourg;

- considérant que les investissements consentis pour ces travaux s'inscrivent dans une série de travaux entrepris depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, avec la couverture de la tranchée nord de la gare de Luxembourg, la construction de la rocade de Bonnevoie et l'installation de parkings publics, le réaménagement partiel de la passerelle au-dessus des voies du chemin de fer entre la gare et la rocade de Bonnevoie ainsi que le réaménagement de l'entrée de Bonnevoie;

- considérant la restauration en cours d'une des deux rotondes CFL de Bonnevoie à des fins socio-culturelles;

- considérant la convention de principe signée entre la ville de Luxembourg et la Société nationale des chemins de fer le 25 mars 1992 qui retient que «les CFL, en concertation avec la ville de Luxembourg, procéderont à délai raisonnable au meilleur aménagement possible du domaine ferroviaire situé entre la rocade de Bonnevoie, la place de la gare et la rue d'Alsace, tel que ce complexe est inscrit au PAG de la ville comme formant «un ensemble de terrains à restructurer dans l'intérêt de la rénovation urbaine»;

- considérant que cette convention avait également retenu le principe de l'implantation d'un nouveau centre de maintenance regroupant les nouveaux ateliers, garages et dépôts dans le secteur de Luxembourg-Bonnevoie, aux environs des dépôts actuels, rue de Houffalize;

invite le Gouvernement

- à présenter, ensemble avec la ville de Luxembourg, un plan d'aménagement particulier pour l'ensemble du domaine ferroviaire tel que décrit dans la convention de 1992;

- à prévoir dans ce plan un aménagement cohérent de la gare CFL et de la gare d'autobus CFL et AVL située sur le domaine ferroviaire;

- à délester ce domaine et la place publique afférente de la circulation de transit de et vers le centre-ville;

- à permettre un passage confortable et sécurisé des piétons, des cyclistes et des handicapés entre le quartier de la gare et Bonnevoie par une passerelle enjambant la rocade de Bonnevoie, comme prévu initialement, aussi bien que par un passage souterrain entre la place de la gare et la rue de Bonnevoie;

- à intégrer dans ce PAP le réaménagement et la restauration de l'ensemble classé des rotondes CFL;

- à doter les CFL des moyens financiers pour hâter la construction du nouveau centre de maintenance à Luxembourg-Howald et pour permettre la restauration de la 2^e rotonde de Bonnevoie ensemble avec le terrain adjacent dans un délai raisonnable;

- à faire ainsi une œuvre urbanistique cohérente dans l'intérêt de la ville ainsi que des quartiers de la gare et de Bonnevoie, entité de plus de 20 000 habitants.

(s.) Ben Fayot, Mady Delvaux-Stehres, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Marc Zanussi.

Dat, Här President, waren déi puer Remarquen, déi ech zu dësem Projet wollt soen. Mir si mat dësem Projet d'accord, fannen awer, dass een Interesse gehat hätt dat urbanisteschesch besser auszuschaffen an och eng Partie technesch Problemer mat der Stad Lëtzebuerg ze klären, wou ech net d'Impressioun hunn, dass dat bis elo geschitt ass.

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix. -Très bien!

M. le Président. - Als nächste Riedner ass den Här Paul Helming agedroen. Den Här Helminger huet d'Wuert.

M. Paul Helminger (DP). - Här President, bien entendu wäerte mer dee Projet do stëmmen. Ech wollt awer op e puer, ech sinn e bëssen erausgefuert ginn duerch déi Iwwerleeungen, déi den Här Fayot elo just hei op der Chambertribün gemaach huet an op déi ech wëll stéchuertaarteg agoen, well et sinn am Fong Iwwerleeungen, déi e schonn e puermol am Gemengerot vun der Stad Lëtzebuerg gemaach huet an déi en och schonn e puermol am Gemengerot vun der Stad Lëtzebuerg, wou ech der Meinung sinn, dass déi Diskussiounen hei am Fong higehéieren, beäntwert krut.

Ech géing bei deem Klengsten ufänken, dat ass déi berühmte Bréck Passerelle tëschent dem Quartier vun der Gare an dem Quartier vu Bouneweg. Bien entendu huet e ganz Recht. Et ass eng Bréck, déi versprach ginn ass. Et ass eng Bréck, déi elo emol provisoresch esou funktionéiert wéi se funktionéiert. Dat Funktionéieren an den Zoustand vun där Bréck sinn net ze fridde stellend. Dat wëllt awer net soen, dass d'Stad sech hiren Engagement, déi se 1992 geholl huet, domadder géing wëlen entzéien, mä et ass domadder wéi mat dem ganze Réaménagement vun der Plaz virun der Gare. Et ass domadder wéi mat dem Aménagement vun de Rotonden: eng Rotonde, zwou Rotonden zesumme mat deem jëtzen Atelier de maintenance oder net?

Mir kréien esou oft virgeworf, dass mer géinge mat enger Salamitaktik un déi Geschicht erulogen. Ech wëll hei nach eng Kéier betounen, dann och hei op der Chambertribün, dass do ganz einfach hu missen eng Rei technesch Viraussetzungen a Constraintë bekannt sinn, éier ee kënn un e Plan d'ensemble fir dee ganzen Areal Gare erulogen. Et huet misse gekläert ginn, wéi vill Quaien a wat fir eng

Quaie fir den Train-tram reservéiert misste ginn. Et huet misse gekläert ginn, ob den TGV, wou den TGV, wéi den TGV géing an d'Gare eraufueren, an och wann elo am Raum steet, dass en eventuell eng Kéier géing an enger aner Gare ukommen - wéi zu Zéisseng - wéi an der Hauptgare, ass emol eppes ganz sécher: Wann en 2007 da soll kommen, da kënn en emol fir unzefänken do un, well eng aner Gare gëtt et dee Moment net. Dat huet alles misse gekläert ginn.

Et huet misse gekläert ginn, wéi dat mat de Rotondë géing vir sech goen. Wa mer dat alles hunn, an dat hu mer elo bal alles um Dësch leien, da kann een dru goe fir ze kucke wéi mer elo dee ganzen Areal Gare op deene béide Säiten, Bouneweger Säit a Garer Säit, matenee kënnen verbannen an dat esou op eng Manéier aménagéieren, déi méi gefälleg ass a besser funktionéiert wéi dat de Moment de Fall ass. Do hunn och schonn déi éischt Rendez-vousen - och dat weess den Här Fayot - stattfonnt tëschent der Eisebunn an der Gemeng Lëtzebuerg fir ebe just dann elo drun erunzegoen, wou déi Constraints techniques bekannt sinn, un e Plan d'aménagement fir deen Deel vum Quartier vun der Gare.

E weess och, dass entre-temps d'Iddien evoluéiert hunn, dass zum Beispill déi Iddi fir einfach hinzegoen no deem Schwäizer Modell, deen ech och flott fonnt hunn, fir d'Gare ze iwwerdecken, déi Schinnen ze iwwerdecken an dodriwwer zum Beispill d'Busgare ze maache mat deenen einfachen Op- an Ofgäng, dass mer do scho gesot hunn, dass weinst där lichter Héicht, déi ee brauch fir d'Hochspannungsleitung vun deene Quaien ze kréien, dass déi Plattform wou d'Busse géingen drop kommen esou fräglech héich hannernt där Gare, esou wéi se besteet, géing stoe kommen.

