



Ech hu selwer elo keng Kenntnis vun Demanden, deene mer net kënnen nokommen. Ech ka mech awer doriwwer informéieren an lech dann déi Äntwert och vläicht schrëftlech zoukomme loossen, a wat fir enge Kompetenzcenteren dat wär a wéi mer da gedenken, dorobber ze reagéieren. Ech selwer hunn awer elo dozou keng Informatiounen.

■ **Mme Simone Asselborn-Bintz** (LSAP).- Merci.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci dem Här Educationminister Claude Meisch.

4. Question élargie n° 106 de Mme Diane Aدهم relative aux modalités de calcul du contingent de leçons au niveau de l'enseignement fondamental

Mir kommen elo zu der erweiterter Fro Nummer 106 vun der Madamm Diane Aدهم iwwert d'Berechnungsmodalitéite vun de Schoulstonnen an der Primärschoul. Madamm Aدهم, Dir hutt d'Wuert.

■ **Mme Diane Aدهم** (CSV).- Här Minister, léif Kolleeinnen a Kollegen, an de leschte Woche gouf an de Gemengen a Schoulsyndikater d'Schoulorganisatioun fir d'Rentrée 2021/2022 ausgeschafft. An der Press konnt ee kierzlech bei enger grousser Gemeng hei am Land verfollegen, wat dat all Joer beidit fir déi concernéiert Acteuren: d'Politik, d'Enseignanten, awer och d'Elteren.

Am konkrete Fall, deen ech elo uschwätzen, geet et ëm eng Gemeng, déi de Choix getraff huet, fir Quartierschoulen ze hunn an net grouss zentral Schoulen. Eng Gemeng, déi ech nach vill besser kennen, huet viru ganz laanger Zäit déi selwecht Entscheedung getraff. Grad an der haiteger Zäit deet et de Kanner oft gutt, wa si hiren Dag a méi kleng Strukture kënnen verbréngen a wa si moies an owes am Schoulbus net mussen am Stau stoen.

Här Minister, de Contingent u Leçone geet zréck op d'Schoulgesetz vum 6. Februar 2009. D'groussherzoglecht Reglement vum 18. Februar 2010 definiert, wéi de Contingent sech zesummestellt.

Op der Basis vun dese legalen Texter hunn ech follgend Froen un den Här Minister. Éischtens: Sinn d'Krittären, fir de Contingent opzestellen, fir lech, Här Minister, nach ëmmer déi richteg? Geet et duer, fir einfach ee Contingent de base, baséierend op der Kannerzuel, an ee Contingent, baséierend op Critères socio-économiques et socioculturels opzestellen? Dësen „Indice socio-économique“, wéi en um Terrain genannt gëtt, ass nämlech eng Zort schwaarz Këscht a kee weess richteg, wéi en zustane kënn.

Zweet Fro: Missten net eventuell nei Krittären derbäikommen, respektiv déi besteeënd Krittäre verfeinert ginn?

Ech erkläre mech: Aktuell dréit de Contingent zum Beispill der Zuel vun de Schoulgebaier, déi eng Gemeng huet, keng Rechnung. Geneesou wéineg gëtt gekuckt, wiwill Kanner pro Cycle ageschriwwen sinn. Wann ech awer - wéi virdu beschriwwen - eng Gemeng hunn, déi de politesche Choix getraff huet, fir méi kleng Quartierschoulen ze hunn, an deenen och nach sämtlech Cyclé sollen ugebuede ginn - an dëst amplaz vu groussen Zentralschoulen -, dann huet dës Gemeng Problemer, fir mat deem Contingent u Stonnen, déi si kritt, hir Schoulorganisatioun opzestellen an dobäi nach eenegermoossen equilibriéiert Klasseneffektiver ze hunn.

De facto bestëmmt eigentlech de Ministère iwwert de Wee vum Contingent, wéi eng Schoulpolitik eng Gemeng mécht. An dat geet aktuell éischter a Richtung vu groussen Zentralschoulen.

Wann haut Kanner mat spezifische Besoinen an enger Klass sinn - dëst ass meng drëtt Fro -, da ginn dës Kanner en charge geholl vun der ESEB. Um Niveau vum Contingent gëtt dës Kanner net Rechnung gedroen. Wëssend, dass et awer oft laang dauert, bis den Enseignant eng Hëllef an der Klass huet, an dass dës Hëllef nëmme stonneweis ass, wier et net ubreecht, och d'Zuel vun dese Kanner um Niveau vum Contingent ze betruuchten?

Véiert Fro: Ass de Minister der Meenung, dass een nach ëmmer soll bei enger Moyenne vu 16 Kanner pro Klass bleiwen, wëssend, dass d'Schoulpopulatioun weesentlech geännert huet iwwert déi lescht zéng Joer?

Fënneft Fro: Ass de Minister gewëllt, eng Evaluatioun iwwert d'Applizéiere vum Contingent ze maachen? Schlisslech gëtt et de Contingent elo zënter zéng Joer.

Sechst Fro: D'groussherzoglecht Reglement gesäit vir, dass eng Gemeng oder ee Schoulsyndikat kann zousätzlech Leçonen ufroen am Kader vum Contingent. Gëtt et vill Gemengen oder Schoulsyndikater, déi vun dëser Méiglechkeet Gebrauch maachen? A gëtt et am Ministère eng Lëscht mat Krittären, déi gekuckt ginn, fir esou zousätzlech Leçonen ze maachen oder ze accordéieren oder gëtt dat éischter à la tête du client gemaach?

Siwent a lescht Fro: D'Primo-arrivanten an d'Flüchtlingskanner kënnen während zwee Joer deelweis an

eng Classe d'accueil goen, déi och extra vum Ministère accordéiert gëtt. Déi aner Zäit sinn dës Kanner an hirer Classe d'attache. Duerno, wann déi zwee Joer eriwuer sinn, ginn dës Kanner zesumme mat deenen anere Kanner an eng regulär Klass. Wann dës Kanner schonn e bësse méi al sinn an an engem anere Schoulsystem alphabetiséiert gi sinn, geet et oft mat deenen zwee Joer Classe d'accueil net duer. Gëtt dru geduecht, fir zousätzlech Contingent fir dës Kanner virzegesinn?

Ech soen lech Merci.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools, Madamm Aدهم. D'Regierung huet d'Wuert. Den Här Educationminister Claude Meisch.

■ **M. Claude Meisch**, *Ministre de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse*.- Villmools merci, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, e Merci och un d'Madamm Aدهم fir dës dach prezis Froen. Virun allem par rapport zu där schrëftlecher Ukënnegung ass dat doten dach scho ganz an den Detail gaangen. Ech wäert duerfir probéieren, sou gutt wéi méiglech dorobber ze äntweren.

Ech mengen, mir musse kucken, vu wat mer alles schwätzen. Mir hu virdu gekuckt, wéi considerabel déi Efforte sinn, déi mer maachen, fir de Kanner mat extrae Besoinen entgéintzekommen an se ze ënnerstëtzen, datt mer dat op e puer Niveaue maachen. An ech mengen, d'selwecht därefer mer eis och bei deene Ressourcen, déi mer de Grondschoulen an de Gemengen zur Verfügung stellen - och fir d'Grondschoul ze organiséieren -, net nëmmen op déi Schoulmeeschterinnen a Léierinne fokusséieren, déi mer do zur Verfügung stellen, mee sollen nach eng Kéier kucken, wéi sech de gesamte Personabla eigentlech entwéckelt huet am Laf vun deene leschten zéng Joer, zanterdeem de berüümte Contingent a Kraaft getrueden ass.

An do ass et sécherlech esou, datt mer e Bild hunn, bei deem mer gesinn, datt mer ënnert dem Stréch méi Ressourcen hunn, fir d'Kanner ze encadréieren, ewéi dat viru gutt zéng Joer de Fall war, wat op ville Plazen offensichtlech eigentlech net esou gesi gëtt, well een nach ëmmer héiert, datt duerch de Contingent d'Kanner Ressourcen entzu kritt hätten. Nee. Et ass eigentlech de Contraire geschitt. Wuel an deenen éischte Joren no 2010, wou de Contingent a Kraaft getrueden ass, sinn d'Ressourcë pro Kand - well mer dat jo dann ëmmer als Nombre de leçons par élève ausrechnen - erofgaangen. Dat waren an dem Calcul fir 2010/2011 2,28 Leçone pro Kand an der Moyenne iwwert d'ganz Land ewech. Am Schouljoer 2015/2016 waren et nëmmen nach 2,23 Leçone pro Kand an der Moyenne iwwert d'ganz Land ewech. Wuel verstanen: Do waren Enseignanten dran, do waren d'l'EBSen dran, dat heescht d'Instituteurs spécialisés fir den Encadrement fir d'Kanner mat extrae Besoinen, an do waren awer och d'ESEBe mat dran, well déi jo och an deene Klassen do intervenéieren. Net mat age-rechent sinn an deem heite Calcul zum Beispill spezialiséiert Enseignante fir d'Entwécklung vum digitale Léieren, d'Schoulentwécklung, déi mer de Schoulen jo och zur Verfügung stellen, mee déi awer net mat de Kanner an de Klasse schaffen.

Zanter dem Schouljoer 2015/2016 si mer allerdéngs erëm eropgaange mat dem Encadrement vun de Kanner alleguerten. Nämlech da vun 2,23 vun 2015/2016 op 2,37 Leçone pro Kand am Schouljoer 2020/2021. Mer sinn also an den éischte fënnf Joer vum Contingent bei de Ressourcen, déi bei de Kanner ukomm sinn, ëm 2,1 % erofgaangen, fir duerno bis d'Schouljoer 2020/2021 ëm 6,3 % eropzegaen. An dat mat all deene Ressourcen, déi mer de Schoulen zur Verfügung stellen, fir sech organiséieren ze kënnen a fir d'Klasse besetzen ze kënnen an awer gläichzäiteg och deenen extrae Besoinen vun de Kanner gerecht ginn ze kënnen.

An ech fannen, datt bei allen Diskussiounen, déi een iwwert de Contingent ka féieren an no zéng Joer och eng Kéier féiere muss, mengen ech, d'Analyse, ob déi Berechnungen, wéi se gemaach ginn, der Realitéit haut nach Rechnung droen, dee richtegen Usaz ass. Mir mierke jo ganz dacks, datt de Contingent, dee mer un Enseignantsstonnen zur Verfügung stellen, an der Majoritéit vun de Fäll genotzt gëtt, fir Klasseneffektiver ze reduzéieren, fir méi Klasse mat manner Schülerinnen a Schüler an der Klass ze maachen. Dat hëlleft awer net onbedéngt, fir zum Beispill méi differenziéiert ze schaffen, fir Kanner mat extrae Besoinen - wann ee Besoin do ass - geziilt ze hëllefen. Duerrfir fannen ech et richtig, datt mer eeben op en zweete Wee gaange sinn, de Schoule Ressourcen zur Verfügung ze stellen: net nëmmen Enseignanten op där enger Säit, mee awer och spezialiséiert Personal fir Kanner mat extrae Besoinen.

Mir hunn och déi Gemengen, déi Schwierigkeeten hunn, fir d'Schoulorganisatioun esou opzestellen, an an deenen et Härtefäll gëtt an an deenen et natierlech och - virun allem bei kleng Schoulen - emol virkënn, datt een entweeder eng Klass mat op eemol 24 Schülerinnen a Schüler mécht oder zwou vun zwielef. Déi vu 24, dat ass ze vill an da muss een natierlech ganz niddreg goen. Dann ass een ën-

nert der Moyenne vu 16, déi virdu genannt ginn ass. Do komme mer natierlech entgéint.

Ech wëll och nach eng Kéier soen, a wat fir engem Mooss mer entgéintkommen, mee et wonnert mech e bëssen, datt déi Fro hei gestallt gëtt, well ech lech an deene leschte Woche bal alleguerten, déi hei Buergermeeschter oder Schoulschäfte sinn, Bréiwer geschéckt hunn, an deene mer geschriwwen hunn, datt mer lech beim Oprekreie vun der Schoulorganisatioun dach ganz generéis mat supplementäre Ressourcen, mat engem Surplus u Contingent hëllefen.

2010/2011 waren et 1.780 Leçonen, déi mer iwwert deen dote Wee als Surplus ginn hunn. Et si mëttlerweil 4.492 Leçonen, déi mer alle Gemengen zur Verfügung gestallt hunn, fir op deen normalen, reguläre Contingent drop ze hëllefen - woubäi mer spezifesch Fäll hunn, wéi ech der zum Beispill elo genannt hunn -, fir Schoulorganisatiounen kënnen opzestellen.

Ech wëll awer och eng Kéier soen: Dat doten, dat sinn 200 Enseignanten, wou mer zousätzlech 200 Enseignantsposten accordéieren! An dat an enger Situatioun, wou mer jo wëssen, datt mer et net einfach hunn, 200 Enseignanten och ze fannen do-baussen. Hätte mer dat net gemaach déi lescht Joren, wär de Problem vum Rekrutement sécherlech net esou urgent ginn, wéi en haut ass.

An dat, denken ech, ass dee Punkt, dee mer awer ëmmer mussen am Hannerkapp behalen, wa mer iwwert de Contingent schwätzen. Well wéi ech nach Schoulorganisatioun gemaach hunn an der Gemeng Déifferdeng - dat sinn elo mëttlerweil eng Rei vu Joren hier -, hunn ech probéiert, ëmmer den Equilibre ze fannen tëschent deem, wat pedagogesch sënnavoll ass fir d'Kanner dee Moment, an awer och ze kucken: Wat fir eng Ressourcen hunn ech iwwerhaapt? Well et ass schéin, eng Schoulorganisatioun ze maachen, déi vläicht gutt um Pabeier ausgesäit, mee wann ech awer net weess, ob ech diploméiert Personal herno fannen, fir dann och déi Stonnen do ze assuréieren, da gesäit dat schonn erëm eng Kéier ganz aneschtens aus. An duerrfir muss een dat, mengen ech, och am Hannerkapp behalen.

Bei de Classes d'accueil ass et jo och esou, datt mer déi Classe d'accueilen och ganz vum Staat mat iwwerhuelen. Et ass awer och esou, datt dat ee Krittär ka sinn, fir e Surplus vum Contingent ze kréien. A ganz oft ass dat jo och den Argumentaire, deen d'Gemenge formuléieren.

Ofschléissend, Här President, wëll ech nach soen, datt mer zwou Evaluatiounen momentan lafen hunn. Eng ass vum LISER, dee jo chargéiert ass vun eis, fir de Mechanismus vun deem soziale Koeffizient, wou eng Gemeng duerch hir sozioekonomesch Situatioun vun hirer Populatioun e Surplus vu bis zu 20 % vum Contingent ka kréien - vu bis zu 20 % vum Contingent, dat mécht jo awer erëm eng Kéier wierklech eppes aus -, fir do déi Berechnungen nach eng Kéier ze analyséieren an och ze kucken, ob se den aktuelle Gegebenheeten iergendwéi ugepasst sinn.

Ech wëll och soen, datt ech den Observatoire de la qualité scolaire chargéiert hunn, generell eng Evaluatioun iwwert de Contingent ze maachen an och vun den Effete vum Contingent an deene leschten zéng, eelef Joer. An ech hoffen, datt mer deemnächst och eng Kéier d'Geleeënheet hunn, an der Kommissioun oder hei och am Plenum vläicht doriwwer ze diskutéieren, fir ze kucken, ob mer dat erreecht hunn, wat mer wollte mam Contingent, nämlech méi eng gerecht Verdeelung vun de Ressourcen. Dat ass sécherlech mëttlerweil erreecht, well mer hunn eng Konvergenz do kritt.

Awer sécherlech musse mer och d'Fro stellen, ob mer mat deem soziale Surplus, dee mer ginn, wierklech och déi Gemengen, déi Kanner an déi Schoulen erreechen, déi mer brauchen. Ob dat och duergeet, dat ass sécherlech eng Fro, déi sech muss gestallt ginn. An awer och, zu wat fir enge Phänomeneer et bei der Schoulorganisatioun geféiert huet an ob déi Ressourcen esou agesat ginn, datt se wierklech benefice si fir d'Kand, fir d'Schülerinnen a fir d'Schüler. Well och do gëtt et jo awer an der Wëssenschaft eng ganz Rei vun Analysen, déi soen, datt e Reduzéiere vum Klasseneffectif aleng sécherlech net dee richteg Wee ass.

Sécherlech wëlle mer keng Effectiver vun 20 plus, dat ass ganz kloer. Mee awer ëmmer nëmme mander Kanner an der Klass ze hunn, dat erlichtert et net onbedéngt, Schoul ze halen. Dat ass net onbedéngt direkt déi Léisung, fir besser kënnen ze differenzéieren an op déi eenzel Stärkten a Schwächte vun de Schülerinnen a Schüler besser kënnen anzegeen. An dofir sollte mer dorobber sécherlech och nach eng Kéier e kritesche Bléck kënnen werfen. Virun allem, ob de Contingent eis et dann erlaabt huet, an der Schoul sécherzestellen, wéi et am Gesetz vun 2009 virgesi war, nämlech eebe grad differenziéiert an am Cycle kënnen ze schaffen. Dat ass deen Optrag, deen ech dem Observatoire ginn hunn. A mir waarden eigentlech do op d'Resultater. An dat soll eis, eis alleguerten an der Politik, och déi néideg Orientatioun ginn, fir an Zukunft iwwert

d'Ausrichtung vum Contingent ze schwätzen.

Villmools merci.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci dem Här Educationminister Claude Meisch.

5. 7778 - Projet de loi relative à la construction du contournement de Hosingen (E421/N7)

7779 - Projet de loi relative à la mise à 2x2 voies de la B7 entre les échangeurs de Schieren et Ettelbruck

7780 - Projet de loi relative à la sécurisation de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach

Dee leschte Punkt vum Ordre du jour vun dëser Woch ass déi gemeinsam Diskussioun vum Projet de loi 7778 iwwert de Bau vum Housener Contournement, vum Projet de loi 7779 iwwert den Ausbau vun der B7 tëschent Schieren an Ettelbréck an dem Projet de loi 7780 iwwert d'Ofsicherung vun der N7 tëschent dem Fridhaff a Wäiswampach. Déi gemeinsam Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech schonn ageschriwwen: den Här Aly Kaes, den Här André Bauler, d'Madamm Cécile Hemmen, d'Madamm Stéphanie Empain, den Här Jeff Engelen, d'Madamm Myriam Cecchetti an den Här Marc Goergen. An d'Wuert huet elo d'Rapportrice vum Projet de loi 7778, déi honorabel Madamm Chantal Gary.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics sur le projet de loi n° 7778

■ **Mme Chantal Gary** (déi gréng), *rapportrice*.- Merci, Här President. Léif Kolleeinnen a Kollegen, Här Minister, de Projet de loi 7778 ass genee wéi déi zwee aner Projet-de-loien, de 7779 an de 7780, déi mer de Mëtten um Ordre du jour regroupéiert hunn, e Finanzéierungsgesetz fir e Stroossebauprojet vum Mobilitéitsministère. Dës dräi Projekte goufen zesummen déposéiert a ginn de Mëtten och hei zesummen diskutéiert, well se all een Deel vun där selwechter Stroossenachs betreffen.

Beim Projet de loi 7779 geet et ëm d'Stroossestéck nom Schluss vun der Autobunn A7 op Colmer-Bierg, wat offiziell B7 heescht. Beim Projet de loi 7780 geet et ëm d'Securisation vun der N7, der sougenannter „Dräibunn“, ab dem Rond-point Fridhaff bis op Wäiswampach. A beim éischte Projet vun dësem legislativen Trio, dem 7778, vun deem ech d'Rapportrice sinn, geet et ëm de Contournement vun Housen, deen och zu der N7 gehéiert. An heimat géif ech dann och mam eigentleche Rapport vum Projet de loi 7778 ufänken.

De Projet vum Housener Contournement ass Deel vun der Strategie fir eng nohalteg Mobilitéit, der MoDu 2.0. 2013 louch de Volume vum Traffick an der Section transversale vun der N7 zu Housen bei ronn 10.000 Autoen den Dag. Haut schwätze mer vun ëm déi 17.000 Autoen den Dag. Hauptzil vun dësem Projet ass et, d'Uertschaft Housen wäitgeeëndst vum Duerchgangstraffick ze entlaaschte respektiv d'Haaptstrooss a puncto Duerchgangstraffick quasi stëllezeleeën. D'N7, wéi se elo ass, gëtt ab deem Moment zréckgebaut, wann den Housener Contournement mat där neier N7 bis a Betrib ass.

Dës Ëmstrukturéierung soll haaptsächlech zu enger Opwärtung souwéi enger Revaloriséierung vum Uertschär vun Housen an enger Augmentatioun vun der Liewensqualitéit vun de Bewunner féieren.

Tëscht 1998 an 2018 goufe verschidden Etüden duerchgefouert, fir sech schlussendlech 2018 fir d'Variant mat engem Korridor westlech vun Housen ze entscheeden. De Contournement Housen fänkt beim Rond-point Op der Héi, wann een aus der Stad kennt, un an hält 4,4 Kilometer an nördlecher Richtung e puer Honnert Meter nom neien Echangeur Housen-Nord op der Héicht vun Duerscht op a befënn sech ausschliisslech um Territoire vun der Gemeng Parc Housen.

De Contournement ass och am Kontext vun der Securisatioun vun der N7: Hei ginn eng ganz Rei Tronçone securiséiert, wou eng Mëtteleitplank gebaut gëtt, an den Tronçon vun dësem Contournement ass och an där nämmlecher Philosophie geplangt. Dat heescht, datt och hei eng Mëtteleitplank iwwert dee ganzen Tronçon virgesinn ass.

De komplette Projet vum Contournement Housen stellt sech follgendermoossen zesummen: De Contournement selwer beinhalt nieft den normale Stroossendeeler och nach aacht Ouvrage-d'arten. Dat si véier Passages inférieurs, déi ënnert dem Contournement erduerchginn, wouvun der zwee sougenannt Ouvrages biotopes sinn, dat heescht Passagë fir d'Fauna a fir eventuell Baachen, dann zwee Passages supérieurs, wou Brécken iwwert de Contournement kommen, eng Tranchée couverte an eng Wëldebréck. Dann zielen nach véier Bassins de rétention derzou, de Reamenagement vun der Traversée vun Housen, den Déplacement vun engem Stéck vun dem CR324, deen d'N7 zu Housen schneit, d'Integratioun vun enger Vélospist duerch Housen, der PC7, déi och fir de Rescht vum N7-Projet virge-



sinn ass, souwéi eng Rëtsch wichteg Travail-connexen, wéi zum Beispill Schallschutzmaueren, Ëmweltmoossnamen, technesch Ekipement oder fir de CITA.

D'N7, wéi mer se haut kennen, gëtt 5,5 Meter méi breet gemaach. Op der Säit, wou eespuereg gefuer gëtt, kënn eng Bande d'arrêt d'urgence derbäi. An der Mëtt, wéi scho virdru kuerz erwänt, kënn eng Mëttelleitplank an op där anerer Säit dann zwou Spueren. Dat heescht, d'N7, wéi mer se haut kennen, mat enger Fuerbreet vun 11,5 Meter, kritt an Zukunft eng Breet vu knapp 17 Meter tëscht den äussere Leitplanken.

Am ganze Raum House goufen Etüden iwwert d'Akustik gemaach. Hei gouf den aktuelle Stand gemooss a Simulatiounen goufe gemaach fir ze garantéieren, datt keen duerch d'Verleeë vun dem Tronçon zu Schued kéim. Fir d'Leit an de Citéë respektiv déi, déi do um Bord wunnen, virum Kaméidi vum Trafick ze schützen, komme Schallmauere vun enger Héicht vun ongeféier dräi Meter dohinner stoen.

Ech probéieren, eng Kéier imaginär mat lech duerch de Contournement ze goen: Wéi virdru scho gesot, fänkt de Contournement beim Rond-point un. Nom Zoning kënn dann een éischten Ouvrage, an zwar e Passage inférieur, wou mam CR324 Richtung Wëlwerwolz ënnert dem Contournement duerchgefuer gëtt. Als nächst kënn e weidere Passage inférieur, wou och eng Baach leeft. Hei gëtt e bësse méi e groussen Ouvrage gebaut, well dann och déi ekologesch Duerchgängegeet garantéiert ass, wou d'Petite faune fräi zirkuléiere kann.

Als Nächst kënn et Kopp, wou en Tunnel muss gebaut ginn. Dësen Tunnel gëtt als Tranchée couverte gebaut, wat esou vill heescht, wéi datt als Éischt e grousst Lach gebuddelt gëtt, do gëtt den Ouvrage dann dragebaut an da gëtt et nees zougekippt. Den Tunnel gëtt véierspuereg ausgeluecht, dat, well iwwert déi ganz N7 e gewëssene Rhythmus vun ëmmer 1,2 Kilometer lwwerhuelspuer ass. A fir dee Rhythmus net ze ënnerbriechen, geet et véierspuereg duerch den Tunnel. Dat huet awer och nach e weidere Virdeel, an zwar erméiglecht dat et, wa mol Entretiensaarbechten am Tunnel sinn, den Tunnel net komplett mussen zouzemaachen, mee et kann ëmmer een Tüb opbleiwen.

Nom Tunnel - Richtung Norde - kënn als nächst en Duerchgang fir d'Landwirtschaft. Hei ass gekuckt ginn, datt d'Landwirtschaft net blockéiert gëtt an datt weider vun enger Säit op déi aner ka gefuer ginn, fir d'Felder ze bewirtschaften.

En plus gëtt hei déi al N7 fir d'PC7 benotzt, wou eng duerchgängeg Vëlospist kënn, an dat vum Fridhaff bis erop op Wäiswampech. D'Infrastruktur fir Foussgänger a Vëloer gëtt also weider optimiséiert. D'Gesetz iwwert d'nationaalt Vëloverkiersnetz mat der Ubannung u kommunal Pistes cyclables gesäit eng nei strukturell Verbindung am Norde vun der PC7 vir, déi d'Nordstad mat der Nordspëtzt vum Land verbanne soll.

Als nächst kéim dann de Passage gibier fir de Wëldwiessel.

Da kënn Duersch, wou e Carrefour dénivelé gebaut gëtt. Hei kënn en zousätzlechen Ouvrage, deem iwwert d'N7 geet, fir d'RGTR-Busser unzeschleissen. Déi dräi Kategorië vu Buslinnen, d'Expressbuslinnen, d'Zoubrengerlinne souwéi d'Busser op Demande wäerten allen dräi zu Housen duerch e Pôle d'échange accessibel sinn. Hei profitéiert d'Gemeng och, fir e kleng Park beim Pôle d'échange am Zentrum vun Housen ze amenagéieren.

E weidere Punkt, dee bei der Planung vum Contournement House berecksichtegt gëtt, ass, datt hei de maximalen Erhalt vun de Biotope souwéi vun de Liewensraim, déi et do gëtt, assuréiert soll ginn.

An elo kommen ech zum Schluss an och op den eigentleche formellen Inhalt vun de véier Artikel vum dësem Finanzéierungsgesetz, déi vum Prinzip hier fir déi dräi Projeten identesch sinn, ofgesi vun der definierter Budgetsimmitt fir de jeeweilege Projet.

Mam Vott vum Projet 7778 gi mer als Chamber der Regierung den Ok fir de Fonds des routes, Dépense vu maximal 154,35 Milliounen Euro fir de Projet Contournement Housen auszeginn, e Montant, dee wéi üblech un de Bauindex gebonnen ass, an d'Aarbechte ginn an engems als Utilité publique deklaréiert.

De Projet de loi 7778 gouf de 4. Mäerz dëst Joer vum eise Minister fir Mobilitéit an öffentlech Aarbechten, dem Här François Bausch, an der Chamber deposéiert. De Staatsrot huet säin Avis den 11. Mee ofginn an hat keen Awand. Doropshin huet d'Mobilitéits- an d'Travaux-publics-Kommissioun mech den 21. Mee 2021 als Rapportrice designéiert an de Rapport gouf de 17. Juni unanime an der Kommissioun ugeholl.

An heimat ginn ech d'Wuert weider un de Carlo Back a soen lech Merci fir d'Nolauschteren. Merci.

■ **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci villmools der Madamm Rapportrice Chantal Gary. A wéi si gesot huet, geet d'Wuert elo un de Rapportier vum de Pro-

jets de loi 7779 a 7780, den honorabelen Här Carlo Back.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics sur le projet de loi n° 7779

■ **M. Carlo Back (déi gréng), rapporteur.**- Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, jo, ech fueren da virun. Ech kommen awer erëm eng Kéier méi no bei d'Stad, an zwar op Schieren oder Schieren-Ettelbréck. Hei geet et ëm d'Mise à 2x2 voies vun der B7 tëschent dem Echangeur vu Schieren an dem Echangeur vun Ettelbréck.

Bei dësem Projet de loi geet et ëm d'Autorisatioun fir d'Mise à 2x2 voies vun der B7, wéi gesot, tëschent dem Echangeur Schieren an dem Echangeur Ettelbréck, an dat fir e maximale Käschtepunkt vu 57,5 Milliounen Euro, deem awer wéi üblech un d'Evolution vum Bauindex gebonnen ass, sou wéi bei deenen anere Projeten och.

Firwat dëse Projet? Dëse Projet vun der Mise à 2x2 voies vun der B7 ass néideg ginn, well et ëmmer erëm weinst dem Schluss vun der Autobunn a beim Echangeur Ettelbréck, do wou een also fir an Ettelbréck wëllt erausfueren, zu Réckstau kënn, wann een aus der Stad kommend a Richtung Norde fiert. Dëst Stéck vun der B7 huet nëmmen eng Spuer fir d'Autosfuerer, soudatt et op dësem Stéck evidenteweis zu Réckstau kënn bei héijem Verkéier, wa vill Leit eebe wëllen zu Ettelbréck erausfueren. Déijéineg, déi an den Norde virufueren, déi stinn dann, wéi gesot, an deem Stau do dran.

Dës Verbreederung bedeit, datt mat e puer Aschränkungen de Profil type vun der Autobunn weidergefuert gëtt, dat heescht, mat op all Säit zwou Spuere plus enger Pannespuer an och engem Terreplein central, also eng Of trennung tëschent deenen zwou Säite vun zwee Meter. Et komme Leitplanken derbäi souwéi och e Schallschutz.

Dëse Projet ass och e bësse méi komplizéiert, well dës Strooss an engem Hang läit an och mussen Dällten, also kleng Däller, iwwerbréckt ginn. Dann ass och d'Entdeckung vun engem Site archéologique beim Echangeur vu Schieren derbäikomm, mat enger Réimervilla, déi sech als zimlech remarkabel erweisen huet an huet mussen konservéiert ginn. Dat huet deemno och zu enger Ännerung vum Plang an zu Verzögerung beim Ausschaffe vun dësem Stroossebauprojet gefouert.

Fir dëse Projet ze realiséieren, gëtt en zweete Viaduc niewent deem aktuelle Viaduc vu Schiere gebaut, datt ass ongeféier e Stéck vu 400 Meter. Des Weidere ginn och zwee (veuillez lire: och dräi) Bassins de rétention, also Réckhaltebecken, gebaut, fir déi Quantitéite vu Reewaasser opzefänken, déi duerch dësen Ausbau bedéngt sinn.

Am Projet sinn och Écrans acoustiques, also Schallschutzmaueren, iwwer eng Längt vun 3,4 Kilometer virgesinn, well d'B7 dach awer ganz no bei den Awunner vu Schieren an Ettelbréck laanschtgeet.

Wat den Terrain ugeet, mussen nach Emprise vun ongeféier 1,2 Hektar kaaft ginn, fir de Projet ze realiséieren. Fir an deem Kontext all Eventualitéit virzeginn, gëtt de Projet d'utilité publique deklaréiert, esou wéi och déi aner Projeten.

D'Finanzrumm fir dëse Projet gëtt, wéi schonn ugangs gesot, op 57,5 Milliounen Euro fixéiert an iwwert de Fonds des routes finanziert.