Ganz ofgesinn dovun, dass et absolut net evident ass wou dann déi Bussen, déi do géinge fortueren an dohinnerkommen, wéi déi dann erëm an déi Quartiere vun der Stad, entre autres an d'Al Avenue, géinge geleet gi wou se awer sollen hikommen, oder aus der Neier Avenue erauskommen. Dee Projet ass duerfir entre-temps op Äis geluecht ginn ass. Au contraire hu sech Architektbüroen Iddië gemaach iwwer wéi een dat kënn op eng méi funktionell, modern Aart a Weis kënn maachen, fir der Gare hiert Historesch-Sinn ze weisen, och d'Schinne soll ee gesinn.

Et ass ëmmer gesot ginn, den öffentlichen Transport soll ee gesi fir en attraktiv ze maachen. Déi Quaie selwer sinn eigentlech guer net onattraktiv. Wat onattraktiv ass, dat ass éischer déi Perspektiv, déi een hannen huet zur Diddenewener Bréck hin, an dann deen Terrain vague, deen hannendrun nach ass mat Zwickau, wou jo soll nei aménagéiert ginn. Do leie Pläng um Dësch. Mir sinn amgaang, déi mat der Eisebunn ze diskutéieren. Och déi wäerten etappeweis realiséiert ginn. Mä nach eng Kéier, fir d'éischt éier dat konnt geschéien, do hu mer iwwerhaupt musse wësen, wat vum öffentlichen Transport, vum Schinnentransport hier op der Gare soll geschéien.

Dann de Problem vun der Rocade. No allem wat ech vu menge Services vun der Stad héieren hunn - an ech hunn dat elo nach mam Minister gecheckt no allem wat hien héieren huet -, wann do en zousätzlecht Gleis op der Nordsäit vun der Gare muss erausgebaut ginn, fir den Zougang vun där Bréck ze maachen, da geschitt dat an engem Tunnel, dee soll parallel verlafen zu deem, deen elo besteet, also zu där Schneis wou fréier déi Gleiser dralouchen.

Wat also eigentlech, jiddefalls no allem wat mir haut wëssen, stricte-ment déi Projeten, déi do bestinn, an och déi Konventiounen, déi bestinn iwwert dee Parking, deen

an dat Lach gebaut ginn ass, déi Dalle, déi doriwwer gezu ginn ass, an déi Projeten, déi dorobber solle realiséiert ginn an déi sprochfäerdeg sinn an déi och deemnächst wäerten an de Gemengerot kommen, déi iwwregens déi lescht Woch am Gemengerot waren, wou mer nach extra do e Reklassement operéiert hunn, fir dass se solle richtig funktionéieren, déi däreften also doduerch net a Fro gestallt sinn. Oder jiddefalls wär et fir eis alle béid eng Iwwerraschung, wann dat elo op eemol e Problem wär. Dat schéngt wierklech keen ze sinn.

Dann d'Bussen an der Neier Avenue. Här Fayot, Dir gitt méi oft wéi ech zu Fouss vun der Gemeng heem op d'Gare. Mä ech fueren och alt an ech mengen ech reege mech grad esou wéi Dir heiansdo op iwwert déi Onzuel vu Bussen, déi do fueren, an de Fait, dass vill vun hinnen net esou besat si wéi mer eis dat géingen am öffentlichen Transport wënschen. Mä fir ëmmer erëm ze mengen, d'Leisung dozou dat wär de BTB gewiescht, dat ass dach awer wierklech de Realitéiten net an d'Ae gekuckt. Wat fir eng Bussen, vun deenen déi do fueren, hätt de BTB ersat? Hätt en déi ersat, déi vu Réimech komm sinn? Hätt en déi ersat, déi iwwerhaupt aus der Hesper Géigend komm sinn? Hätt en déi ersat, déi vu Kanech komm sinn? A wéi hätt e se dann ersat? Do fiert kee BTB! Wou hätten déi Leit dann de BTB geholl?

Vun Esch, vun deene Strecke vun Esch, vun Diddeleng, vun deene Strecke wou de Regionaltram och muer wäert fueren, vun deene Strecken, vun deenen Destinatiounen fiert keen, net ee Bus duerch d'Nei Avenue. Par contre huet eise Service ganz kloer ausgerechent, dass vun deenen anere Bussen, déi duerch d'Nei Avenue fueren an déi grad just no deem Professor Brändli sengem Konzept, dee grad héich gelueft ginn ass an deen och wesentlech dozou bägedroen huet, dass den öffentlichen Transport an der Stad esou gutt funktionéiert, do hätte bis zu 27 Relationen misse gekappt ginn, well déi hätten net méi kënnen doduerch fueren, well eben de BTB doduerch gefuer ass, awer e BTB, dee keng Stater Leit transportéiert hätt, mä dee Leit eben aus dem Süden haaptsächlech transportéiert hätt. Mä wouhinner? Och nach net an de Stadzentrum, mä op de Kierchbiere. An dat ass genau dat, wat elo dee Regionaltram mat där Liaison, déi virgesinn ass, mécht.

Well mer awer trotzdeem eng Entlaaschtung vun de Bussen an der Neier Avenue brauchen, an ech gi jo mol dovunner aus, dass den Här Fayot als Stater Conseiller net drun denkt fir Buslinne vum Belair, vum Lampertsbiere, vu Bouneweg, aus de Virstied, aus dem Gronn, Pafendall, vum Zens eriwuer, vu Gaasperech, Zéisseng, dass en net drun denkt fir déi ze suppriméieren,...

(Interruptions diverses)

...folglech sinn dat also net déi Bussen, déi een aus der Neier Avenue wëllt eraushuelen, an ech hunn ebe just gesot, dass vun deenen anere RGTR-Bussen, déi doduerch fueren, nëmmen e minimalen Deel hätt kënnen ersat ginn duerch de BTB. An dat war jo grad just de Punkt, well mer zousätzlech zu all deene Bussen och nach de BTB gehat hätten, woufir dass mir d'Prioritéiten anescht gesat hunn a woufir dass mer frou sinn, dass d'Regierung mat eis op dee Wee gaangen ass. Dat wollt ech just dozou soen.

Ceci dit, Här Fayot, berouegt lech! Mir sinn och do am enke Kontakt amgaang mam Transportministère ze kucken, wéi een am Kader vum IVL, am Kader vun deem Buskonzept, dee soll kommen, dofir surer kann, dass den RGTR-Trafik an der Stad esou organiséiert ass, dass e méiglechst do fortifiert wou d'Leit gare fortueren a méi-

glechst och eng Entlaaschtung vun der Neier Avenue mat sech bréngt.

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- D'Wuert huet elo den Här Aly Jaerling.

M. Aly Jaerling (*ADR*).- Här President, mat grousssem Bedauere muss ech awer matdeelen, dass mir dee Projet hei als ADR leider net kënne stëmmen an dass mer eis wäerten enthalen. Ech mengen, och den Här Transportminister ka sech schonn d'Ursaachen denken, firwat dass mer dat maachen, well mir eis einfach als ADR éischter dem Projet vum Här Ingenieur Georges Schummer zougewant hunn, deen e Projet virgeluecht hat, deen eis geschéngt huet, dass en d'Problemer an der Stad an am Zentrum besser géif léise wéi dee Projet hei dat elo mécht.

Wat een och dann nach muss soen, a wat ech och bedauern a wat mer deemools bedauert hunn, ass déi Aart a Weis wéi versicht ginn ass, dem Här Schummer säi Projet e bëssen an d'Lächerlecht ze zéien, an ech mengen do wou een dann awer weess, dass genau déiselwecht Etüd, déi „mobilitéit.lu“ zesummegeallt huet, dann awer och mam Här Schummer sengem Projet geschafft huet.