D'Gesetz ass de 4. Mäerz 2021, esou wéi och déi aner Projeten, vum Minister Bausch deposéiert ginn. Den Avis vum Staatsrot ass vum 11. Mee 2021. De Rapport, esou wéi en hei virläit, ass de 17. Juni an eiser Kommissioun ugeholl ginn.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren zu deem Projet. A wann Der erlaabt, Här President, dann ...

■ **M. Fernand Etgen, Président.**- Dir hutt d'Wuert, Här Back, fir och de Rapport vum Projet de loi 7780 ze maachen.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics sur le projet de loi n° 7780

■ **M. Carlo Back (déi gréng), rapporteur.**- Maja, gutt, a villmools merci. De Projet 7780, do geet et ëm d'Securisation vun der N7 tëschent Fridhaff a Wäiswampech. D'N7 ass d'Strooss, déi an der Verlängerung vun der Autobunn A7 an dem Tësche-stéck B7 d'Nordstad mam Norde vum Land verbënt an an d'Belsch virugeet. An déi gesamt Achs aus A7, B7 an N7 stellt zesummen d'Europastrooss E421 duer, déi eis Hauptstadt iwwert d'Wemperhaart mat der belscher N62 an der A27 genee wéi och mat der Bundesstrasse 44 mat Ooche verbënt.

Firwat gëtt dës Streck also ëmgebaut? Et geet virun allem drëms, d'N7 méi sécher ze maachen, an dat op ronn 25 Kilometer vun hirem Tracé, woubäi dann awer och zousätzlech de Contournement vun Housen derbäikënn. Meng Kolleegin huet lech dat jo virdru schonns virgestallt.

D'Analys vun den Accidenter huet Follgendes erginn: D'Accidenter si virun allem geschitt op de Points d'échange, dat heescht, op deene Plazen, wou d'Autoen no lénks ofgebéit sinn. Fir dëst ze

maachen, hu se mussen déi géigeniwwerleidend Spuer iwwerqueeren. Eng aner Gefor besteet fir déi Autoen, déi vun enger Säitstrooss kommen an op d'N7, mee op déi géigeniwwerleidend Spuer, fuere wëllen. Och do mussen se natierlech d'Strooss iwwerqueeren. An och bei den Duerchfaarte vun den Agglomeratiounen ass et zu Accidenter komm.

Da kënn och derbäi, datt nach schwéier a vill méi lues Gefierer, wéi zum Beispill Trakteren, op dëser Strooss zirkuléieren, woumat dee ganze Verkéier da sporadesch ausgebremst gëtt an eenzel Chaufferen dann och méi riskéiert Manövere gemaach hunn. Do derbäi kommen dann och nach Accidenter, déi duerch eng ze héich Vitess bedéngt sinn an zu Frontalkollisiounen gefouert hunn, dëst dann och verbonne mat Schwéierverletzten an Doudegen.

Zur Informatioun: An deene leschten zéng Joer hunn eelef Leit hiert Liewe gelooss op där Streck. Et gouf insgesamt 34 Schwéierverletzter an 103 Lichtverletzter.

D'Securisation bedeit mat dësem Projet awer och, datt de Verkéier soll méi flëssig ginn, dëst virun allem mat Hëllef vun der reegelméisseg alternéierender duebeler Spuer a mam Vermeide vun ongënschtege Kräizungen an Ofbéisituatiounen.

Wat sinn déi grouss Linne vum Projet de loi? Den Tracé vun der aktueller N7 gëtt bäibehalen. D'N7 gëtt iwwerall op ronn 16 Meter Breet ausgebaut. Dat heescht, déi besteeënd Strooss gëtt ëm 5,5 Meter méi breet gemaach. D'Vitess op där ganzer Streck gëtt op 90 Kilometer d'Stonn alignéiert.

Déi follgend baulech Moossnamen droen zu méi Sécherheet bäi: D'Eliminatioun, wéi gesot, vun de Linksabbieger mat deem lwwerqueere vun der géigeniwwerleidend Spuer gëtt mat dësem Projet de loi séchergestallt. Dat gëtt ersat mat Hëllef vun Échangeurs dénivelés. Wat ass dat? Wéi fonctionéieren déi? Ech ginn lech ee Beispill: Den RGTR-Bus, dee Richtung Norde fiert, bëit riets of, fiert dann ënert der N7 op déi aner Säit, wou de Busarrêt ass. D'Busser kënnen dann erëm zréck op d'N7 kommen doduerch, datt se erëm eng Kéier ënnert der N7 erduerchfueren an erëm zréck op d'N7 kommen. Dës Échangeurs dénivelés droen dann och weesentlech zu méi Sécherheet bäi. Dräi esou Echangeurs si virgesinn: Closdell, Lëpschent a Maarnech.

Virun den Uertschafte kënn e Giratoire, deem also Kreesverkéier erméiglecht. Dëst ass den Interface tëschent där 2+1-Spuer-Strooss, wou 90 Kilometer d'Stonn erlaabt sinn, an den Uertschaften, wou prinzipiell jo 50 Kilometer d'Stonn erlaabt sinn. Duerch d'Uertschaft geet et da virun op enger 1+1-Spuer-Strooss. Am Ausgang vun der Uertschaft kënn dann erëm e Kreesverkéier, deem et dann erlaabt, zum Beispill Vëlofuerer, déi op enger paralleler, ofgetrennter Vëlospist zu der N7 fueren, duerch d'Uertschaft ze féieren, oder deem et Gefierer erlaabt, déi op enger Niewestrooss gefuer sinn, an d'Uertschaft selwer eranzekommen. Dëse Kreesverkéier erlaabt et och de Chaufferen, zum Beispill den Ambulanzen an de Polizisten, ëmzedréien am Fall, wou en Accident op där anerer Säit geschitt ass.

Fir de Verkéier méi flëssend ze maachen, gi Sektionen agebaut, déi alternéierend zwou plus eng Spueren hunn: Während ongeféier 1,2 Kilometer hutt Dir zwou Spueren zur Verfügung, soudatt Dir do ouni allze grouss Risiko en anert Gefier, wéi en Trakter zum Beispill, dee méi lues ass, kënn iwwerhuelen. Hei sinn och Nothaltebuchte virgesi fir de Fall, wou Dir eng Pann hutt, soudatt de Verkéier net opgehale gëtt. An d'Chaufferen an der entgéintgesater Richtung hunn dann eng Spuer zur Verfügung. lwwerhuelen ass fir déi natierlech net méiglech. Hei ass eng Bande d'urgence virgesinn, déi engem Auto, deem en panne ass, et erméiglecht ze parken, ouni datt domat de Verkéier opgehale gëtt. No 1,2 Kilometer geet et da fir lech op enger Spuer virun. Déi 2+1-Systemer fannt Dir och am Ausland, notament hei vir bei Landau a Pirmasens.

Déi zwou Richtungen ausserhalb vun den Uertschafte si getrennt duerch eng Bande vun ongeféier 1,5 Meter Breet, och nach TCP genannt: Terre-plein central. Hei ass dann och e Leitplankesystem opgestallt, deem och Frontalkollisiounen soll verhënneren.

Des Weidere sinn och Ënnerféierungen oder Brécke virgesinn, déi et erlaben, op déi aner Säit vun der N7 ze kommen, mee ouni Op- oder Ausfaartsméiglechkeeten op d'N7. Dëst soll et zum Beispill den Trakteren erlaben, op déi aner Säit vun der N7 ze kommen, fir dann op d'Felder oder an d'Betriber kënnen ze fueren. Dëst dréit dann och erëm eng Kéier zu enger gréisserer Sécherheet bäi.

Dann ass och an dësem Projet de loi virgesinn, fir eng Rei Niewestroosse vun der N7 ze verbessern, se méi breet ze maachen oder de Revêtement ze verbessern, oder fir ze erlaben, datt dëse Réseau secondaire parallél zu der N7 duerchgeeënd ka verlafen.

Et gëtt och nach eng nei Vëlospist PC7 parallél zu der N7 gebaut, déi den Numm Skyline kritt. Déi geet vum Fridhaff bis op Wäiswampech. Den Numm ass als Erënnerung un Evenementer vun der Rundstedt-Offensiv am Zweete Weltkrich sou gewielt ginn.

D'Reewaasser op der N7 gëtt a 17 Bassins de rétention, Réckhaltebecken, gesammelt a gëtt dann iwwert déi besteeënd Baachen ofgefouert.

De Projet ass an dräi Sektionen opgedeelt: vum Fridhaff bis d'Houschter Déckt 11 Kilometer, vun Hous bis Maarnech 7,2 Kilometer a vun Hengescht bis Wäiswampech 6,6 Kilometer.

D'maximal Finanzrumm, déi an dësem Projet de loi virgesinn ass, beleeft sech op ronn 247 Milliounen Euro a gëtt iwwert de Fonds des routes finanziert. Dës Käschte begräifen d'Aarbechten, d'Compensatiounsmoossnamen an och d'Etüd- an d'Surveillancékäschten. D'Aarbechte sinn och als Utilité publique deklaréiert, wann nach Terrainen an Emprise mussen kaaft ginn.

D'Durée vun den Aarbechten, déi virgesi sinn, beleeft sech op ongeféier siwe Joer.

D'Gesetz ass de 4. Mäerz 2021 vum Minister Bausch deposéiert ginn. Den Avis vum Staatsrot ass vum 11. Mee 2021. De Rapport, esou wéi en hei virläit, ass de 17. Juni an eiser Kommissioun ugeholl ginn.

Ech soen lech villmools Merci fir d'Nolauschteren.

■ **M. Fernand Etgen, Président.**- An ech soen dem Här Rapportier Carlo Back villmools Merci.

Fir d'Diskussioun vun deenen dräi verschiddene Projets de loi, wat eng gemeinsam Diskussioun ass, ass als éischte Riedner den honorabelen Här Aly Kaes agedroen. Här Kaes, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

■ **M. Aly Kaes (CSV).**- Merci, Här President. Dir Damm, Dir Hären, Här Minister, Här President, fir d'éischt wëll ech emol e ganz grouss Merci der Madamm Chantal Gary soe fir hire schrëftlechen a mündleche Rapport an natierlech dat selwecht dem Här Carlo Back fir déi aner zwee Projeten, wou hien zoustänneg war, fir hei de Rapport ze maachen.

Da wëll ech mer erlaben, ier ech a sech op déi dräi Projeten ze schwätze kommen, datt ech dach awer eng Kéier klorstellen, datt d'CSV et ni, ni - ech betounen „ni“ - gefrot huet, datt eng Autobunn an den Norde soll kommen. D'CSV huet ëmmer, ëmmer gefrot, fir a sech 2x2 Spueren ze hunn, Contournement vun allen Uertschaften, well et einfach fir eng Europastrooss net méi zäitgeméiss ass, datt et nach duerch d'Houschter Déckt, duerch Hengescht, duerch Hous geet - Hous gëtt jo elo gemaach - an duerch eng Rei aner méi kleng Agglomeratiounen an och duerch Wäiswampech, fir schlussendlech op der Wemperhaart ze landen.

Mir waren éiweg där Meenung a mir bleiwen där Meenung. An duerfir hu mer och den 9. Dezember 2014, bei Geleeënheet vun enger Interpellatioun, déi ech selwer gemaach hunn, ganz kloer nach eng Kéier déi wichteg Punkten opgezielt: Dat si ganz kloer, wéi ech et scho gesot hunn, déi 2x2 Spueren, dann déi Trennung an der Mëtt, d'Contournement vu sämtlechen Uertschafte bis op d'Wemperhaart an natierlech och, an ech mengen, datt ass och elo hei nach eng Kéier ganz speziell ugeschnidde ginn, d'Croisementer vun der N7, wat eng doudgeféierlech Saach ass a wou jo awer eng ganz Rei Punkten entschäerft ginn duerch déi Mesuren, déi elo stattfannen. Dat muss een einfach soen.

Et geet och net drëm, Här Minister - mir hu jo schonn dacks a vill driwwer matenee gestriden -, et geet hei net drëm, Polemik ze maachen! Ganz éierlech, et geet drëm, sachlech Saachen ze soen, déi einfach esou sinn, wéi se sinn. Ech muss och einfach soen: Jo, merci, datt a sech Deeler scho realiséiert ginn! Zum Beispill 2x2, d'B7. Zum Beispill an deem Kontext, datt a sech bei dem Developement vun der Nordstad eng vun de Méiglechkeeten ass, oder besser an d'Rumm gestallt ginn ass, datt a sech weinstens emol bis op de Fridhaff 2x2 Spuere solle sinn. Dir selwer hutt mer an der Kommissioun geäntwert, wéi ech gefrot hunn: „Déi Aarbechten, déi dann elo do stattfannen, ass dat keng Contrainte fir den Ausbau vun 2x2 Spueren an der Zukunft?“ Do hutt Dir mer gesot - a wann Dir dat sot, dann ass dat jo esou -, nee, datt wier kee Problem an do kéint een effektiv och duerch d'Zone d'activité mat 2x2 fueren.

Et ass natierlech, wéi den honorabelen Här Back gesot huet, wierklech eng Katastroph, de Moment a Richtung Norden ze fueren, an d'Situatioun ze kommen, datt een entweder an der Sortie vun der Autobunn A7 zu Colmer am Stau ass oder dann awer am Stau ass, wann et dann e Réckstau gëtt op der Descente oder duerch deem Tunnel, dee Richtung Ettelbréck geet, d'Stad Ettelbréck. Wann et also do richteg zréckstaut, da staut et effektiv bis op de Contournement Schieren. A vu datt et do richtegerweis nëmmen eng Bunn gëtt, ass de Chaos perfekt.

Datt dat behuewe gëtt, kënne mir nëmmen ënnerstëtzen. An ech hunn och duerfir ..., ech mengen, dat wësst Der, Här Minister, mir hunn och als CSV ganz kloer gesot, datt mer déi dräi Projete géifen ënnerstëtzen. Dat heescht awer net gläichzäiteg, datt mer mat allem d'accord sinn, wat an deenen dräi Projeten ass. Mee wat elo d'B7 ugeet, déi 2x2 Spuere mat all deem, wat elo am Detail hei erkläert



ginn ass - et huet elo kee Sënn, et nach eng Kéier ze erklären -, ech mengen, do kënnen mir nëmme Jo derzou soen. Well mer ganz einfach och ni - an ech betounen et nach eng Kéier, ni! - gesot hunn, et misst onbedéngt eng Autobunn ginn. Dat dozou.

Dann zu deem, wat d'Nordstad ugeet an den Develloppement vun der Nordstad, do ass et esou, datt mengen ech, et logesch ass, an dat hu mer an der Vergaangenheet och gesot, wann ee gären déi Nordstad developpéiert, datt een da muss wierklech och eng Haaptachs hunn. An dat ass och am Ausland esou. Do féieren déi grouss Achse mindestens emol bis hannert déi Agglomeratiounen, fir datt een ouni Problemer a wierklech optimal kann an de Verkéier agebonne ginn op deenen Achsen. Dat ass einfach esou. An ech mengen, doduerch, datt dat jo da mindestens envisagéiert ass, kënnen mir dat och nëmmen ënnerstëtzen.

De Contournement Housen - ech wëll dann all déi Saachen, déi puer, déi ganz positiv sinn, virhuelen -, och do sinn ech natierlech frou. Do hat ech eng Kéier eng Fro gestallt, mee ech si virun allem emol frou, loosse mer dat mol soen, ech si frou, datt net, wéi ursprénglech virgesi war, nëmmen een Tunnel gebaut gëtt, mee der zwee gebaut ginn - keng Diskussioun. Dat hunn ech och dem Här Minister bei dëser oder där Geleeënheet gesot. En huet mer och geäntwert: „Majo, déi Ännerung ass a sech komm aus Sécherheetsgrënn.“ Ben, ech kann nëmme soen: All Respekt! Keng Diskussioun. Et ginn elo zwee Tunnelle gebaut mat jeeeweils zwou Spueren dran. Och do gëtt et näischt derzou ze soen.

Et gëtt just derzou ze soen, datt et natierlech ..., wann dat eng Kéier Realitéit ass, dat geet jo och alles net vun haut op mar. Ech hoffen awer, datt et esou séier wéi méiglech geet. Mee a sech kritt Housen domadder, och d'Madamm Gary huet et scho gesot, vill méi Liewensqualitéit. Et ass elo bal eng Onméiglechkeet, fir wierklech an där Uertschaft do un der Haaptachs ze wunnen. All déi Contrainten, déi een do huet, datt ass enorm. An duerch de Réckbau respektiv déi Verbesserungen an déi Adaptatiounen, déi an House selwer geschéien, an Zesummenaarbecht och mat der Gemeng Parc Housen, do ass iwwerhaapt näischt derzou ze soen. Dat ass ganz gutt. An dat ass zukunftsorientéiert an och dee Contournement ass zukunftsorientéiert.

Mee da muss een awer schonn erëm do soen: „Firwat ee Contournement? Firwat net direkt e Contournement laanscht all Agglomeratioun?“ Well dee selwechte Problem ..., ier mer deen heite realiséiert hunn, wäert och d'Problematik net nëmmen zu Hengesch sinn - well och do ass jo e Contournement virgesinn -, mee et wäert an der Houschter Déckt, et wäert zu Wäiswampech an op all deene Plazen, wou et duerch d'Agglomeratioun geet, eng Katastroph sinn.

An duerfir ass et einfach och an duerfir hunn ech och gesot an der Kommissioun - wou den Här Minister net schrecklech frou mat mer war, mee dat muss jo och net ëmmer sinn -, duerfir hunn ech och ganz kloer gesot, datt ech mer nach ëmmer Hoffnung maachen, well bei deenen enge Stécker jo elo ëmgeduecht ginn ass bei bestëmmte Saachen, datt och nach an deenen dote Punkten ëmgeduecht gëtt an datt mer awer schlussendlech eng Gesamtinfrastruktur hunn, déi zukunftsorientéiert ass. An déi kann nëmmen op der ganzer Streck 2x2 sinn. Ech mengen, datt muss ëmmer erëm gesot ginn, well dat ass awer e bëssen an de Vergiess komm. A mir brauchen eng Ubannung vun deem Ganzen - a mir müssen dann natierlech mat eise belschen Nopere schwätzen, mir kënnen jo schlecht op hiren Territoire goen -, mee eng Ubannung vun där Europastrooss un d'Lécker Autobunn, déi viru St. Vith ass.

Dann hu mer nämlech eppes geschafft an dann hu mer och fir den Norde wierklech eppes geschafft an et brauch een net ronderëm d'Stad an de Stau ze fueren. Ech hunn dat och an der Vergaangenheet x-mol gesot. Ech soen et dann erëm eng Kéier: Et brauch een net ronderëm d'Stad an de Stau ze fueren, fir eng Autobunn ze fannen, mee et fiert ee ganz iwwert déi N7 bis viru St. Vith. Et fiert een do op d'Lécker Autobunn an et fiert een no Léns oder no riets, grad wéi een et brauch, fir dann an déi Achsen alleguer, déi Europa eis gëtt, eranzefueren.

Ech mengen, datt sinn eng Rei lwwerleungen. Wéi gesot, ech brauch weeder zur B7 nach méi ze soen, ech brauch och net zum Contournement vun House méi ze soen. Ech soe just: Et geet net duer mat engem Contournement!

Dann ass et awer esou, datt mer a sech och deen drëtte Projet, d'Securisation, wäerte stëmmen, contrairement zu deem, wat elo vläicht d'Leit mengen - mee eleng déi Verbesserungen, déi effektiv doduerch kommen, datt een net méi queer brauch iwwert déi Strooss ze fueren, fir sech anzeréie respektiv wann een no ënnen oder no uewen, deemno wéi et dann ass, op d'N7 wëllt fueren. Dat ass kriminell op Plazen. Dat ass wierklech kriminell! Et zielt ee bis dräi, et fiert een eebe bei eent, bei zwee oder bei dräi. Wéi hat ech gesot: „Augen zu und durch!“, mengen ech, hat ech 2014 gesot. Dat ass esou. An

ech gesinn hei den honorabelen Här Bauler, dee mer bäiflicht, wann ech déi do lwwerleunge maachen.

Et ass effektiv esou, datt duerch déi „échanges dénivelés“, wéi se dann heeschen, respektiv déi Ennerféierung, déi realiséiert gëtt op der Clossdell, jo dann engersäits vu Méchela erop, mee anerersäits och vun där Uertschaft, an där ech wunnen, vu Branebuerg aus iwwert den CR377 a sech kann op d'N7 gefuer ginn, ouni méi queer driwwer brauchen ze fueren. Dat selwecht ass an der Lépschter Dällt. An dat selwecht ass zu Maarnech. Mee dat selwecht ass och am Kader vum Contournement vun Housen, ass och zu Duerscht. Dat heescht, och do muss gekuckt ginn, datt ee mam Verkéier kann a sech op déi Strooss fueren. An dat selwecht gëllt och ... Zu Houschent gëtt och nach eng Verbesserung gemaach. Do ass et scho méiglech, ënnert der N7 erduerchzufueren. Mee do ginn nach eng Rei Saache geännert. Ech wëll net op den Detail agoen. Fakt ass awer, datt et ganz sécher positiv ass, datt all déi Bauwierker do geschéien, fir datt a sech an där Hisiicht vill méi Sécherheet op d'N7 kënnt. Do ass keen Zweifel.

Bleift nach ëmmer, datt mer eng ganz Rei vu Kilometer souwiso keng Trennung an der Mëtt hunn. Mir hunn eng Rei Kilometeren eng Trennung an der Mëtt. A schlussendlech dat, wat mir oder wat eis am mannste bis guer net gefält, dat ass, datt a sech all 1.200 Meter - wann ech dat nach richtig am Kapp hunn - vun där enger op déi aner Säit vun zwou Spueren eng Spuer geréckelt gëtt, déi Trennung. An dat dréit net zum gudde Fonctionnement vun esou enger Strooss bäi. Ganz sécher net! Mee dat wäert ganz sécher mat dem zouhuelende Verkéier ... - an ech mengen, et war d'Madamm Gary, déi gesot huet, et waren der 10.000, et sinn der elo 17.000 -, mir wäerten der och an Zukunft net manner kréien, och wann da sollt deen een oder deen anere Vëlo sech traue. Ech gleewe souguer, datt Verschiddener vu Wäiswampech gemittlech bis op Dikrech oder bis an d'Nordstad fueren, mee ech wäert der ganz weineg gesinn, déi den ëmgedréite Wee fueren. Et sief, si hunn eng gutt elektresch Verstärkung, well soss ass dat sécher net de Fall.

Also ech mengen, datt hei nach eng Kéier misst an der Zukunft awer driwwer nogeduecht ginn, fir déi N7 op 2x2 auszubauen. Well schlussendlech, deen Terrain, dee versigelt gëtt, dee gëtt awer praktesch oder zum groussen Deel versigelt doduerch, datt jo Standspueren amenagéiert ginn, datt e Vëloswee amenagéiert gëtt, wann een also keng Autobunn baut.

Dat ass richtig, wann een eng Autobunn baut, da muss een eng ganz Rei Saachen aneschtens maachen. Mee da muss ee ganz sécher och d'Kéieren aneschtens maachen. Et muss een e ganz aneren Tracé sichen. Alles richtig. Alles richtig! Mee deemno wéi een dat hei mécht, kann ee mat ganz ..., oder mat relativ bescheidene Moyaen - et ass ëmmer relativ, wann een dat seet - effektiv do 2x2 Spuere maachen. An da kann een och vläicht ... A wann een dat op där ganzer Streck mécht, dann, mengen ech, muss een net onbedéngt op 90 erfoegen, mee da kann ee vläicht och bei 110 bleiwen. Et brauch een net bei 130 ze sinn, wéi dat op Autobunnen ass, mee vläicht wier et awer och mat 110 fir déi Leit, déi awer wäit Strecken zréckleeën, net falsch, wann ee kéint schlussendlech eng N7 realisieren, déi dat géif ausweisen.

Eng Konklusioun, déi ech wëll huelen, ass ganz einfach déi: Jo, et geschéien eng Rei Saachen. Et sinn eng ganz Rei Saache positiv. Mee kommt, mir maache wierklech, wéi zu Biissen, Neel mat Käpp! A kommt, mir maachen endlech eng gesamt N7, déi op der ganzer Streck sécher ass - op där ganzer Streck, net nëmmen op 25 Kilometer - an déi net méi duerch d'Uertschafte geet, mee déi total laanscht d'Uertschafte geet. An déi virun allem ugebonden ass un d'Lécker Autobunn. Wa mer alles dat fäerdeg hunn a wann Der dat nach alles géift realisieren, Här Minister, da wier ech souguer déck zefridde mat lech.

An deem Sënn géif ech awer den Accord ginn zu deenen dräi Projets de loi. Merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien!

■ **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Kaes. An nächsten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här André Bauler. Här Bauler, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. André Bauler (DP).** - Merci, Här President. Här Minister, léif Kolleeginnen a Kolleegen, e ganz grouss Merci fir d'éischt den zwee Rapporteren, dem Chantal Gary an dem Carlo Back, fir hir respektiv detailléiert Berichter.

Datt Mobilitéit a Liewensqualitéit enk matenee verbonne sinn, dat ass sécher keng nei Erkenntnis. Ma nodeems et während Méint e gudde Strapp méi roueg op eise Stroosse war, weist eis de mëttlerweile nees staark zouhuelenden Trafick, datt mer nees um Wee a gewinnte Realitéite sinn. Jo, mir risikieren, dës Wierklechkeet souguer vläicht nach ze toppen, wa mer d'Verkéiersflëss op eenzelne Plaze méi genee ënnert d'Lupp huelen.

Mobilitéit ass e Grondbedierfnis fir eis Gesellschaft. Mir alleguer müssen akafe fueren, op d'Aarbecht fueren, bei d'Famill oder eis fir Fräizäitzwecker fortbeweegen. A mir wëllen dat alleguer op eng einfach, bequeme a sécher Aart a Weis maachen. Gradesou wëlle mer awer, wa mer net am Auto setzen, wa mer also doheem sinn oder an eise Duerf oder an eiser Stad ënnerwee sinn, jo, da wëlle mer net duerch Kaméidi an Ofgase belästegt ginn a mir wëllen net, datt eis Liewensqualitéit doduerjer méi oder manner spierbar ageschränkt gëtt. Op Dauer kann den Trafick mat sengem Kaméidi a sengem Gestank ee krank maachen. Och dat ass gewosst. Virun allem de Kaméidi huet an deene leschte Méint ellen zougeholl.

Meng politesch Faarf setzt sech zënter laange Joren am Norden derfir an, dëst Gläichgewiicht tëschent méi bequeme Verkéiersverbindungen a manner Schied duerch den Duerchgangstrafick hinze kréien. Méi eng effikass Mobilitéit a manner Stau, méi Verkéierssicherheit a méi Liewensqualitéit an den Dierfer, dat ass eigentlech de Motto, deem mer eis verpflichten.

Dofir si mer ganz zefridden, datt mer haut no laanger Zäit endlech dës dräi Gesetzesprojete stëmmen, vun deene mer iwwerzeegt sinn, datt et e wichtige Schratt an déi richtig Richtung ass.

D'Regierung huet an deene leschte Jore vill Efforte gemaach a puncto Mobilitéit, dat wësse mer alleguer. Et ass virop massiv an den ëffentlechen Transport investéiert ginn: an de Bus an den Zuch, och am Norden. Als DP stounge mer ëmmer hanner dësen Investitiounen. Mir sinn awer och der Meinung, datt d'Leit sollen eng, jo, eng valabel Alternativ zum Auto ugebuede kréien, déi op d'mannst gradesou gutt ass a mat där een op d'mannst gradesou séier a bequeme respektiv sécher vun A op B kënnt.

Ma mir hunn awer och ëmmer drop higewisen, datt besonnesch am ländleche Raum am Norden et eben net fir jidderee méiglech ass, den Auto am Garage stoen ze loosse. D'Individualmobilitéit spillt hei nach ëmmer eng ganz wichteg Roll a wäert dës och an Zukunft spillen.

Dofir ass et essenziell, och an d'Strooss ze investieren. An do gëtt et e manifesten Nohuelbedarf. Net fir méi Trafick unzezeien, net andeems einfach blann Stroossen ausgebaut ginn, nee, et geet drëms, sënnavoll Moosnamen ze huelen, fir e beseren a méi séchere Verkéiersfloss op der villbefuerener Streck vun der Wemperhaart op de Fridhaff ze kréien.

Mir setzen eis fir méi Sécherheet op der N7 am Norden an, grad op enger Rei, an et ass énescht gesot ginn, geféierleche Plazen, wou et ëmmer nees zu schlëmmen, ganz schlëmmen Accidenter komm ass. A fir eng Verkéiersberouegung an eisen Dierfer setze mer eis an, soudatt et sech do erëm besser lieue léisst.

Ech ginn am Follgende da méi am Detail op déi eenzel Punkten an.

Zur B7: De véierspueregen Ausbau vun der B7 an domat d'Verlängerung vun der A7 tëscht Schieren an Ettelbréck ass schonn eng ettlech Jore geplangt. Schon am Plan sectoriel « Transport » 2014 war dëse Projet virgesinn. An eisen Ae gëtt et Verschiddenes heizou ze soen.

Fir d'éischt emol zur Verkéierssicherheit: Duerch déi ze enk B7 gëtt et dagdeeglech Stausituatiounen an de Stousszäiten, an de Rushhours, wéi dat esou schéin heescht. An neierdëngs staut et och schonns zréck bis op de Viaduc Angelduerf, fir vun der Nordstrooss erofzufueren. De Réckstau vun der A7 bis hanner Colmer-Bierg stellt e Sécherheitsrisiko duer, zemol wann auslännesch Gefierer, déi sech vläicht guer net onbedéngt do auskennen an an der Géigend ze séier gefuer kommen, wann déi an d'Enn vum Stau rennen an net matzäiten d'Situatioun erkennen, de Risiko gesinn, an domadder kënnen en Accident verursaachen.

Aus deem Grond si jo och Pannoen opgestallt ginn, déi op dës méiglech Gefor hiweisen. Merci dofir, Här Minister. Si hätte just vläicht kënnen e bësse méi grouss geroden. Besser wier et natierlech, wann et guer net zu esou enger Geforesituatioun kéim. An d'Verlängerung vun der A7 erlaabt et dowéinst, fir dës Situatioun ze entschäerfen.

D'Verkéierssicherheit ass bei dësem Projet en zentralen Aspekt. Et ass awer net deen eenzegen. Och d'Flëssegkeet vum Trafick allgemeng soll esou verbessert ginn. Wann d'Nordstad sech weider soll entwéckelen, an dat wäert se sécher an deenen nächste Joren, da gëtt dës Verkéierssachs nach méi decisiv.

D'Streck vu Colmer a Richtung Fridhaff a weider d'N7 erop bis op d'Wemperhaart - ech hunn et schonn 2014 am Dezember gesot - ass d'Verkéiersaorta vum Norden; zumindest wat den Trafick op der Strooss ugeet. Dowéinst brauche mer eng passend, eng zäitgeméiss Infrastruktur, déi de Verkéier wirksam opfängt, grad och fir de Schwéiertransport en charge ze huelen, deen zum engen

d'Aktivitéitszonen an der Géigend ufiert an zum aneren Deel natierlech eng net onweesentlech Part vum Transitverkéier duerstellt.

D'Zil muss et sinn, fir d'A7 bis virun de Rond-point, de Giratoire Fridhaff ze verlängeren, esou wéi dat och virgesi war. Et muss alles drugesat ginn, fir datt mer tëschent Schieren an dem Fridhaff op véier Spuere ginn an d'Flëssegkeet vum Trafick garantiert gëtt. Et muss och alles ënnerholl ginn, fir, wéi ech scho gesot hunn, den Trafick aus den Uertschaften an der Géigend erauszehuelen.

Dëse Projet, deen d'A7 vu Schiere bis op Ettelbréck véierspuereg amenagéiert, ass souzesoen den Ufank. Als DP hoffe mer, datt deen zweeten Deel, dat heescht d'Veierspueregkeet vun Angelduerf bis op de Fridhaff, dann och séier nogereecht ka ginn, fir soumat d'Infrastruktur kohärent auszubauen an d'Problematik net just ze verlagere.