Déi aner Bedenken, déi mer hunn, dat si jo genau déiselwecht wéi déi, déi mer virdrun haten iwwert d'Finanzéierbarkeet vun deem Ganzen, an dann och iwwert d'Prioritéiten, déi opgestallt gi sinn, wou mer nach ëmmer vum Här Minister keng kloer Äntwerte kritt hunn, a wat fir engem Zäitraum, dass e sech da virstellt all déi Projeten hei wëllen ze realiséieren, déi vun der Regierung ugekënnegt gi sinn. Ech sinn och iwwerzeegt, dass déi meescht vun eis scho wäerten an engem Fleegeheim sëtzen ier deen éischte Projet, deen hei elo an deene leschte Wochen ugekënnegt ginn ass, wäert Realitéit ginn.

Dofir, wéi gesot, aus deenen Ursaache kënne mir leider dësé Projet net stëmmen.

M. le Président.- De leschten Diskussionsriedner ass den Här François Bausch. Den Här Bausch huet d'Wuert.

M. François Bausch (*DÉI GRÉNG*).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Strategie „mobilitéit.lu“, wéi se vun dëser Regierung genannt gëtt, huet gutt Intentiounen, gutt Projeten, se huet och manner gudder, an ech mengen, dee Projet als solchen, dee mer haut hei virleien hunn, ass sécherlech ee vun deene gudden. Et ass evident, dass mer déi Bréck an alles dat wat do ronderëm nach mat aménagéiert gëtt, a Lëtzebuerg musse maachen, wa mer net nëmmen aus Sécherheetsgrënn, mä doriwwer eraus och den öffentlichen Transport a virun allem d'Eisebunn méi performant maachen, oder an deem Sënn méi performant maachen, wéi mer dat jo awer schlussendlech entre-temps, wéi et ausgesäit, alleguerte wëllen an deenen nächste Joren.

Ech wëll iwwregens dem Här Jaerling hei soen, dass e manifestement keng eng Zeil am Projet gelies huet, well wann e sengem Kolleg do, net dem Här Schummer hei aus der Chamber, mä deem aneren Här Schummer, säi Projet wëllt realiséieren, da grad misst dat gemaach gi wat an dësem Projet steet, well ansonste wär deen nun awer glat net ze realiséieren. Dat heescht, deen Investissement, deen hei gemaach gëtt, huet net vill ze di mat deene Grënn, firwat dass zum Beispill anscheinend den ADR oder respektiv deen aneren Här Schummer, deen net an der Chamber ass, de Projet „mobilitéit.lu“ oflehnt.

Liest de Projet nach eng kéier, an da kënnt Der lech eppes Bessere

besënnen, an ech mengen, da stëmmt Der de Projet och mat.

(Interruption)

Ech hunn awer de Verdacht, dass et e bësse séier gaange war, wéi Der decidéiert hutt op d'Tribün ze kommen.

Här President, wat dësé Projet awer och beweist, dat ass eppes wat ech hei scho gesot hunn am Kader vu menger Interpellatioun iwwert d'Eisebunn. Dat ass, dass de ganzen Eisebunnréseau iwwer Jorzéngten en enormen Investissementsrëckstand opzeweisen huet.

Ech hunn hei drun erënnert am Kader vu menger Interpellatioun, dass eigentlech de schinnegebonnenen nationale Réseau an esou engem schlechten Zoustand war, dass zum Beispill nach am Ufank vun den 80er Joren d'Signalisatioun mat Pétrolskänkië funktionéiert huet, an d'Weihe gréisstendeels manuell waren, mat Drote-seeler hu misse gezu ginn, an dass eigentlech déi vill Milliarden, déi ëmmer esou an deene leschten zéng oder fofzéng Joer opgezielt gi sinn, déi an d'Eisebunn investéiert gi waren, dann an d'Fenster gestallt gi sinn, fir ze beleee vun deene jeeweilege Regierungen, wat alles esou Schéines fir den öffentlichen Transport a fir d'Eisebunn géif gemaach ginn, wi vill de Steierzueler misst an d'Täsch gräifen, fir der maroder Eisebunn ënnert d'Aarm ze gräifen, dass dat eigentlech alles Resultater si vun Ignoranz vun enger Verkéierspolitik vun deene leschten 30, 35 Joren an dass een dat ëmmer erëm muss rappeléieren, wa mer esou Saachen diskutéieren, wéi och dee Projet, dee mer hei diskutéieren.

Ech mengen, déi Sécherheetsproblemer, déi mer op der Bréck do kennen, an déi elo Gott sei Dank heimadder berengegt ginn, sinn och d'Resultat dovunner, an et ass dofir esou, dass bei deene ville Milliounen Euro, déi mir an d'Eisebunn investéieren, vill Milliounen Euro dobäi sinn, déi menger Meenung no emol eigentlech nach net esou direkt an d'Zukunft gericht sinn, mä éischter Sënnen aus der Vergaangenheet berengegen, an dat heiten ass sécherlech zum Deel op alle Fall och esou ee Projet.

Ech wëll just zwee Sätz soen, well ech keng Loscht hunn, muss ech ganz éierlech soen, elo erëm eng Diskussioun iwwert de BTB a virun allem iwwert deen Tracé duerch d'Stad ze féieren. Ech sinn däärs esou midd wéi de kalen Ierbëssen. Mir hunn am Gemengerot déi Diskussiounen schon honnert Mol gefouert. D'Argumenter sinn ëmmer déi nämlech. Si gi menger Meenung no awer zum Deel nach ëmmer genausou falsch an och deelweis demagogesch a polemisch benotzt, de part et d'autre, an ech fannen dat net immens gutt. Dat bréngt eis net vill weider.

Ech sinn nach ëmmer der Meenung, dass deen Tracé eng kéier muss gebaut ginn. Wéi en herno genau verleeft, dat ass eng aner Diskussioun. Ech sinn och nach ëmmer der fester Iwwerzeegung, dass en eng kéier gebaut gëtt, an all Premissen, déi mer haut ëmmer erëm virgeluecht kréie bei neie Projeten, déi mer uginn am Kader vum öffentlichen Transport, a virun allem vum schinnegebonnene Verkéier, beleee dat, well et gëtt ëmmer iergendwann an enger Klamer gesot, dass alles esou aménagéiert gëtt, dass alles herno iergendwann nach eng kéier méiglech ass, esou dass dat mer awer gudder Mut mécht, dass eng kéier deen Tracé gebaut gëtt.

Ech wëll awer op eppes hiweisen, wat mech e bësselche rose gemaach huet. Dat ass déi Schlussdiskussioun, wou den Här Fayot elo eng Rei Äntwerte kritt huet vum Stater Buergemeeschter, deen zwar elo leider net hei ass, deen awer e bëssen d'Geschicht verdréit huet, andeem en op déi Busseproblematik an der Avenue higewisen huet.

Ech wëll drop hiweisen, dass am Kader vum Projet BTB, Här Helming - ech si frou dass Der erëm hei sidd -, virgesi war als eent vun den zentralen Elementer, zum Beispill och fir virun allem an dem ënneschten Deel vun der Avenue de Problem ewechzekréie vun deene Buskolonnen, well do ass e jo och zimlech grave, dass do soll en Tunnel gebaut ginn, en Tunnel, deen bei der Paräiser Plaz géing erofgoen an hanne bei der Gare erëm géif erauskommen. Ech hunn ëmmer gesot am Kader vum BTB-Projet wär ech fir déi Léisung, well et do souwisou keng aner Léisung géif ginn. D'Majoritéit huet de BTB esou gutt an der Stad wéi och hei ofgelehnt, also deen Tracé duerch d'Stad, mä wat se net ofgelehnt huet, dat ass de Bau vum Tunnel vun der Paräiser Plaz bis ënnen erof, mä dovu schwätzt kee Mënsch méi.