Deen drëtten a leschte Punkt, deen eis besonnesch wichteg ass, betrëfft eng besser Liewensqualitéit vun de Leit, déi an der Géigend liewen. D'B7 verleeft queesch duerch d'Uertschaft Schieren an iwwer Wunngebidd. Ech konnt mech deslescht, wéi do e Piedchen ageweit ginn ass, selwer dovunner iwwerzeegen, wat fir ee Kaméidi dat ass! An dofir ass et ganz kloer, datt hei onbedéngt e grouss Wäert op e bessere Schallschutz muss geluecht ginn. Mir begrëssen dowéinst ausdrécklech, datt nei, modernen Pannoen, deelweis bis zu sechs Meter héich, gouf mer gesot, virgesi sinn, déi de Kaméidi vun der B7 schlécken, grad ewéi déi nei Deenungsfoe vun der Bréck, wouduerch de Kaméidi och op e Minimum soll reduzéiert ginn.

Dat ass fir eis e weesentlecht Element, fir d'Liewensqualitéit grad vun de Schierener Bierger ze verbessern. Schliisslech ass et essenziell, datt esou Projeten och d'Ënnerstëtzung vun de Leit, déi laanscht esou eng Strooss wunnen, fannen. Well et geet jo drëms, eppes ze maachen, wat och e konkreete Méiwäert fir si kann hunn.

Zur N7. Dat selwecht iwwregens, wat ech virdu gesot hunn, gëllt fir d'N7. Och hei soll et zu Verbesserungen kommen, déi am allgemengen Interessi sinn, mee och speziell am Interessi vun de Leit, déi laanscht déi N7 liewen a schaffen a wunnen. Dat natierlech huet seng Ursachen. Virun allem, ech hunn et virdu gesot, sinn et déi schro Accidenter mat deelweis déidlechem Ausgang, déi hei ëmmer nees iwwer Jore geschitt sinn, déi dës Strooss an de Fokus vum ëffentlechen Interessi geréckelt hunn.

Donieft hunn och am Éislek d'Bevëlkerung an de Grenzverkéier an deene leschten 20, 25 Joer, jo, ech ka bal soe „massiv“ zougeholl. D'N7 erreegt d'Gemidder, well et laang gedauert huet, bis an de Fachkreesser d'Erkenntnis geräift ass, datt wierklech hei eppes geschéie muss, fir d'Sicherheit op dësem Deelofschneitt vun der Nord-Süd- oder Süd-Nord-Verbindung spierbar ze verbessern. D'Ursaach vun der ganzer Problematik ass einfach déi, datt mir eng Strooss hunn, déi den Ufuerderunge vun eiser haiteger Zäit net méi gewuess ass.

D'N7 tëscht dem Fridhaff an der Wemperhaart ass aus wirtschaftlecher a sozialer Siicht eng Liewensoder vum Norden an dofir muss alles drugesat ginn, fir déi Strooss schrittweis esou aus- an emzebauen, datt mer op där Streck net nëmme fir méi Sécherheet a méi Fuerconfort suergen, mee datt dës wichteg Verbindung och an Zukunft zur weiderer wirtschaftlecher Stärkung vun eiser Nordspëtz bäidréit.

■ **Une voix.** - Très bien!

■ **M. André Bauler (DP).** - Den Här Kaes sot et richtig an treffend: Polemik ass an dësem Dossier feel op der Plaz! Dat soen engem och ëmmer méi Leit aus der Géigend. Et muss also um Terrain eppes Konkreetes geschéien, wat derzou bäidréit, datt erëm fir méi Sécherheet op dëser wichtiger Verbindung tëscht dem Norden an dem Zentrum vum Land gesuergt ass.

Wann een ettleche Leit aus der Regioun haut nolauschtert, da kritt een ënnerschiddlech Messagen an et stellt een och, géif ech mer erluben ze soen, e Sënneswandel fest. „Véierspuereg N7“ kléngt gutt, zemol well een dat och hei vir aus der Wallonie kennt, mat der N4 laanscht eis gemeinsam Grenz mat der Belsch. Ma wann ee sech dann emol vu Fachleit berode léisst an de besuergte Bierger nolauschtert, da gëtt een op eng ganz Rei vu Problemer, Schwierigkeeten, Contrainten opmierksam gemaach.

Eng besuergte Mamm/Hausfra huet sech opgereegt a sot: „Véierspuereg? Ma wëllt Der dann nach méi Trafick an dëst Éislek unzéien? Nach ëmmer méi Transitverkéier aus dem Ausland? Hu mer net scho genuch Camionen, déi duerch d'Éislek fueren? All Dag ginn et der méi!“

E geplote Bauer sot mer deslescht: „Alles schéin a gutt, véierspuereg. Ech war bis ewell ëmmer derfir. Ma wou wëllt Der dann den Terrain hierhuelen? Mir Bauere kréie schonn ëmmer méi Akerland geholl.“

Een diploméierte Bauingenieur aus der Nordspëtz sot mer: „Véierspuereg? Ma wësst Der dann net,



wéi vill Ouvrages d'art da musse gebaut ginn, Brë-tellen, Op- an Offaarten? Dat brauch vill Plaz. Hutt Der déi Plaz dann zur Verfügung?"

An e fréieren Techniker vun der Bauverwaltung huet prezisiéiert: „Dir sidd lech jo bewosst, datt Der d'N7, wa se véierspuereg soll ausgebaut ginn, da komplett nei op den Éisleker Héichplatto musst op-leeën, well den aktuellen Tracé - deen aktuellen Tracé: deen aus de 70er-Jore wuelgemierkt - ass net fir eng véierspuereg, mee fir eng dräispuereg Strooss gebaut ginn.“

E fréiere Gemengerotsmember sot mer: „Wa se véierspuereg gëtt, da musst Der verschiddene Leit hannen duerch de Gaart fueren an anerer kréien nach méi Kaméidi. Kritt Der dat da politesch duerchgesat? Et ass jo am Laf vun de Jore vill laanscht d'N7 gebaut ginn, och op Plazen, wou ee vläicht net hätt solle bauen - vereenzelt Haiser oder Häff, déi da misste geréckelt ginn.“ „Wëllt Der dann d'Leit entteegnen, hir Haiser réckelen?“, huet de Mann mech gefrot. „Dat gëtt awer Protest“, sot e mer.

Ee betreffenen a besuergte Mënsch, dee Familljeme-bereren op der N7 verluer huet, sot mer: „Ma nondikass, baut d'N7 endlech ëm, andeem Der se weesentlech méi sécher maacht, se esou konzipéiert, dat se méi confortabel ze fueren ass, datt een net méi lénks ofbéie kann, datt se deelweis be-liicht ass an datt ee se kontinuéierlech mat Tempo 90 fuere kann! Wat notzt et, wann Der plazeweis renne kënnst an op anere Plaze kommt Der dann an e Giratoire an da musst Der erëm op 70 oder 50 erofschalten? Fuert zéng Minutten éischter fort, amplaz an den Doud ze rennen!“

Dee Mann, deen esou vill Leed erfuer huet, huet Recht: Mir brauchen eng bequeem, awer virun allem eng sécher N7, iwwert déi den Trafick mat guddem Floss virukënn! Kee brauch ze rennen, fir iergend-wou fënnf Minutten éischter unzekommen - wann en dann do iwwerhaupt lieweg ukënn! A wann d'Ëmgeeungen Houschter Déckt an Hengescht end-lech gebaut sinn, da leeft den Trafick op der N7 sé-cher méi flësseg.

Dofir si mer als DP fir eng sécher, eng bequeem a flësseg N7. Et kann een et net dacks genuch soen. Dat ass eise Standpunkt no all deem Iwwerleeën an no aller Berodung. Dëse Point de vue vertrieede mer iwwregens zënter Dezember 2014 - mir hate jo an dësem héijen Haus eng Debatt dozou -, an dobäi soll et och bleiwen.

Do wou de Staat Terrainen huet - ech hat dat deemools gesot -, soll een awer amplaz vun Encochen och emol iwwer vläicht eng Stand- oder Kriechspur nodenken. Ech sinn net den Ingenieur, mee ech ge-heien dat awer emol nach eng leschte Kéier an d'Ronn. De Projet, esou wéi en eis haut virläit, geet jiddefalls an déi richteg Richtung. Geféierlech Plaze ginn entschäerft an et ginn eng Partie Moossname geholl, fir de Verkéiersfloss ze verbessern.

Déi vill Op- an Offaarte sinn e klore Geforepunkt. Ofbéien ass geféierlech, wann op der N7 no lénks ofgebéit gëtt. Hei goufe scho Moossname geholl, wéi zum Beispill zu Houschent. Merci dofir.

Dofir nach eng Kéier: Lénks ofbéie muss op der N7 komplett verhënnert ginn. Datt zum Beispill um Këppenhaff, wou den Här Kaes iwwregens reegel-méisseg eran- an erausfiert, nach net méi geschitt ass, grenzt wierklech un ee Wonner! Mir hunn nach deslescht doriwwer geschwat. Mir kënnen dowéinst déi verschidden eenzel Moossnamen, déi derzou bäidroen, d'N7 esou ze reamenagéieren, fir eebe méi Sécherheet ze erzielen a gläichzäiteg méi Flëssegkeet vum Trafick ze kréien, nëmme begrëssen.

Zum Contournement Housen... Ech wollt awer nach eppes soen. Esou vill Zäit muss nach sinn! Ech erënnere mech drun, datt e Mann - ech mengen, e wunnt zu Léiler an der schéiner Gemeng Cliärfref-mer gesot huet, datt d'Buschafferen an der Zäit op der Lépschter Dällt, wann Niwwel war, wann et däischter war Enn November, hu mussen d'Fenster erofdréie fir ze lauschteren, ob eventuell ee kéim, fir kënnen sécher no riets ofzebéien! Nëmme just fir ze soen, wat fir eng geféierlech Situatioune sech kënnen am Hierscht/Wanter notamment bidden, emol net à titre anecdotique, mee einfach nëmmen, fir e Beispill ze ginn, wéi geféierlech déi Situatioune kënnen sinn.

Contournement Housen: Deen drëtte Projet, ëm deen et haut geet, ass, wéi gesot, deen éischte grouse Contournement. Wéi laang ass wierklech iwwert dës Ëmgeungsstrooss geschwat a ge-schriiwe ginn?! Wéi laang gëtt dee Contournement scho vun deene betraffene Leit gefuerdert? A wéi laang ass deen Dossier ënnerwee?

Währenddeem ass d'Liewensqualitéit an der Uert-schaft Housen op null erofgaangen. Op null! A Spëtzenzäiten ass zu Housen heefeg uergen Zéi-floss an och reegelméisseg Stau. A wa kee Stau ass - an ech stoung deslescht matzen an engem Nomëtten, um hallwer véier, virun der Kierch an der aler Gemeng vun Housen -, da gesäit een déi Ca-mionen duerch Housen donneren! Ech soen lech, ech brauch vläicht net vill, mee do gëtt et engem el-

len, wann ee mierkt, wat fir een Trafick duerch déi enk Strooss do kënnst.

■ **Une voix.** - Très bien!

■ **M. André Bauler (DP).** - Dat selwecht gëllt och net nëmme fir moies a mëttes, et gëllt och fir owes, virun allem dann, wann ee méi séier mengt kënnen oder dierfen ze rennen. Mee och während dem Dag ass eeben, wéi gesot, den Duerchgangstrafick enorm, mat allem, wat dat fir déi Leit, déi do wun-nen - an ech denken dacks drun, wann ech do duerchfueren -, wat dat fir déi bedeit: Kaméidi, Gestank, eng gewësse latent Onsécherheet duerch déi vill Autoen, Camionen an aner Gefierer, déi nach net ëmmer, wéi gesot, lues derduerchfueren. Dat ass de geneeë Géigendeel vu Liewensqualitéit.

Kee Wonner, datt d'Apdikt matzen an House viru Jo-ren huet musse geplënnert ginn. Et war bal liewens-geféierlech, fir ëmmer iwwert dee schmuelen Trot-toir - ech mengen, en ass esou breet, ee schmuelen Trottoir: 50 Zentimeter - ze goen, fir dann an d'Ap-dikt ze kommen. A wann een aus der Apdikt eraus-komm ass, da stoung ee quasi direkt op der Haapt-strooss. Eng onméiglech Situatioun!

Mam Contournement kënnst also elo eng wichteg Etapp. Den Transitverkéier duerch House wäert ver-schwannen. D'Uertschaft, virun allem den Uertschär, gëtt doduerjer méi roueg a méi agreabel a wäert zrëckgebaut ginn. Derbäi komme Grénganlagen a Plazen, wou d'Leit sech nees kënnen a Sécherheet an a Rou begéien. Dat alles dréit derzou bäi, datt ee sech erëm gären do ophält, datt d'Uertschaft am Fong de Bierger nees zrëckgi gëtt a soumat nei be-liëft gëtt.

Dozou gëtt et net vill ze soen. Mir fannen dat eng exzellent Saach am Sënn vun der Liewensqualitéit, am Sënn vum Wuelsinn an der Sécherheet vun de Leit. An dat kënnen mer nëmmen ënnerstëtzen. Merci op jidde Fall all deenen, déi zu dësem Projet bäigedroen hunn.

Léif alleguer, mir sollten d'Diskussionen iwwert d'Mobilitéitsinfrastruktur esou féieren, datt mer um Enn wierklech am Interessé vun de Leit aus der Nordregioun eppes Konkreetes opweises hunn. Den Ufank ass dann elo endlech gemaach.

An de leschte Jore si ganz vill Suen investéiert ginn an den ëffentlechen Transport, an den Zuch an an de Bus. Villes wäert och do nach nokommen. Ech denken un dat neit Zuchmaterial, wat bestallt ass. Et ass awer och wichteg, grad am ländleche Raum, datt mer eist Stroossennetz moderniséieren. Dës Infrastrukture sinn essenziell, well se derfir suer-gen, datt den Trafick am ländleche Raum méi sé-cher, méi confortabel a méi flësseg wäert ginn. Déi bal hallef Milliard Euro, déi de Staat an dës kruzial Infrastruktur investéiert a sech déi och kaschte léisst, ass gutt investéiert, fir d'Éislek an eeben och fir den Dikrecher Kanton, speziell fir d'Nordstad.

Dat gesot, soen ech lech Merci fir d'Nolauschteren. Ech gesinn, meng Kollegee vun der demokratescher Fraktioun hunn hei alt erëm brav nogelauschart.

(*Hilarité*)

An ech soen lech, datt mer och natierlech mat Freed den Accord zu dësen dräi Gesetzesprojete ginn. Merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien!

■ **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools dem Här André Bauler. Den Här Aly Kaes freet d'Wuert.

■ **M. Aly Kaes (CSV).** - Ech wollt dem Här Bauler eng ganz kuerz Fro stellen. Et huet mech gefreet, wéi ech héieren hunn, datt och d'Houschter Déckt e Contournement kréich. Dat wier jo dann eng vun deenen Agglomeratiounen, zousätzlech zu deem, wat geplangt ass, déi och nach e Contournement kréich. Et wier alt erëm eng Kéier e Stéck méi an deem Puzzle, wéi dat, wat mer bis elo woussten.

Merci.

■ **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Kaes.

■ **M. Aly Kaes (CSV).** - Meng Fro war: Ass dat esou? Pardon. Ass dat esou? Et muss ee jo eng Fro stel-len! Ass dat esou?

(*Hilarité*)

■ **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Här Kaes, ech ginn lech herno d'Äntwert.

■ **M. Aly Kaes (CSV).** - Et kann och esou sinn, datt den Här Bauler sech do liicht geiert huet.

■ **M. André Bauler (DP).** - Ech hu mech net geiert!

■ **M. Fernand Etgen, Président.** - Da ginn ech d'Wuert zrëck un den Här Bauler fir eng Äntwert op Är Fro.

■ **M. André Bauler (DP).** - Merci, Här President. Et ware vill Diskussiounen, wuer de Contournement sollt kommen. Déi, déi am Gespréich sinn, sinn na-tierlech Housen, deen elo gebaut gëtt, an eeben Hengescht. Mee vläicht entsteet och dann eng Kéier de Besoin, datt d'Houschter Déckt net ausze-

schléissen ass. Jiddefalls ass do an all deene Jore vill a monter laanscht d'Strooss eebe gebaut ginn. An déi Leit siche sécherlech och iergendwann eng Kéier eng Liewensqualitéit.

Ob et machbar ass, bleift ze préiwen! Ech maachen haut net d'Etüd dovunner. Awer: Gutt gefrot, Här Kaes! Merci.

■ **M. Fernand Etgen, Président.** - Ech gesinn, den Här Kaes ass zefridden ...

(*Hilarité*)

... an ech kann elo d'Wuert weiderginn un déi hono-rabel Madamm Cécile Hemmen.

■ **Une voix.** - Très bien!

■ **M. Fernand Etgen, Président.** - Madamm Hemmen, Dir hutt d'Wuert.

■ **Mme Cécile Hemmen (LSAP).** - Merci, Här President. Jo, effektiv, ech sinn net aus dem Nor-den.

■ **M. André Bauler (DP).** - Mee Dir hutt en Häerz fir den Norden.

■ **Mme Cécile Hemmen (LSAP).** - Ech hu mech awer vill mam Norde beschäftegt. Ech hunn och vill Stëmme kritt aus dem Norden, déi ech hei wëll a meng Ried matafléisse loosse. Dat sinn eigent-lech Bierger, déi mer haut de Mëtteg héchstwar-scheinlech net nëmmen zefriddestelle mat dësem Projet, mee et sinn och Bierger, déi vläicht elo viru ChamberTV setzen, well se wëssen, dass eemol méi eppes fir si am Norde geschitt. Mee ech wäert herno nach op hir Doleancen och ze schwätze kom-men.

Här Chamberspräsident, Här Minister, léif Kollee-gen, den 19. Mee stoung ech hei an ech hunn eng Interpellatioun gehat iwwert d'Verkéierssicherheit. An dëser Interpellatioun sinn ech ënner anerem op déi berüümt-berüchtigt „Vision Zéro“ agaangen, déi mir eis jo als Zil gesat hunn. Zur Erinnerung: D'„Vi-sion Zéro“ steet fir null Doudesaffer, null Schwéier-blesséierter op eise Stroossen. An och wann an deene leschte Jore vill Efforten an deem Beräich gemaach gi sinn, esou kann ech mech haut leider nëmme widderhuelen: Mir sinn nach laang net beim „Zéro“ vun der „Vision Zéro“ ukomm!

(*M. Mars Di Bartolomeo prend la présidence.*)

Dofir sinn ech awer extra frou, dass mer haut, sechs Wochen no menger Interpellatioun, iwwer e Gesetzesprojet ofstëmme, deen eng méi sécher Gestaltung vun der N7 virgesäit.

Dowéinst wëllt ech och als Éischt op d'Gesetzesvir-lag 7780 agoen, well dat e Projet ass, dee mir be-sonnesch um Häerz läit. Merci iwwregens och der Rapportrice, der Madamm Gary fir hir exzellent Aar-becht.

D'Philosophie vun der „Vision Zéro“, ech widderhue-len et nach eng Kéier, ass jo déi, dass een dervu muss ausgoen, dass e Mënsch net perfekt ass an dass e Mënsch ka Feeler maachen. Och wann et grav Feeler sinn, esou muss se deemjéinegen, dee se gemaach huet, awer kënnen verzie ginn. Anescht ausgedréckt: Och wann e Chauffer ze séier gefuer ass oder en oniwwerleuchtet Iwwerhuelmanöver gemaach huet, soll hien dat net musse mat sengem Liewe bezuelen. Mee dat ass nëmme méiglech, wann d'Infrastruktur esou konzipéiert ass, dass se Feeler esou gutt et geet offiidere kann an domad-der och d'Konsequenze vun Accidenter esou vill of-schwächt wéi nëmme méiglech.

Mee dat ass, an do muss een éierlech sinn, bis elo op der N7 net de Fall. Mir schwätzen do vun enger vun de wuel geféierlechste Strecken aus dem Land. Dat ass iwwregens haut de Mëtteg och schonn the-matiséiert ginn. Do sinn dräispuereg Passagen, wou 110 Kilometer d'Stonn erlaabt sinn, anerer, wou 70 erlaabt ass, anerer, wou d'Limitt bei 50 läit, well et do duerch eng Uertschaft geet. An dertë-schent sinn ëmmer erëm kleng Niewestroossen an dann erëm Feldweeër, vun deenen een net just op d'N7 kënnst, mee vu wou aus och déi verschidde Spueren iwwerkräizt kënnen ginn, fir op aner Stroos-sesäiten ze kommen.

An et ass iwwregens och gesot ginn, dass de Bilan vun der Unzuel vun den Accidenter erschreckend ass. Rezent, de 14. Mäerz, hat RTL nach e ganz schwéiert Accident op der N7 gemellt. Ech ginn net op d'Zuelen an. Et war vun eelef Doudege rieds-gaangen an der Zäitspan vun zéng Joer. Dat ass einfach ze vill!

Et ass deemno méi wéi Zäit, dass eppes geschitt. D'N7 ass wuel ekonomesch gesinn eng Liewens-oder fir de gesamten Norden, doriwwer diskutéiere mer net. Faktesch ass se awer gläichzäiteg an en-gem gewëssene Mooss eng Doudesstreck, wou ëmmer erëm schwéier Accidenter geschéien, ech hunn et gesot, déi Leit net iwwerliewen oder wou se awer de Rescht vun hirem Liewe mat de Follge vu schwéiere Verletzungen ze kämpfen hunn.

Dofir wëll ech och betounen, dass mir eis hei un der Zilsetzung orientéiere sollen an eis och net iere sol-len. Natierlech wënscht jiddweree sech, dass de Verkéiersfloss Richtung Norden esou fléissend wéi

méiglech ass, an den Norde soll och beschtméig-lech un d'Haaptstad ugebonne sinn. Mee d'Haapt-suerg am Zesummenhang mat enger Neigestaltung vun der N7 soll d'Sécherheet sinn. Deemno geet et hei net drëms, eng weider Autobunn an eisem Land ze bauen, dat ass och schonn de Mëtteg gesot ginn, mee eng besteeënd Streck esou ofzesécheren, dass se méiglechst weineg fir Accidenter ufälleg ass.

Dofir ass déi Iddi vun der Oftrennung tëschent deenen zwou Fuerrichtungen an den Ae vun der LSAP eng richtig an och eng ganz wichteg Measure. Si wäert hëllefen, d'Zuel vun de frontalen Acciden-ter weinstens emol staark ze reduzéieren. A si wäert och hëllefen, dat mulmegt Gefill, dat ee vläicht kann hunn, wann een op dëser Streck iwwer-hëlt oder iwwerholl gëtt, ze reduzéieren an do-duerch zu engem méi rouege Fueren ze animéieren. Dass de Verkéier doduerch och wäert méi flësseg ginn, ass natierlech vu Virdeel. Mee den Haapt-punkt soll, wéi gesot, op der Sécherheet leien.

Fir den Iwwergang vun dräi Spueren op zwou Spuere besser ze gestalten, gi jo eng Rei Rond-pointe gebaut. Dohinner sollen d'Niewestroossen drainéiert ginn, déi soss an der N7 gemünt sinn. Op anere Plaze ginn Ënnerféierungen ënnert der N7 respektiv Brécken iwwert der N7 gebaut, eebe fir ze verhënnern, dass de Verkéier vun den Niewe-stroossen direkt op d'N7 kënnst respektiv dass d'Traktere se iwwerkräize mussen - soudass an Zu-kunft déi dräispuereg Deeler vun der N7 vun deenen anere Stroossen an och vun de Feldweeër wäerten ofgetrennt sinn.

D'Rond-pointen hunn awer och nach eng aner Funk-tioun, an zwar déi, de Verkéier ze berouegen, ier en iwwerhaupt an eng Uertschaft erakënnst.

Dir gesitt, och wann ech hei net an den Detail vun all Ouvrage néideg hunn anzegoen, ass et e richtig Konzept, wat hannert dësem Projet stécht. Dozou gehéiert och d'Entscheidung, dass an Zukunft nëmmen nach 90 Stonnekilometer amplaz vun 110 respektiv 50 solle gëllen, an dat alles a béide Rich-tungen.

Wat de Contournement vun Housen ubelaangt, dee Projet vum Contournement wäert e risege Schrëtt a puncto Liewensqualitéit fir d'Awunner vun House bedeiten. Den Här Bauler huet dat och scho gesot an och den Här Kaes. Am Rapport ass iwwregens och nozeliesen, dass 2019 pro Dag ongeféier 17.000 Gefierer zu House gezielt gi sinn. Dovunner sinn iwwer 10 % Camionen. Dës vill Gefierer wäer-ten an Zukunft zum groussen Deel op enger Längt vu 4,4 Kilometer, déi och wäert duerch en Tunnel féieren, laanscht d'Uertschaft geleet ginn.

Zanter Jore waarden d'Awunner op dee Contourne-ment. Mee op d'mannst gradesou wichteg wéi deen eigentleche Contournement sinn an eisen Aen awer och déi ganz Mesuren, déi virgesi sinn, fir d'Lie-wensqualitéit an der Uertschaft selwer ze verbes-teren. Esou soll zum Beispill den CR324 aneschters geluecht ginn, wat och eng besser Oftrennung vun der Uertschaft Housen an der Aktivitéitszon er-méigleche wäert. Dann denken ech och do un d'Vë-lospist, déi duerch House féiere wäert, oder och nach un d'Zon 30, déi am Kär vun der Uertschaft vir-gesinn ass.

An dëser Deeg war jo och e grësseren Artikel ze liesen, wat de Shared Space zu Bartreng ubelaangt. Ech mengen, och dat kéint e flotte Modell sinn, quitte dass een dat jo natierlech muss op d'Mooss vun Housen adaptéieren. Op alle Fall stécht, wéi ge-sot, eng flott Philosophie hannert deem Ganzen. An de Modell, deen ass jo virgi vu Bartreng.

Och fir dëse Gesetzesvorschlag ginn ech natierlech den Accord vu menger Fraktioun. An ech profitéie-ren awer och nach, fir kuerz drun ze erënnern, dass de Contournement vun Housen iwwregens och an eisem Walprogramm vun 2018 stoung.

■ **M. André Bauler (DP).** - Dann hat Der un alles ge-duecht!

■ **Mme Cécile Hemmen (LSAP).** - Wat de Contourne-ment vun Hengescht ubelaangt, wou mer jo och elo éinescht driwwer diskutéiert hunn, wollt ech an deem Zesummenhang op déi Question parlemen-taire ze schwätze kommen, wou den Här Minister erkläert huet, dass de Projet vun deem Contourne-ment staark mat dem Projet vun der Securisatioun vun der N7 verknäppt wier. A fir dass dat Gesamt-konzept vun der N7 iwwerhaupt kann ëmgesat ginn, misst de Contournement vun Hengescht zesumme mat der drëtter Phas vun der Sécherung vun der N7 verwickelt ginn.

Vu dass mir elo iwwert dës Aarbechten ofstëmme, wollt ech lech awer och froen, Här Minister, an ech mengen, do sinn ech dann och op der Linn vum Här Kaes, ob et vläicht an der Tëschenzäit eng méi ge-nee Zäitangab gëtt, weini de Gesetzesprojet vun dë-sem Contournement dem Parlament wäert virleien a weini mat enger Realisatioun vun dësem weidere Contournement ze rechnen ass. Dir hutt jo gesot, Dir géift eis dorobber eng Äntwert ginn.

An iwwregens wëllt ech dann awer och elo vun der Geleeënheet profitéieren, fir dem Här Back Merci ze



soe fir seng gutt Aarbecht a seng gutt Rapporten. Den drëtten Gesetzesprojekt, de 7779, do waäret ech och elo net méi an all Detail goen, well dat och scho vu menge Virriedner gemaach ginn ass. Dat ass e Gesetzesprojekt, deen ëmmerhi mat 57,5 Milliounen Euro zu Buch schléit, an deemno si mer dann, wann een d'Montante vun dësen dräi Gesetzesprojekten zesummenzielt, no bei 460 Milliounen Euro, déi an déi N7 respektiv an d'B7 investéiert ginn. An ech mengen, domadder misst de Virwurf, dass näischt an d'Entwécklung vum Norden investéiert gëtt, awer elo definitiv vum Dësch sinn.

Et ass elo vill vu Stroosse rieds gaangen. Mee ech wollt mir zum Schluss awer och nach erlaben, e puer Wuert zum Zuch a puncto Norden ze soen. Den Här Bauler hat dat och scho kuerz ugeschwat. Ech si frou driwwer, dass mat deem Mobilitéitskonzept, dat kierzlech fir d'Nordstad presentéiert ginn ass, eng Léisung fir d'Zuchstreck tëscht Ettelbréck an Dikrech fonnt ginn ass. A frou sinn ech och, dass an deem Zesammenhang nei Konzepter fir autoaarm Uertschaften ausgeschafft gi sinn. An ech denken do besonnesch un den Zentrum vun Dikrech.

Anerersäits wollt ech awer och mat op de Wee ginn, dass d'Efforten, fir den Zuch am Norde vum Land méi attraktiv ze gestalten, onbedéngt musse weidergefouert ginn. Eng al Fuerderung vun der LSAP ass do d'Duebelgleisegkeet vun der Nordstreck. Do, wou se méiglech ass, natierlech! Ech weess, dass dat elo net um Ordre du jour steet, mee wann ech all dës Efforte gesinn, fir d'Sécherheet vun den Autofuerer op der N7 ze verbesseren, wëll ech awer och nach drun erënneren, dass den Ausbau vum Schinnennetz am Norde beileiwen net sollt an de Vergiess geroden. Nëmme wann eng attraktiv Offer besteet, sinn d'Leit gewëllt, op den Zuch ëmzeklammern. A well den Trajet am Zuch net nëmme méi ekologesch ass, mee och nach méi sécher, mengen ech, misst onbedéngt, wéi scho gesot, un dës Projekte weidergeschafft ginn.

Ech hat lech gesot, dass ech och zum Deel wëllt Porte-parole sinn haaptsächlech vun eise Membere vun der LSAP aus dem Norden. Och si hu mer mat op de Wee ginn, dass si onbedéngt wëllen op verschidde kruzial Problemer a kruzial Punkte vun dësem Projet vum Ausbau vun der N7 hiweisen. An dat betrëfft als Alleréisch, dass et fir si e Problem ass, dass kee Contournement an der Houschter Déckt soll gebaut ginn. Si hunn eng grouss Angscht, dass de Stau an dat risegt Verkéiersopkommen, wat elo d'Bierger vu Wampech, Hengescht an Housen erliwien, elo op d'Houschter Déckt géif verlagert ginn. „A soumat kréie mer kee berouegte Verkéiersfloss“, kréien ech gesot, „laanscht d'Dierfer hin, mee en nächst ‚Nadelöhr‘“, dat ass hiert Wuert. A wéisou gëtt net hei och direkt un enger Ëmgeungstrooss geschafft, Här Minister?

„Och stelle mer eis d'Fro“, soen eis Memberen, „firwat onbedéngt un deem Plang festgehalé gëtt, fir just dräi Spueren ze bauen.“ Et ass wouer, dass natierlech net esou vill Verkéier ass, an dat hu mer jo och erkläert kritt an der Kommissioun, wéi elo op enger Escher oder enger Diddelenger Autobunn, awer do kann ee just soen: „Gott sei Dank!“ An awer hält de Verkéier all Dag zou.

De Fait, dass d'Logementspräisser am Land onbezuellbar gi sinn, dreift vill Leit an den Norden, well d'Präisser zum Deel do nach bezuelbar sinn. Dat freet d'Nordbierger natierlech, awer et mécht hin- und Suergen, well domadder gëtt de Verkéiersfloss natierlech ëmmer méi grouss an et komme méi Autoe bäi. D'Infrastrukturen an den Nopeschlänner sinn net esou gutt wéi bei eis am Land an dat mécht, dass vill Camionen an och Frontalierskolleegen de Wee iwwert d'N7 an d'A7 sichen, fir eist Ländchen ze duerchquieren. An dat bréngt mat sech, dass ëmmer méi Verkéier opkënn.