Ech si bestëmmt net als ee bekannt, dee fir all méigleche Stroossebauprojet antrëtt, mä wa mer eng kéier wëllen dee ganze Quartier do réurbaniséieren an engem uerdentleche Sënn, dass mer och mussen un esou Léisungen denken, wa mer dee Problem wëllen an de Grëff kréien. Ech hoffen da just, wa mer dann dat an Ugrëff huelen, dass mer et dann esou maachen, dass do all Méiglecheeten opgehalen ginn, fir dass an Zukunft awer vläicht och nach eng kéier do kann en Tram derduerch fueren. Dës Majoritéit hat dat versprach, huet dat net gemaach. Weder an der Gemeng nach um Regierungsniveau ass dat an Ugrëff geholl ginn. Dir hutt den Tracé vum Tram ofgelehnt, mä Dir hat versprach den Tunnel ze bauen, virun allem de Geschäftsleit deemools an der Stad. Dat hutt Der net gemaach, an haut schwätzt Der net méi dovunner.

Da wëll ech awer soen, Här President, fir zréckzekommen op den eigentleche Punkt vun haut, nämlech deen zousätzlechen Investissement, dee mer maachen, dass et evident ass, dass de gesamte Konzept „mobilitéit.lu“ oder wéi een en och ëmmer wëllt nennen, de gesamte Qualitéitsspronk am öffentlichen Transport vun zwee Faceteure wäert ofhänken.

Deen éischten ass deen, dass eng géeeget Strategie fir d'Zukunft muss entworfen gi fir den Haaptträger vum schinnegebonnene Verkéier hei zu Lëtzebuerg, an dat ass d'CFL. An do ass et esou, dass e Méindeg jo anscheinend am Verwaltungsrot eng Debatt an d'Haus steet. Ech weess net wat an deem Pabeier drasteet. Ech mengen, heibanne weess kaum een et oder bal keen, géif ech soen. Ech huelen un, dass den Transportminister et weess, mä dee wollt eis bis haut näischt driwwer zielen.

Ech sinn awer der Meenung, dass wann ech gesi wat sech do ubahnt, dass et noutwendeg wäert ginn an deenen nächste Méint a Joren, dass de Législateur sech wäert aschalten, dat heescht, dass och d'Parlament do senger Verflichtung nokënn a sech wäert mat an déi Debatt aschalten, well wann dee gréissten Träger vum schinnegebonnenen öffentlichen Transport hei am Land échouéiert, dann échouéiert och all Iwwerleeung hei zu Lëtzebuerg an deenen nächsten zéng Joer fir de schinnegebonnene Verkéier auszubauen. Ech hoffen dofir, nodeem dat Dokument elo am Verwaltungsrot endlech e Méindeg vun der CFL virgestallt gëtt, dass mer endlech och an der Chamberkommissioun dat eng kéier presentéiert kréien, an ech hunn och net méi spéit wéi haut e Bréif geschriwwen un de Chamberspresident, wou ech dräi Saache verlaangen:

1. Dass natierlech den Transportminister als dem Législateur säin

direkten Uspriechspartner an d'Kommissioun kënnt, fir mat eis driwwer ze schwätzen.

2. Hätt ech awer och gären, dass d'Eisebunnsdirektioun eng kéier heihinner kënnt, an

3. Hätt ech och gären, dass d'Gewerkschaften eng kéier geruff ginn, dat heescht eigentlech d'Sozialpartner insgesamt, fir iwwert dee Strategiepabeier ze schwätzen.

Wéi gesot, ech hunn dee Bréif de Mëtteg fortgeschéckt. De President vun der Transportkommissioun, dee jo och hei ass, wäert en an deenen nächste Stonnen, oder spéitstens muer de Moien op sengem Courrier électronique hunn, an dann hoffen ech, dass mer an der nächster Kommissioun kënnen Neel mat Käpp maachen an Terminer festleeën, fir doriwwer ze schwätzen.

Deen zweete Punkt, dee menger Meenung no wichteg ass, fir dass „mobilitéit.lu“ oder den Ausbau vum öffentlichen Transport eng Réussite gëtt, ass d'Responsabilitéit, déi de Stat muss huelen. Éischtens bei den Investissementer an d'Infrastrukturen. Do si jo eng Rei Projeten elo scho votéiert ginn an deene leschte Wochen a Méint an et kommen der jo eng Rei nach no, mä net nëmmen an d'Infrastrukturen, mä och an de Betrib CFL.

Ech wëll awer hei nach eng kéier drun erënneren, dass de Stat den eenzeg oder bal den eenzeg, loosse mer esou soen, Aktionär ass bei der CFL an dat eigentlech d'CFL dofir als Betrib wäitgehend vum sengem Aktionär staark ofhängeg ass. A wann ech weess, dass mer esou vill Retarden hate bei dem Ausbau vun den Infrastrukturen, Investissementsretarden, déi ech schonn oft genuch hei opgezielt hunn, sou weess ech och, dass mer déiselwecht Retarden hate bei den Investissementer an d'Material vum heitegen Exploitant vum Schinnennetz, nämlech der CFL. An ech mengen, dass mer och do net wäerten derlaanscht kommen an deenen nächste Joren, egal, menger Meenung no, wat fir eng Regierung, dass et ass, fir drun ze denken eng Kapitalopstockung bei der CFL ze maachen.

Et kann een net verlaangen, dass dee Quantessprong, a wann ech den IVL nach derbäiziele, virun allem den IVL 2, d'Phas 2, déi do projetéiert oder proposéiert gëtt, esou gemaach gëtt; dann deet et mer Leed, da muss een och déi Entreprise, den Exploitant zu Lëtzebuerg à même setzen, an d'Kapital vun der CFL opstocken.

Ech sinn och der Meenung, dass déi zwou Saachen do extrem wichtig sinn, wéi gesot, well soss de gesamten Défi Ausbau vum öffentlichen Transport net ka fonctionnéieren an échouéiert. Wat passéiert, wa mer échouéieren an deem Beräich, dat krute mer virun e puer Deeg hei vum Landesplanungsminister an Innenminister a Presenz vum Transportminister beschriwwen am Kader vum IVL. Do steet ganz daitlech dran, dass éischtens den öffentlichen Transport insgesamt muss massiv ausgebaut ginn, wäit iwwert dat eraus, wat elo och dës Regierung am Kader vu „mobilitéit.lu“ decidéiert huet, mä et steet awer och grad esou daitlech dran, dass wa mer dee „modal split“ vu 25% am Landesduerchschnëtt wëllen erreechen, da kann dat nëmme passéieren andeem mer d'Reckgrat vum öffentlichen Transport zu Lëtzebuerg, an dat ass de schinnegebonnene Verkéier, massiv stäerken.

Dat heescht, wann een dat Dokument IVL kuckt a virun allem deen Deel, deen eben den öffentliche Verkéier betrëfft, da soen ech ganz kloer: Mir kënnen eis et net nach eng kéier leeschte fir 15 Joer Zäit ze verléieren, et mussen elo endlech Neel mat Käpp gemaach ginn.