Wéi gesot, dat ass dat, wat ech vun eise Memberen aus dem Norde mat op de Wee geholl hunn, fir et hei nach eng Kéier kloer an därelech ze soen. Zum Schluss, an dat muss ech fairerweis dann awer och soen, soen déi selwecht Memberen, dass se natierlech der Regierung an och der Chamber gären e ganz grouse Merci soe fir dat, wat déi lescht Jore fir den Norde gemaach ginn ass.

Voilà, Här President, ech hu meng Aufgab gemaach. Virun allem ginn ech heimat den Accord vun eiser Fraktioun an nach eng Kéier e grouse Merci un déi zwee Rapporteren. Merci.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien!

■ **M. Mars Di Bartolomeo, *Président de séance.*** - Merci och. An de Mikro ass fräi fir d'Madamm Stéphanie Empain.

■ **Mme Stéphanie Empain (*déi gréng*).** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, ech versichen, mech e bëssen ze sputen, well wéi ech matkritt hunn, muss den Här Minister Bausch nach op en nächste Rendez-vous. Dat kréie mer awer bestëmmt hin.

Voilà. De Sujet vum Ausbau vun der N7 ass effektiv en Dauerbrenner am Norden, dee vill Leit bei eis schonn eng gutt Zäitche beschäftegt. A wann ech

soen „eng Zäitchen“, da mengen ech domadder scho quasi 30 Joer. Well, jo, d'Verkéiersopkommen wiss, a fir d'Awunner aus de concernéierte Gemengen, awer natierlech och fir déi Leit, déi aus dem Norde Richtung Stad fueren, bedeit déi aktuell Situatioun, dass et ëmmer méi zu Stau an och laangen Trajete kënn.

Et ass also eng Tatsaach, dass déi aktuell Situatioun fir vill Leit richtig Aschnëtter an der Liewensqualitéit bedeit, an dofir mussen och Léisungen hier.

Vill ass geschwat ginn iwwert den Ausbau op véier Spueren, dee vun enger Partie Leit - mee wéi den Här Bauler gesot huet, et ass ee kleng Sënneswandel do, ech mengen, et gëtt vill Leit, déi mëttlerweil e bëssen ëmgeduecht hunn - awer ëmmer nach als déi eenzeg Léisung gesi gëtt, fir den aktuelle Problem ze léisen. Do waren och eng Partie Varianten an der Diskussioun, mee näischt, wat iergendwéi no un eng Realiséierung komm wier.

Iwwert d'Jore gouf den Ausbau zwar méi wéi eng Kéier an Aussicht gestallt, well Versprieche kann ee jo mol einfach maachen, mee erwaardungsge-méiss ass awer keent vun deene Versprieche nëm-men usazweis a Richtung vun enger konkreter Planung komm. Leider, muss ech haut soen, huet et bis 2018 gedauert, bis endlech eng Analys gemaach ginn ass fir ze kucken, wéi eng realistesch a maachbar Alternativen et zum véierspueregen Ausbau gëtt, déi déi besteeënd Problemer léisen, ouni mussen op eng véierspuereg N7 ze setzen.

(**M. Fernand Etgen reprend la présidence.**)

Well, an dat ass deen anere Punkt: Ouni elo ze behaupten, dass et kee Stau a kee Problem gëtt, mee de Besoin, deen do ass, rechtfertegt am Fong och keen Ausbau op véier Spueren. Au contraire: Et gëtt kuerz- a mëttelfristeg ëmsetzbar Léisungen, déi en plus vill méi Sënn maachen, well se dem Verkéiersopkommen gerecht ginn. An doriwwer schwätze mer haut.

Wat elo geplangt ass, ass also eng Dräibunn mat Bande d'arrêt d'urgence. Dat heescht, wou eebun-neg gefuer gëtt, ass nach ëmmer eng Bande d'arrêt do. Dat bedeit, dass d'Strooss par rapport zu haut ëm 5,5 Meter méi breet gemaach gëtt. Och gesäit den aktuelle Projet jo vir, dass spezifesch Brécke gebaut ginn, fir dass d'Trakteren d'N7 besser kräize kënnen an d'Stécker op béide Säite besser erreeche kënnen, ouni de Verkéiersfloss ze behënneren. Et wäert och keng Lénksobéier méi ginn, soudass den Trafick och vill méi fluid wäert ginn.

An zousätzlech zur Tatsaach, dass domadder de Verkéiersfloss ëm Welte verbessert gëtt a sech och duerch d'Contournementen d'Liewensqualitéit vun den Awunner vun Housen bedeitend verbessert, schwätze mer hei awer och vun enger staarker Verbesserung vun der Securisatioun vun der Streck. Eng Streck, an et ass och elo schonn ugeschwat ginn, op där ëmmer vill Accidenter mat Blesséierten an Doudegen ze verzeche sinn. Och dat ass wichtig hei ze nennen.

Wéisou also keng véier Spueren? Géif een e véierspueregen Ausbau uviséieren, da misst déi gesamt Strooss nach eemol ëm weider gutt fënnf Meter méi breet gemaach gi par rapport zu deem, wat mer elo wëlle maachen. Dat géif also bedeuten, dass déi gesamt Streck - also déi gesamt Streck! - op 21 Meter verbroedert misst ginn an dass plazeweis dann och e ganz neien Tracé misst gesicht ginn. An do si jo awer och enorm vill Emprisen drop. Mir schwätzen hei vu ganz villen Terrainen, déi dann och misste vum Staat opkaaft ginn. An dat sinn och wäertvoll Flächen, déi vun der Landwirtschaft genotzt ginn, den Här Bauler hat et schonn ugeschwat. Landwirtschaftlech Fläche si jo awer och net grad onwichtig!

Sech all déi Terrainen ze besuergen, dat géif bedeuten, dass natierlech och Expropriatiounen virprogramméiert wieren. An do muss ech dann awer och op de Widdersproch hiweise vun awer verschidde Parteien heibannen, déi sech zwar vehement géint d'Expropriatioun stemmen an hei awer gläichzäitig versprechen, dass si de véierspueregen Ausbau géifen hikeréien. Dat ass eng Approche, déi ech relativ onéierlech fannen. An deem Widdersproch, deem misste se sech och esou lues stellen.

Här Kaes, Dir waart ...

■ **M. Fernand Etgen, *Président.*** - Madamm Empain, erlaabt Dir, datt den Här Kaes lech eng Fro stellt?

■ **Mme Stéphanie Empain (*déi gréng*).** - Ech gesinn den Här Kaes an ech soen dem Här Kaes direkt: Hie war net domadder viséiert!

(**Hilarité**)

■ **M. Aly Kaes (*CSV*).** - Ech wëll - fir datt ech dann awer dës Kéier richtig mat der Fro sinn - d'Madamm Empain mol froen, wéi vill Terraine laanscht déi N7 leien, déi souwisou schonn dem Staat gehéieren a wou et wonnbar méiglech wier, wéinstens op Deeler, déi iwwerhaupt guer net Privatrein beréieren, dach awer déi Strooss kënnen op 2x2 ausbauen. Ob si eng Anung huet, wéi vill dat ass. Soss misst den Här Minister vläicht duerno do-rop äntwerten.

■ **Mme Stéphanie Empain (*déi gréng*).** - Här Kaes, den Här Minister kann dat vläicht beäntweren. Ech kann awer d'Géigefro stellen, wivill Terrainen dem Staat net gehéieren. An ëm déi geet et, net ëm déi, déi em souwisou gehéieren. Bon.

De gesamten Tracé, ëm deen et geet, huet och e ganz accidentéierte Relief, deen à la base scho mol vill Contrainté mat sech bréngt. Da schwätze mer vun Natura-2000-Gebidder, déi do leien, an eise landwirtschaftleche Patrimoine ass nun emol en Atout fir den Norden, och fir den Tourismus. A mir sinn eeben net der Meinung, dass een dat lichtfer-teg soll op d'Spill setzen.

Ausserdeem komme sämtlech Projektiounen zur Konkusioun, dass de kompletten Ausbau op véier Spuere virun allem eppes géif bewirken: Dës Streck géif vill méi attraktiv ginn an domadder e Batz méi Trafick och aus der Belsch generéieren. Domadder géif ee sech nach méi Verkéier ulackelen, wat jo awer elo sécher net d'Zil vun der Saach ka sinn.

Wat awer Sënn mécht, dat ass den Ausbau op véier Spuere vun der B7. An dee Projet hu mer jo haut och virleien. Hei gëtt et all Dag e weesentlech méi héicht Verkéiersopkommen an och Fluiditéitsproblemer wéinst dem Schluss vun der Autobunn a wéinst deene ville Mouvementer op den Echangeure Schieren an Ettelbréck, soudass sech dat mat deenen dräi Spueren net behiewe léisst.

Allerdéngs ass dee Projet dofir och vill méi opwändeg a vill méi deier, wann een dat pro Kilometer kuckt. De Käschtepunkt vun dësem noutwendege véierspueregen Ausbau läit hei nämlech bei ronn 57,5 Milliounen Euro fir just 1,66 Kilometer. Dat sinn deemno ronn 34,6 Milliounen de Kilometer.

■ **Une voix.** - De Bréckebau.

■ **Mme Stéphanie Empain (*déi gréng*).** - Quand mème. All dëst gesot, muss een also zur Konkusioun kommen, dass weeder d'Zäitschinn nach den Opwand, fir eng N7 op véier Spueren ze realiséieren, a Relatioun zum Besoin stinn. Vun enger Autobunn - nee, Här Kaes, Dir hat dat net gefuerdert -, wou mer dann nach méi breet misste plangen an en plus nach Echangeure misste virgesi souwéi Brems- an Iwwergangsstrecke virun an no all Uertschaft ...

(**Interruption**)

... oder alternativ e Contournement fir all eenzel Uertschaft, brauche mer also hei guer net ze schwätzen.

Dës Streck an hirer Integralitéit op véier Spueren ausbauen, wier net nëmmen eng Herkulesaarbecht, mee et wier och kaum ëmsetzbar. Net der-vun ze schwätzen, dass et wuel méi Problemer géif schafen, wéi et der géif léisen. Net fir näischt gëtt zënter iwwer 30 Joer heiriwwer geschwat, ouni dass jee een tatsächlech den Dossier ugepak hätt oder de Courage gehat hätt, éierlech mat de Leit ze sinn.

Mir stëmmen haut dee Projet, dee mir Gréng 2018 virun de Wale virgestallt hunn. Dat ass emol nach keng dräi Joer hier. E Projet, dee kuerzfristeg ëmsetzbar a finanziell maachbar ass!

Amplaz de Leit eidel Versprieche ze maachen, amplaz nach 30 Joer der Illusioun vun de véier Spueren hannerdrunzelafen, suerge mir elo duerch eng Rei konkret Mesuren, déi d'Rapportere Carlo Back a Chantal Gary hei virgestallt hunn a fir deenen hir Rapporten ech och hei kloer Merci soen, fir eng därelech Verbesserung vun der Situatioun.

A mir schwätzen hei net vu Gepiddels, wéi dat alt emol gär duergestallt gëtt, mee vu Mesuren, déi der Problematik duerchaus gerecht ginn. Ech weess, dass anerer - an Dir wësst dat och, Här Kaes -, déi d'Zigle laang an der Hand haben, fir et selwer ze maachen, sech elo vehement fir e véierspueregen Ausbau asetzen, obwuel se wëssen, dass se eleng mat de Prozeduren iwwer 20 Joer beschäftegt wieren, ier dat iwwerhaupt gebaut kéint ginn. Mee domadder ass de Leit am Norde jo awer weeder kuerz- nach mëttelfristeg gehollef. D'Leit wëllen net eréischt an 30 Joer hire Problem geléist kréien, si wëllen en elo geléist kréien!

An dee geplangten Zäitraum fir d'Realiséierung vun dësem Projet, dat si sechs Joer ab 2022, wou d'Aarbechte kënnen ufänken. Do gesäit ee jo elo scho quasi d'Licht um Enn vum Tunnel. An dass déi gréng grouss Infrastrukturprojeten innerhalb vu kuerzer Zäit kënnen ëmsetzen, ech mengen, dat hu mer an deene leschte Jore genuch bewisen.

All dës Argumenter hunn, wéi gesot, och schonn zu engem Sënneswandel gefouert. An dofir wëllt ech zum Schluss och vläicht eppes méi Allgemenges umierken: Dës Projet ass e weidere risegen Invest an den Norden, dee sech an eng konsequent Investitiounspolitik vun dëser Regierung fir den Norden areit. Dës Investitiounen stroufen all déijéineg Liggen, déi ëmmer behaupten, den Norde géif vergiess ginn.

Den Norde gëtt net vergiess! Et ass net, well een et honnertmol widderhëlt, dass et dofir ëmmer méi

richteg gëtt. Dës Regierung huet sech zum Zil gesat, an den Norden ze investéieren, a si mécht et och. D'Zäiten ännere sech. An ech mengen, et wär esou lues un der Zäit, dass dat och unerkannt gëtt. Eleng haut de Mëtteg, mat dësen dräi zesammenhänkende Stroossebaufinanzéierungsgesetzer, gi mir als Chamber den Ok fir en Invest vu ronn 460 Milliounen Euro fir de Stroossereseau am Norden. Dat ass wierklech eng zolidd Zomm.

An et gëtt jo schliisslech net nëmme Stroossen am Norden. Ech wëll hei nach nennen: déi nei Akerbau-schoul, de Projet „Wunne mat der Woltz“, dee mer jo virgëschter gestëmmt hunn, den Nordstad-Lycée, d'Gare Ettelbréck mat Gare- a Businfrastruktur, Verwaltungsgelände a Jugendherberg, de Projet Nordstad, d'Verbanne vun der Vennbunn mat Clierf, elo wéi gesot d'N7 mam Housener Contournement. Dat ass en Invest vun iwwer enger Milliard Euro insgesamt fir den Norden. Dat ass par tête d'habitant wuel mat deen höchsten Taux, dee mer am Land hunn. An dat si keng Peanuts, an ech wäert net midd ginn, dëst ëmmer erëm ze widderhuelen!

Dëst gesot, ginn ech natierlech gären den Accord vun eiser Fraktioun fir déi dräi Projeten.

■ **Plusieurs voix.** - Très bien!

■ **M. Fernand Etgen, *Président.*** - Ech soen der Madamm Empain villmools Merci a ginn d'Wuert weider un den honorabelen Här Jeff Engelen. Här Engelen, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Jeff Engelen (*ADR*).** - Merci, Här President. Léif Kolleginnen a Kolleegen, mir sinn haut befaast mat dräi Mobilitéitsprojeten aus dem Norden. Dëst si Projeten, déi e laange Baart hunn. Fir unzefänke wëll ech awer Merci soen de Rapporteren, der Madamm Chantal Gary an dem Här Carlo Back, fir hire schrëftlechen a mündleche Rapport.

Villes ass, mengen ech, heibanne gesot ginn. Ech wëll mech dann och op e puer Punkte beschränken. Mir begrëissen d'Verlängerung vun der Autobunn vu Colmer op Ettelbréck ëm zwee Kilometer. Dës Verlängerung ass mat 57,5 Milliounen budgetiséiert. Am Kader vun de Viraarbechte konnten d'Spuere vun enger Reimervilla fonnt ginn an och erfreesche-weis gerett ginn. Do derbäi sinn an dësem Projet och Mesur virgesinn, fir dem Kaméidi fir d'Awunner entgéintzewirken, wat positiv ass, well dat och e wichtige Facteur ass, deem mer haut musse Rechnung droen.

Wa mer dës Projet och begrëissen a matstëmmen, wëll ech awer drop hiweisen, datt mir et léiwer gesinn hätten, wa mer fir de Raum vun der Nordstad e Gesamtkonzept virleien hätten, wat de Verkéier ubelaangt. Do si jo nach méi Problemer, déi op eis waarden, zum Beispill den Uschloss vun der N7 op Feelen eriiwer oder de Contournement vun der Stad Dikrech. De Virdeel vun engem Gesamtkonzept ass jo, datt een der Gesamtiwwersiicht no duerno an der Verwierklechung Etapp fir Etapp ka virgoen. An domadder hätten och déi eenzel Gemengen de Virdeel, datt se hir Planungsarbechten, speziell de PAG, op dëst Gesamtkonzept betreffend de Verkéier ausrichte kéinten. Dat géif och Käschte spueren an onnéideg Diskussiounen.