Ech mengen, dat, wat mer bis elo decidéiert hunn, si gréisstendeels Saachen, déi souwisou iwwerfällleg waren, respektiv d'Sënn vum der Vergaangenheet, déi réckgängeg gemaach gi sinn. Dat, wat elo usteet, dat si ganz aner Saachen. Mir hunn de Mëtteg hei och diskutéiert iwwert d'Fäegkeet vum Stat fir verschidde Saachen ze finanzéieren. Et ass virdrun haapt-sächlech elo vum Transportminister gesot ginn, am Kontext vun der Iddi vun engem Tram duerch d'Industriebroochen, déi ze diskutéieren ass. Do soen ech ganz daitlech, ech wëll mech net un deem Beispill festleeën, mä dat wëll ech generell soe fir den öffentlichen Transport, dat huet domadder ze dinn natierlech, dass mer déi Suen effektiv mussen opbréngen, mä et huet awer ze doen natierlech domadder, dass mer musse Prioritéite setzen an dësem Land an deenen nächste Joren, Prioritéiten doriwwer, wat mer wëllen a wat mer net wëllen, a wéi mer eis Gelder, déi eis zur Verfügung stinn, asetzen.

Da mussen mer eis och bewosst sinn, dass net méi alles méiglech ass an deenen nächste Joren an dass Prioritéite setzen heescht, zum Beispill net méi esou onsënneg a blannemännerchers Stroossebauprojeten ze bauen an ze realiséieren, wéi dat zum Beispill an deene leschten zwanzeg Joer de Fall war. Och mir Gréng sinn net der Meenung, dass een d'Stroossen, och nei Stroossen, an alle Fäll soll vum Dësch fegen. Ech mengen awer, dass d'Prioritéit muss heirobber leien an den nächste Joren. Dofir, wann et drëms geet ze soen, ob mer dat Geld hu fir verschidde Saachen ze realiséieren, da muss d'Prioritéit op deenen heite Saache leien. Dat ass op alle Fall eis Iwwerzeegung. Ansonste fuere mer monter an déi Sakgaass eran, déi mer, eiser Meenung no, wëssenschaftlech gutt vum IVL beluecht kritt hunn.

Ech soen lech merci.

Une voix.-Très bien!

M. le Président.- D'Wuert huet elo den Här Transportminister Henri Grethen.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, merci all deenen, déi an dës Debatt agegraff hunn. Merci besonnesch dem Rapporteur fir säi Rapport, säin excellente Rapport.

Wann ech richtig verstane hunn, da fënnt dësé Projet eng manner grouss Zoustëmmung wéi dee Projet virdrun. An dat mam Argument vun der Sait vun de Vertieder vum ADR, dass dee Projet hei iwwerflësseg wär, wann ee géif de Projet realiséieren, deen en Ingenieur, den Här Schummer, ausgeschafft huet an deen d'Zoustëmmung vum ADR fonnt huet.

Här President, ech muss dat ënnersträichen, wat den Här Bausch schonn hei gesot huet. Géif een de Projet vum Här Schummer realiséieren, da wieren dës Investissementsmenter nach méi noutwendeg wéi jee. Well hei geet et einfach drëms an der Gare Lëtzebuerg déi Réaménagement virzehuelen, déi ee muss virhuelen, fir dass et do fonctionnéiert, an dass dat mar, nieftenees vum TGV, den normalen Zuch an Tram ka fonctionnéieren, mat allem, wat dat bedéngt. An dee Projet hei gesäit och vir, dass déi Sécherheet am Nordausgank vun der Gare Lëtzebuerg realiséiert gëtt, déi elo schonn noutwendeg ass an déi sech mar méi wéi jee opdrängt, wa mer wëllen eng Schinnenuubannung vum Findel a vum Kierchbiereg realiséieren.

Dofir, dat Argument, Här President, ass net richtig! Ech muss dat hei ënnersträichen an aller Objektivitéit an ouni Polemik.

Wat dem Här Fayot seng Aussoen ugeet, Här President, ech mengen an déi Stater Ausenanersetzung wëll ech mech net amëschen; ech géif och dofir der Chamber recom-

mandéieren, déi Motioun net unzehuelen, well de Stat do wéineg dra gefuerdert ass a well och eng ganz Rei Saachen esou net akzeptabel sinn.

Mä wat d'Froen ugeet: Déi Bréck befënnt sech - mir hu keen Avis vun der UNESCO gebraucht, mä mir hunn awer en Avis gefrot - an der Zone tampon, an d'UNESCO huet eis hiren Accord zu deem Projet ginn. Ech wëll och soen, dass an deem Grupp, deen den Architekturprojet ausgewielt huet, och Verrieder vun de Servicer vun der Stad Lëtzebuerg, och vun de Servicer vu Sites et Monuments, enk associéiert waren.

Wat d'Besoinë vun Terrainen ugeet, esou sinn déi identifizéiert, mä mir kënnen do awer net virukommen, iers mir hunn de Projet gestëmmt. Mir brauchen awer net vill Terrain. Et schéngt esou ze sinn, dass keng Schwieregkeet sech stellt fir déi zousätzlech Bréck ze realiséieren.

Ech weess awer, dass de Bau vun där Bréck wäert Nuisancë kreéieren. Scho bei der Renovatioun vun der bestoender Bréck hunn eng Rei Bierger sech zu Wuert gemellt, fir ze soen, dass se Nuisancen ausgesat wären. Dat ass inévitable, wann een dat mécht. Et wäert och inévitable bleiwen.

Et ass an der Debatt, Här President, ënnerstrach ginn, dass dës Regierung d'Chamber géif mat ville Projekte befaassen, an d'Fro ass vun Eenzelen, besonnesch - dat heescht nëmme vun Oppositionsdeputéierten - an de Raum gestallt ginn, ob dann och elo deenen Autorisatiounen herno e Suivi géif reservéiert ginn.

Här President, ech hätt jo eigentlich léiwer Bännercher duerchgeschnidde wéi hei an d'Chamber Projekte verteidegen ze kommen, wou ech nach ënnerstallt kréien, et wier rengen Electoralisme. Mä leider, Här President, war dat net méiglech. Ech hätt gäre Projekte realiséiert, well et si jo hei ganz vill Projekten am Beräich Eisebunn, déi à l'unanimité gestëmmt ginn, déi eng breet Zoustëmmung kréien. Ech hätt keng Schwieregkeete gehat fir dat ze maachen.

Ech muss awer soen, dass ech zimlech enttäuscht si vun där Aart a Weis, wéi an eenzelen Dëngschustellen op der Eisebunn déi Dossieren hei behandelt gi sinn. Et ass fir mech enttäuschend, dass dës Chamber am Juli 2000 eng Autorisatioun ginn huet, fir zum Beispill den Dédoublement vun der Linn Lëtzebuerg-Péiteng, an dass mer ausser Viretuden nach net ganz vill gemaach hunn.

Ech ginn net midd der Eisebunn dat ze rappeléieren. An ech hu schonn eng Kéier, Här President, op dëser Tribün gesot, dass, wann dat net besser gött - an deen Opruff ass och do gehéiert ginn,

well zënterhier huet d'Saach e bësse méi Driff kritt -, wann et esou weidergeet, da musse mir als Stat eis iwwerleeën, ob mer weider nach kënnen d'Eisebunnsgesellschaft CFL mat den Aarbechte vum Fonds du rail beoptragen. Et kann net esou sinn, dass Joer fir Joer Suen, déi d'Chamber gestëmmt huet, en économie falen, well mer net à même sinn d'Projeten ze poursuivéieren.

Et ass - an dofir hunn ech dëse Projet ofgewart, fir op déi Froe Stellung ze huelen - gefrot ginn: Wéi ass et mat der Dotatioun? Mir hunn e Plan pluriannuel, dee geet bis 2007. Bis 2007 stinn d'Finanzementer. 2008, 2009 an déi Joren duerno - well dat hei sinn eenzel Projeten, déi wäerte sech bis 2015 hinzéien -, bis dohinner muss een da kucken, wéi an deene Joren de Finanzement geschitt.

Woubäi ech awer wëll ënnersträichen, Här President, dass et ouni Emprunt net wäert goen, an et wier jo och iergendwéi irrealistesche Mengen, dass dëst Land d'Wirtschaftskraaft hätt fir an e puer Joer an den Eisebunnsberäich, ouni Emprunten opzehuelen, méi wéi 2,5 Milliarden Euro ze investéieren. Et wier illusoresch ze mengen, dass een dat géif aus der Ertragskraaft vum Land kënnen realiséieren. Souguer wa keng eng nei Strooss méi gebaut géif ginn, souguer wa géif am Stroossebau den Entretien op e Minimum reduzéiert ginn, dann hätt een nach net déi finanziell Moyene fir ouni Emprunt dat kënnen ze realiséieren.

Ech wëll der Chamber confirméieren, dass mir zu deem pluriannuellé Finanzéierungsprojet stinn, wéi d'Chamber e virgeluecht krut bis 2007, an d'Prioritéiten ergi sech aus de Contrainten, déi mer hunn. Ech wäert dës Chamber, Här President, hoffen ech nach, mam Projet de loi kënnen befaassen iwwert de Bau vun enger Eisebunnsstreck tëschent Esch an der Stad Lëtzebuerg. Ech weess awer, dass dee Projet net virun 2010 kann an Ugrëff geholl ginn, mä et ass awer wichteg, dass dee Projet eng Zoustëmmung fënn, fir dass mer d'Basis hu fir eng ganz Rei aner Aarbechte kënnen ze realiséieren, zum Beispill um Niveau vun der Gemeng Monnerech, zu Steebrécken, fir dass do kënnen déi Bensinstatiounen, déi do vill Problemer de Leit, déi do wunnen, kreéieren, dass mer déi ewechkréien, fir dass déi Gemengen um Tracé och Planungssécherheet hunn, fir kënnen hir Infrastrukturen ze adaptéieren.

Ob dat nei Pompjeesraimlechkeeten zu Steebrécke sinn, ob dat nei Opfaarten op d'Autobunn Esch-Lëtzebuerg sinn, fir all dat, fir déi Planungssécherheet ze hunn, brauche mer dat Gesetz, wëssend dass dat an der nächster Legislaturperiod net kann ugefaange ginn.

Ech weess awer och, dass mer fir kënnen weiderzekommen eis Prioritéite musse setzen. Déi Prioritéite sinn d'Linn Péiteng-Lëtzebuerg. Soubal wéi d'Aarbechte kënnen ugoen, wäerte mer dat maachen. Ech hoffen, dass dat esou séier wéi méiglech geschitt.

Dat Gesetz, wat kuerz virdru gestëmmt ginn ass iwwert den Arrêt Belval-Usines, esoubal wéi mer d'Autorisatioun hunn, an dann och d'Baugenehmegungen hunn, wäerte mer d'Aarbechten esou séier wéi méiglech entaméieren. Do ass kee Problem, y compris d'Realisatioun vum Park and Ride a Frankräich leeft. Déi Aarbechte wäerte mer alleguerten ufänken, d'selwecht wéi mer déi Aarbechte bezüglech dëse Projet de loi esou séier wéi méiglech wäerten ufänken. Dat heescht, fir d'nächst Joer 2005 sinn déi éischt Betrag an der pluriannueller Planung virgesinn. Mir brauche jo nach e bëssen Zäit fir kënnen detailléiert Pläng auszeschaffen. Dat nëmme fir lech, fir der Chamber, Här President, d'Prioritéiten ze indiquéieren.

Den Här Bausch, Här President, huet zum Schluss zu Recht drop higewisen, dass de Verwaltungsrot vun der Lëtzebuenger Eisebunn d'nächste Méindeg sech mat engem Strategiepabeier befaasst, deen ënnert der exklusiver Responsabilitéit vun der Generaldirektioun ausgeschafft ginn ass an zu deem d'Regierung nach keng Stellung geholl huet. Ech hunn, Här President, absolut kee Problem an ech hunn och de Verrieder vum Stat an dem Conseil d'administration gesot, dass se sollen e Méindeg proposéieren, dass eng méiglechst breet Debatt iwwert dee Strategiepabeier stattfënnt, deen ech schonn am Oktober 1999 gefrot hunn a wou ech frou sinn, dass e Méindeg dann dee Pabeier do ass, de Pabeier vun der Eisebunnsdirektioun, deen net den Accord vun der Regierung gefrot huet an deen en och net huet, dass deen da virläit.

Mä d'Land, an d'Deputéierten am Besonnesche musse wëssen, dass déi Operatioun net gratis ofleeft. Wa mer d'Zuelen huelen, am Moment kascht den öffentliche Transport, nëmme fir de Personentransport, d'öffentlech Handronn 90 Milliounen Euro pro Joer, nëmme d'Eisebunn. Wann neit Material bis ugeschafft ass an och nei Linnen, well mer jo méi wëlle maachen, riskéiert dee Montant bannent kierzester Zäit op 150 Milliounen Euro d'Joer eropzesteigen. Dat ass eng konsequent Steigung, mä dat ass de Präis wann ee mat performantem Material wëllt iwwer bestehend Strecke fueren. Dann hu mer nach net vun deenen neie Strecke geschwat. Da geet de Präis permanent an d'Luucht.

Mir hunn e Problem am Fret-Beräich. Ech si jo net midd ginn dat ze ënnersträichen. D'lescht Joer huet d'Lëtzebuenger Eisebunn Avances sur coût 29 Milliounen Euro am Fret-Beräich gemaach, deen ënnert hirer Responsabilitéit ofleeft. Esouwäit wéi ech gesinn, kascht d'Restrukturéierung vun deem Secteur, à supposer dass een de Fret-Secteur wëllt bei der Lëtzebuenger Eisebunn bäibehalen, Minimum 400 Milliounen Euro d'Joer. Pardon, 400 Milliounen insgesamt u Mise en capital, fir dass dat ka gemaach ginn.

An da mussen nach, wat d'Personnal ugeet, ganz schaarf strukturell Moossname virgeholl ginn, déi sech an enger Proposition artikuléiere wou - vereinfacht duergestallt - gesot gött, mir schafen eng Cellule de reclassement, esou eng CDR, well dat an der Sidéurgie en Ausdrock ass, an déi verléint dann un eng nei Entitéit Leit, wéi d'Däitsch Bunn dat och huet, zu engem aneren Tarif, an dee Surcoût, dee wier dann natierlech och zu Laaschte vum Statsbudget.

Da brauch d'Lëtzebuenger Eisebunn, fir dat Material kënnen ze kafen, och nach eng Kéier e Montant, deen esou ëm 575 Milliounen Euro dréint. All dat fir lech ze soe wou een dann net sécher ass, ob de Fret, well et geet an der Hypothees ëm dat hei, dass de Fret da géif erhalen bleiwen, dass d'Lëtzebuenger Eisebunn et géif fäerdeg bréngen, hir Clienten ze fidéliséieren, besonnesch hire gréisste Client, d'Arcelor, esou dass deen net bei een anere geet ab 2007, well d'Europaparlament huet jo gëschter oder virgëschter an der Komitologie mam Conseil zesummen décidéiert fir d'Liberaliséierung ëm e Joer virzezéien. D'Lëtzebuenger Regierung war ëmmer do dergéint.

All dat sinn Hypotheesen op deenen elo muss geschafft ginn, an ech muss jiddferengem, ech muss der Chamber soen, dass dat net einfach gött, ech muss awer och ganz besonnesch deene Leit, déi op der Eisebunn schaffen, soen, dass et kee Wäert huet, do de Kapp an de Sand ze steechen. Dës Regierung ass bereet, der Eisebunn esou wäit wéi méiglech a wéi néideg ze hëllefen, awer mir sinn net bereet, op all Fuerderung anzegoen, dat Onméiglechst wouer ze maachen. Dat ganz sécher net!

Mir si bereet, mat deene Leit, déi op der Eisebunn schaffen, mat der Chamber zesumme Léisunge fir d'Zukunft ze sichen. Déi Léisunge mussen awer am Kader vun der finanzieller Méiglechkeete vum Lëtzebuenger Stat bleiwen. Ech hoffen, dass dat wat ech eng Kéier op dëser Tribün gesot hunn, dat heescht, dass den öffentliche Transport iwwert d'Schinn zu Lëtzebuerg eng grouss Zukunft hätt, d'Eisebunn awer eventuell net, dass dat net wouer gött.

M. le Président. - D'Diskussion ass elo ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vum Article unique vum Projet de loi 5233 a mir stëmmen driwwer of.

Lecture du texte du projet de loi (par M. Jean Spautz)

Den Article unique ass gelies an ugeholl.

Dir Dammen an Dir Hären, mir stëmmen elo of iwwert dee virleien-de Projet.

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

Déi derfir si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si enthalen sech.

De Projet de loi ass ugeholl mat 50 Jo-Stëmmen a 7 Abstentionen.

Ont voté oui: Mme Nancy Arendt (par M. Patrick Santer), M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Marcel Glesener (par M. Lucien Clement), Jean-Marie Halsdorf (par M. Laurent Mosar), Norbert Hauptert, Nico Loes, Paul-Henri Meyers (par M. Marco Schank), Laurent Mosar, Patrick Santer, Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach, Fred Sunnen, Lucien Weiler (par M. Théo Stendebach) et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Niki Bettendorf), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps, Claude Meisch (par M. Emile Calmes), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par Mme Simone Beissel) et John Schummer;

MM. Jean Asselborn (par M. Ben Fayot), Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo (par M. Alex Bodry), Mme Lydia Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Lucien Lux (par Mme Mady Delvaux-Stehres), Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. François Bausch, Camille Gira (par M. François Bausch), Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wagener (par M. Jean Huss).

Se sont abstenus: MM. Jean Colombara, Gast Gibéryen, Fernand Greisen (par M. Gast Gibéryen), Jacques-Yves Henckes (par M. Jean Colombara), Aly Jaerling, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen (par M. Aly Jaerling).

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

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Chamber TV



Chambre
des Députés
L U X E M B O U R G

um Réseau vun der Eltrona / Siemens (imagin)

um Kanal S40 / 455.25 Mhz

um Réseau vun der Coditel

um Kanal S 29

och an der Rediffusioun all Sëtzungsdag vun 19:00 Auer un

Motion 1

Dann hu mer eng Motioun virleien, déi den Här Ben Fayot abruecht huet an déi ausgedeelt ass ginn. Den Här Fayot huet d'Wuert.

M. Ben Fayot (LSAP).- Jo, ganz kuerz. Just fir ze soen, dass ech et e bësse lamentabel fannen, wéi den Här Minister op déi Motioun reagéiert huet. An enger Partie Saachen ass wuel och d'Stad Lëtzebuerg gefuerdert, mä et sinn och eng Partie Saachen, wou de Stat gefuerdert ass. Zum Beispill déi Kreditter fir de Centre de maintenance, iwwerhaupt och déi Emännerunge vun de Busplaze virun der Gare, iwwerhaupt och déi ganz Verkéierssituatioun, an ech menge schonn, dass de Stat eng Responsabilitéit huet an dass et e bëssen einfach ass fir déi Motioun hei ofzelehne mat dem Argument,

dat wär eng Saach vun der Stad Lëtzebuerg a vun der Lokalpolitik. Déi vun der Stad wäerte sech dat mierken.

Plusieurs voix.- Très bien!

M. le Président.- Mir stëmmen elo of iwwert d'Motioun 1.

Vote

Déi fir d'Motioun 1 si stëmme mat Jo, déi dergéint si mat Neen oder si enthale sech.

D'Motioun 1 ass verworf mat 31 Nee-Stëmme géint 23 Jo-Stëmmen.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn (par M. Ben Fayot), Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo (par M. Alex Bodry), Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Lucien Lux (par Mme Ma-

dy Delvaux-Stehres), Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Fernand Greisen (par M. Aly Jaerling), Aly Jaerling et Jean-Pierre Koepp;

MM. François Bausch, Camille Gira (par Mme Dagmar Reuter-Angelsberg), Jean Huss, Mmes Dagmar Reuter-Angelsberg et Renée Wager.

Ont voté non: Mme Nancy Arendt (par M. Patrick Santer), M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, MM. Jean-Marie Halsdorf (par M. Laurent Mosar), Norbert Haupt, Nico Loes, Paul-Henri Meyers (par M. Marco Schank), Laurent Mosar, Patrick Santer, Marcel Sauber, Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Théo Stendebach, Nicolas Strotz (par M. Nico Loes),

Fred Sunnen, Lucien Weiler (par M. Théo Stendebach) et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling (par M. Xavier Bettel), Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helming, Alexandre Krieps, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. Gusty Graas) et John Schummer.

Wat eis parlamentaresch Aarbecht fir d'nächst Woch ubelaangt, huet d'Präsidentekonferenz an hirer Sitzung de Moie Folgendes proposéiert:

D'Chamber siégéiert en Dënschdeg, den 23. Mäerz um dräi Auer, e Mëttwoch, de 24. Mäerz moies um néng Auer an nomëttes um hallwer dräi.

En Dënschdeg presentéiert d'Ausseministeschesch eng Deklaratioun iwwert d'Aussepolitik vun eiser Regierung. Uschléissend hu mer nom Modell 1 dräi Associatiounsofkommessen tëschent den EU-Länner an dem Libanon, dem Chile an Algerien.

E Mëttwoch de Moien um néng Auer an nomëttes um hallwer dräi hu mer d'Debatten iwwert d'Aussepolitik nom Modell 2, de Projet de loi 5221 iwwert d'Erneierung vum Internat zu Elwen nom Modell 1 an de Projet de loi 5278 iwwert d'Publicité foncière och nom Modell 1.

Ass d'Chamber domadder averstanen?

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

D'Sitzung ass opgehuewen.

(Fin de la séance publique à 18.18 heures)

Ordre du jour

1. Communications
2. Ordre du jour
3. Déclaration de politique étrangère présentée par Madame Lydie Polfer, Vice-Premier Ministre, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur
4. Question avec débat N° 41 de M. Serge Urbany relative à la situation du groupe Arcelor
Questions urgentes Nos 2672 et 2673 de M. Aly Jaerling relatives à l'évolution du marché de l'acier (Groupe Arcelor)
5. 5228 - Projet de loi portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen instituant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République libanaise, d'autre part, et de l'Acte final, signés à Luxembourg, le 17 juin 2002

5247 - Projet de loi portant approbation de l'Accord établissant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Chili, d'autre part, et de l'Acte final, signés à Bruxelles, le 18 novembre 2002

5291 - Projet de loi portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République algérienne démocratique et populaire, d'autre part, et de l'Acte final, signés à Valence, le 22 avril 2002

(Rapports de la Commission des Affaires étrangères et européennes et de la Défense - Discussion générale - Lecture du texte des projets de loi - Votes et dispenses du second vote constitutionnel)

Au banc du Gouvernement se trouvent: M. Jean-Claude Juncker, Premier Ministre, Ministre d'État; Mme Lydie Polfer, Vice-Premier Ministre; M. Fernand Boden, Mmes Erna Hennicot-Schoepges et Marie-Josée Jacobs, MM. Michel Wolter et Luc Frieden, Mme Anne Brasseur, MM. Charles Goerens, Carlo Wagner et François Biltgen, Ministres; MM. Joseph Schaack et Eugène Berger, Secrétaires d'État.

(Début de la séance publique à 15.00 heures)

M. le Président.- D'Sitzung ass op.

Huet d'Regierung der Chamber iergendwellech Matdeelungen ze maachen?

(Négation)

Dat schéngt net de Fall ze sinn.

1. Communications

Da wëll ech Iech folgend Kommunikatiounen maachen.

(Interruption)

Ech maachen nach just déi folgend Kommunikatiounen, an da kritt Dir d'Wuert.

1) La liste des questions au Gouvernement ainsi que des réponses à des questions est déposée sur le bureau.

Les questions et les réponses sont publiées au compte rendu.

2) Monsieur Jean-Claude Juncker, Ministre des Finances, a déposé au Greffe de la Chambre des Députés, en date du 18 mars 2004, le

- Projet de loi 5313 approuvant un amendement à l'Accord portant création de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement.

Monsieur François Biltgen, Ministre du Travail et de l'Emploi, a déposé le même jour le

- Projet de loi 5314 portant modification de la loi modifiée du 28 mars 1972 concernant 1. l'entrée et le séjour des étrangers; 2. le contrôle médical des étrangers; 3. l'emploi de la main-d'oeuvre étrangère.

Monsieur Henri Grethen, Ministre de l'Économie, a déposé en date du 19 mars 2004 le

- Projet de loi 5315 modifiant la loi modifiée du 1er mars 1973 autorisant le Gouvernement à accorder la garantie de l'État et une aide financière au profit de la „Société des Foires Internationales de Luxembourg“, Société anonyme à Luxembourg.

3) Le Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux s'est réuni en séance plénière les 19 et 20 mars 2004 au Sénat de Belgique.

Sous la présidence de M. Jean-Marie Happart, Sénateur belge, les parlementaires des trois pays ont d'abord écouté une intervention de Madame Frédérique Ries, Secrétaire d'État belge aux Affaires européennes et étrangères sur le 47^e rapport commun des Gouvernements sur la coopération entre les trois États dans le domaine de la politique extérieure.

Du côté luxembourgeois, M. John Schummer, Vice-Président du Parlement Benelux qui a présidé une partie des débats, M. Nico Loes, Mme Nelly Stein, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Camille Gira et Jean-Pierre Koepp ont assisté à cette session qui comptait également la présence d'une importante délégation de l'Assemblée balte avec laquelle le Parlement Benelux entretient des relations soutenues.

Alors qu'en sa qualité de Président de la Commission des Affaires économiques, de l'Agriculture et de la Pêche M. Nico Loes a présenté un rapport intermédiaire sur l'importance économique du secteur du tourisme dans les pays du Benelux, sujet à traiter de façon approfondie lors de la partie de session de fin juin 2004, M. Xavier Bettel est intervenu dans le débat sur la suppression en ordre principal de la procédure d'exequatur dans les pays du Benelux en matière matrimoniale et en ce qui concerne la responsabilité parentale.

M. Jeannot Belling, quant à lui, a fait rapport sur les comptes de l'exercice 2003 du Parlement Benelux que l'Assemblée a approuvés.

D'autres sujets à l'ordre du jour étaient les travaux de la Conférence intergouvernementale et les résultats du Sommet de Bruxelles, les conclusions de la Table ronde de Riga sur la coopération entre les États baltes et l'Union européenne, le problème des travailleurs frontaliers, l'immatriculation de véhicules à l'étranger, la circulation des personnes, ainsi que les soins de santé transfrontaliers.

En conclusion de ses travaux, l'Assemblée a adopté une série de recommandations invitant de façon générale les trois Gouvernements à rendre les législations et réglementations visées aussi cohérentes que possible.

4) Par lettre du 15 mars 2004 le Secrétaire général du Parlement européen a fait parvenir au Président de la Chambre le texte des résolutions adoptées par le Parlement européen au cours de sa période de session du 25 au 26 février 2004:

- résolution sur la préparation du sommet de printemps 2004

- résolution sur la situation de l'économie européenne - rapport préparatoire sur les grandes orientations des politiques économiques

- résolution sur la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur les finances publiques dans l'UEM - 2003

- résolution sur la communication de la Commission au Conseil: Suivi du Livre blanc „Un nouvel élan pour la jeunesse européenne“ - Proposition d'objectifs communs en matière de participation et d'information des jeunes suite à la résolution du Conseil du 27 juin 2002 relative au cadre de coopération européenne dans le domaine de la jeunesse.

2. Ordre du jour

M. Aly Jaerling (ADR).- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Härren, ech wollt eng Modifikation de l'ordre du jour froen, fir eng Dringlechkeetsfro ze stellen am Zesummenhang mat deenen Neiegkeeten, déi mir elo an deene leschten Deeg kritt hunn iwwert de Personalofbau bei Arcelor.

M. le Président.- Den Här Statsminister huet sech d'accord erkläert, fir um Uschloss un d'Deklaratioun vun der Madame Ausseminister Lydie Polfer op déi gestallte Froen am Zesummenhang vun der Arcelor, sief et vum ADR, sief et vun deene Gréngeen oder och vun de Kollegee vun de Sozialisten, déi eng ähnlech Fro gestallt hunn, all

ze äntwerten. Dat geschitt uschléissend un den Exposé.

Entschëllegt, de Kolleeg Urbany vun de Kommunisten hat och eng Fro dozou gestallt. Also op all déi Froen ass den Här Statsminister bereit anzegoen.

M. Serge Urbany (déi Lénk).- Also vum René Urbany bis zu deene Lénken...

M. le Président.- Ass d'Chamber domadder d'accord?

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Wat eis parlamentaresch Aarbechte vun dëser Woch ubelaangt, gëtt Folgendes virgeschloen: Do siégéiert d'Chamber also haut de Mëtteg a muer de Moien um néng a muer de Mëtteg um dräi Auer.

Haut de Mëtteg hu mer d'Deklaratioun vun der Madame Ausseminister iwwert d'Aussepolitik, uschléissend d'Äntwert vum Här Minister op déi Froen, déi am Zesummenhang mat der Groussindustrie gestallt ginn.

Dann hu mer d'Projets de loi 5228, 5247 an 5291, Associatiounsofkommessen tëschent de State vun der Europäescher Unioun an dem Libanon, dem Chile an Algerien. Muer de Moien um néng Auer an nomëttes um hallwer dräi hu mer:

1) d'Diskussioun iwwert d'Aussepolitik,

2) de Projet de loi 5221 iwwert den Ausbau vum Internat zu Elwen an

3) de Projet de loi 5278 iwwert d'Publicité foncière.

Ass d'Chamber mat deem Ordre du jour averstanen?

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Da komme mir elo zum Haaptpunkt vun eiser Sitzung haut de Mëtteg, dat ass d'Deklaratioun vun der Madame Ausseminister Lydie Polfer iwwert d'Aussepolitik. D'Wuert huet elo d'Madame Ausseminister Lydie Polfer.

3. Déclaration de politique étrangère présentée par Madame Lydie Polfer, Vice-Premier Ministre, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

Mme Lydie Polfer, Vice-Premier Ministre, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur.- Här President, Dir Dammen an Dir Härren, et ass dëst déi fënnefte Kéier, dass ech d'Éier an