Mir hunn elo virun e puer Joer d'ZANO an d'Liewe geruff. An do hätt sech dat opgedoen, fir och déi Verkéierssituatioun allgemeng ze reegelen, well do komme jo vill Camionen hin, an da wier dat scho programmiert, wéi et misst gemaach ginn, quitte datt et an Etappe geschitt.

E klengt Beispill heizou: Vum Fridhaff bis bei d'ZANO gëtt elo d'Strooss erneiert op zwou Spueren. Mee laut Ausso vum Här Minister géif hien awer envisagéieren, fir vun Ettelbréck bis op de Fridhaff e véierspueregen Ausbau an d'A ze faassen. Léich hei e Gesamtkonzept um Dësch, dann hätt dësen Deel ewell kënnen d'Realitéit Rechnung droen an et bräicht een d'Käschten, deemno wéi et elo geet, net zweemol ze droen.

De Contournement vun Housen begrëisse mer. Dës Pläng existéieren schonn zanter den 90er-Joren. Dës Contournement ass ganz speziell net nëmmen eng Verbesserung vun der Liewensqualitéit vun de Leit vun Housen, mee och fir all déi, déi jorelaang op der N7 am Stau ënnerwee sinn. Hei pas-séieren, laut enger Statistik aus dem Joer 2019, eng ronn 16.000 Gefierer pro Dag dës Uertschaft. Dat si Chifferen, déi soe genuch aus, besonnesch wann een och nach weess, wéi enkpässege et duerch déi Uertschaft ass. Dee kengstengsten Tësche-fall provozéiert hei e kilometerlaange Stau.

Dës Projet ass budgetiséiert mat ronn 154 Milliounen. Do ass derbäi am leschte Lous d'Revalorisatioun vun der Uertschaft Housen, nodeems de Contournement op ass, wat mer begrëissen, datt dësem Deel am Gesamtprojet och Rechnung gedroe ginn ass.

Elo nach e puer Wuert zur Securisatioun vun der N7 vum Fridhaff bis op Wäiswampech - esou heescht et jo am offizielle Fachjargon. Mee et misst am Fong geholl méi richtig heeschen: bis op d'Wem-perhaart oder d'Schmëdd erop. Well do musse mer jo kucken, datt mer iergendwann - et lafe jo och



Pläng vun der belscher Säit - den Uschloss un d'belsch Säit hunn. Do si jo Pläng gelaf an ob se elo nach aktuell sinn, weess ech net, mee et war awer mol eng Zäit an der Diskussioun.

Et ass e Projet, dee mir awer nëmmen deels begrëssen! Wat d'Securisation ubelaangt, ass en net zu Enn geduecht ginn. Zu Enn denken, dat heescht, e véierspueregen Ausbau vun der Nordstrooss. Dat ass méi sécher. Hei si mer der Meinung, dass ee keng faul Kompromësser dierf maachen. Mat fadenscheinege Begrënnungen argumentéiert eis Regierung géint de véierspueregen Ausbau vun der Nordstrooss bis op d'Wemperhaart oder Wäiswampech. Hei soll et dann ënner aneren ëm den Naturschutz goen. Am Süden an der Zentrum vum Land ginn et hei awer manner Bedenken! Den Här Minister François Bausch schwätzt dervun, dass d'Streck vun haut ëm 20 Meter méi breet misst gemaach ginn, fir dass een eng Autobunn baue kéint. Souwäit ech mech erënneren, hat ni een de Bau vun enger Autobunn gefuerdert.

Et soll een och emol an deem Zuelejargon, an deem ëmmer vun der Breet geschwat gëtt, e bëssen zrëckkommen op d'Realitéit. Ech ka mech erënneren un en Interview an enger Zeitung, do huet den Dikrecher Konduktur - dat ass schonn e puer Joer hier - geschwat, dass ee problemlos praktesch vum Fridhaff bis op Wäiswampech déi Strooss kéint ausbauen op véier Spueren, ouni gréisser Aschnëter, wéi se de Moment ass, well den Tracé, deen elo do ass, deen dem Staat zur Verfügung steet, relativ breet ass.

Mir hu mol gekuckt gehat, wat d'Norme sinn. Eng Farspuer soll tëschent 2,75 an 3,75 Meter hunn. Wann een dann déi 3,75 mol véier multiplizéiert, an an der Mëtt eng Ofspärung, e Gelänner dertëscht, da wier een op gutt 16 Meter Minimum fir esou eng Strooss. An hei ginn Zuele genannt, ech mengen, et ass dat, wat am Éislek einfach gesot gëtt, also eng véierspuereg Strooss a fäerdeg. Ob dann iwwerall muss eng Farspuer sinn oder eng Pannespuer sinn, dat sief emol dohigestallt.

Mir plädéieren op alle Fall als ADR fir eng Schnellstrooss, véierspuereg, mat duerchgeeënder Vitess. Ben, mir hu mol geschriwwen „110 km/h“, well dat de Moment schonn esou ass, well iwwerall, wou zwou Spuere sinn, dierfe mer jo elo op där Strooss 110 Stonnekilometer fueren - an da mat enger Leitplank an der Mëtt ofgeséchert. Esou Stroossen hu mer schonn an der Belsch tëschent Baaschtnech an Arel, déi scho plazeweis och véierspuereg sinn. Dës Strooss ass och net méi breet.

A puncto Breet: Firwat gëtt da lo, an dat ass d'Gretchefro, eng dräispuereg Strooss do propagéiert, wou all Säit eng Pannespuer ass? Dat ass jo d'Gretchefro. Maache mer eng dräispuereg Strooss mat iwwerall enger Pannespuer oder maache mer nëmme véierspuereg Strooss mat verschiddene Pannespueren? Da kréie mer se net iwwerall hin, däers si mer eis bewosst. An da muss ee kucken, wéi een dat mécht. An ech mengen, dass d'Gretchefro, déi an där ganzer Geschicht hei ass.

Bei dësem 246-Millioun-Projet ass de Contournement vun Hengescht jo nach net matagerechent. Dee soll jo verwierklecht ginn an der drëtter Phas vun der Securisation vun der N7. Wa mer schonn esou vill Geld investéieren, sollt et onser Meinung no e Projet si fir d'Zukunft. Deen heite Projet ass schonns erëm iwwerholl an iwwerfuerdert, ier e fäerdeg ass.

Mir brauche jo nëmmen den Duerchgangsverkéier zu Housen ze kucken, wéi dee sech déi lescht siwe Joer entwéckelt huet, an zwar eng Verkéierssteigerung vu ronn 56 % op siwe Joer. An déi kommen net allegueren hei Transit maachen. Et sinn der lauter - déi meescht! -, déi hei am Land schaffen, déi mer och brauchen. Sou wéi et ausgesäit, wäerte lo nach eis Kanner souwéi déi Leit, déi all Dag op dës Streck ugewise sinn, mat onméigleche Verkéierszoustänn am Norde konfrontéiert sinn, net nëmmen an der Bauphas vun der Securisation, mee och duerno, well d'Léisung net de Problem léist.

Dëse Projet ass och eng Konsequenz, an erlaabt mer, dass ech och drop hiweisen, vum stramme Wuesstum. Do komme mer fréier oder spéider net derlaanscht, fir Neel mat Käpp ze maachen, well eis Ressourcen a Méiglechkeete sinn net onendlech!

Erlaabt mer, nach zum Schluss drop hinzewiesen, dass mäi Kolleg, de Koeppe Jemp, eng Rei Froen zur N7 gestallt hat, well e war jo, souwäit ech weess, mat deen eenzegem Deputéierten, deen op der N7 derwider gewonnen huet. En hat am Joer 2005 den 1. Februar eng QP (ndlr: Question parlementaire) gestallt, wou en op d'Sécherheitsmängel op der N7 higewisen huet, speziell an der Lépschter Däilt, wou hien eng Ënnerféierung deemools ugereet huet. Den deemolegen CSV-Bauminister war leider anerer Meinung. Esou änneren d'Zäiten!

Ech mengen, ech sinn och elo frou, dass den Här Bauler gesot huet, och iwwert de Contournement vun der Houschter Déckt géif nogeduecht ginn. Dat freet eis dann och speziell. An ech mengen, da wier dee Problem och do geléist.

Fir d'ADR gëtt et hei keng Kompromësser. Mir réckelen net of vun eiser Iddi vun engem bluttnout-wedegen Ausbau vun der Nordstrooss op véier Spuere vum Fridhaff bis op d'Wemperhaart. Duerfir wäerte mer dee leschte Projet, deen ech elo gesot hunn, net stëmmen. Fir déi aner zwee soe mer awer mat Härze Jo.

Ech soen lech Merci fir Är Opmierksamkeet.

■ **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Engelen. An d'Riednerpult ass elo fräi fir d'Madamm Myriam Cecchetti. Madamm Cecchetti, Dir hutt d'Wuert.

■ **Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk).** - Här President, et ass kee Geheimnis, dass mir als déi Lénk e generale Problem hu mat Contournementen. Eiser Meinung no ass dat meeschtens Symptombehandlung, eng Aart a Weis, déi déi eigentlech Problemer vu Verkéiersopkommen net léist, mee just verdrängt. Fir eiss kann e Contournement ëmmer nëmmen dee leschten Auswee sinn, wann all aner Méiglechkeeten duerchgespillt sinn.

Mir hunn natierlech dat gréisstent Versteesdemech fir déi Mënschen, déi un Haaptverkéiersachse wunnen an déi dagdeeglech ënnert där Belaaschtung leiden, ëmsou méi wéi déi Leit, déi un esou Achse wunnen, ganz oft och nach zu deene sozial méi schwache Schichte gehéieren, well déi Objete generell méi bëleg sinn. Mee et ass nu mol d'Aufgab vun der Politik, am Interessi vum ganze Land an all sengen Awunner ze schaffen.

Nei Stroossen zéien neien Trafick un. Wat mer méi Stroosse bauen, wat mer méi Trafick kréien. Wat mir d'Autofuere méi attraktiv maachen, wat zwangsleefeg och alternativ Mobilitéitsforme méi un Attraktivitéit verléieren. Contournementen droe massiv zur Zersiidlung vun der Landschaft bäi, wat bei engem begrenzten Territoire wéi Lëtzebuerg e Problem duerstellt. Si denaturéieren a versigelen den Territoire an et gi ganz oft ökologesch wäertvoll Flächen zerstéiert oder zerstéckelt, mat dem Verloscht u Biodiversitéit, deen domadder verbonnen ass.

Dofir muss een all Stroossebauprojet och deementsprechend belichten a kucken, ob en an deem grouse Ganzen, am Kontext vun der Mobilitéit, vun der Ëmwelt, vun der Landesplanung a vun der genereller Liewensqualitéit dann och Sënn mécht. Den Här Minister mécht dat natierlech och. Den Ënnerscheid ass just, dass mir d'Lat warscheinlech e bësse méi héich leeën.

Här President, verkéierstechnesch gesi mir natierlech och d'Wichtigkeet vun där Nord-Süd-Verbindung, dass heescht, gréisstendeels der A7 an der N7. Et ass déi eenzeg, déi allereenzeg grouss Verkéiersverbindung, déi de Süde mam Norde verbënnt, e bëssen esou wéi eng Liewensoder fir grouss Dealer vum Éislek, esou wéi den Här Kaes dat och schonns a senger Ried betount huet.

Logescherweis gëtt eng Strooss méi geféierlech, wat se méi benotzt gëtt. An déi aktuell Infrastruktur sinn iwwer wäit Strecken net un den Trafick ugepasst, och well mer am Norden - zum Gléck! - jo nach vill landwirtschaftlech Betriber hunn, déi d'Stroosse mat hiren net ëmmer klenge Maschinne matbenotze mussen. Dat féiert reegelméisseg zu geféierleche Situatiounen an och leider zu villen Accidenter.

Do muss Remedur geschafe ginn. Do dierf keng Regioun an eise Land vergiess ginn. Dat verst mir och. Den Ausbau vun der Streck Ettelbréck-Schieren souwéi d'Securisation an den Ausbau vun der ganzer Streck Fridhaff-Wäiswampech schéngen ons tatsächlech néideg a sënnvoll. Nieft der Securisation ginn awer och Vélosweeër, Busarrëten a Foussgängeriwergäng ugeluecht, soudatt och dem ëffentlechen Transport an der Mobilitéit douce Rechnung gedroe gëtt.

Mee elo méi spezifesch zum Contournement vun Housen. Wéi ech scho gesot hunn, kënnen nei Stroossen ëmmer just déi lescht Alternativ sinn. A bei Contournementen mussen an eisen Aen eng ganz Rei Krittären erfëllt sinn, soudatt se och sënnvoll sinn, wéi den Här Bauler dat a senger Ried gesot huet.

Här President, de Contournement muss als alleréischt relativ alternativlos am lokale Stroossennetz sinn an et dierf keng aner gläichwäerteg Auswäichméiglechkeete ginn, well soss verlagert ee just ëmmer méi Verkéier op ëmmer méi Stroossen. Am Éislek, an der Géigend vun Housen, loosse déi topografesch Verhältnissen nëmmen eng eenzeg Nord-Süd-Trass zou, an dat ass eeben d'N7. Mir gesinn, dass do um Niveau vum Stroossennetz keng reell Alternativ dozou besteet.

Zweetens dierf et keng valabel Offer a Saachen ëffentlechen Transport ginn. E Contournement laanscht eng Zuchlinn ze bauen, ass an eisen Ae vlëg kontraproduktiv, well de Problem mat de Contournementen ass jo, wéi gesot, ganz oft, dass se d'Autofuere kuerzfristeg - awer och nëmme kuerzfristeg! - méi attraktiv maachen an domadder d'Leit zum Beispill erëm aus dem Zuch eraushue-

len. Beim Contournement zu Housen, dat verst mir, kann een dovunner ausgoen, dass esou een Effekt keng grouss Roll wäert spillen.

Drëttens: Den ökologesche Präis muss geréng sinn. No allem, wat mer dozou am Fall House recherchéiert hunn, wäert sech den ökologesche Schued dach an enke Grenzen halen an déi ugrenzend Natura-2000-Zone ginn net beréiert a just marginal beaflosst.

Véiertens dierf et keen nennenswäerte Widderstand vun der Bevëlkerung ginn, déi dovunner direkt betraff ass, zum Beispill duerch Zerstéierung vun engem fir d'Géigend eemolegen Erhuelungsgebit, net nëmme vun de Mënschen, déi an der entsprecher Uertschaft wunnen, mee och vun deenen an den Nopeschdierfer oder um nationalen Niveau. Esou Projekte géint de Wëlle vun der Bevëlkerung duerchzedrécken an dobäi waméiglech och nach eenzel Dierfer géinteneen auszespillen, ass fir eis en No-Go.

Fënneftens: Déi Uertschaft, déi contournéiert gëtt, muss e gutt verkéiersberouegend Konzept hunn. Wat nämlech oft bei Contournementen geschitt, ass, dass de Verkéier no enger Zäit erëm zrëckkënn. Op eemol staut et mueres um Contournement an da fueren d'Leit erëm monter weider duerch d'Uertschaft. Dat ass dann e kompletten Nonsense. An deem heite Fall, mam Contournement zu Housen, hu mir do tatsächlech e Gesamtkonzept, dat eis sënnvoll erschéngt.

Sechstens: Déi betreffen Uertschaft dierf och net weinst ökonomesche Grënn nei verkéiersintensiv Betriber sech an hirer Uertschaft usidele loosse an d'Landesplanung muss och an esou Dierfer virgesinn, dass d'Zonieren esou leien, dass se gutt ugebonne sinn, a gegebenefalls e Moratoire ausschätzen. Well soss gëtt jo dat eigentlech Zil, fir de Verkéier an der Uertschaft ze berouegen, erëm ad absurdum geféiert.

Här President, mir hunn eis et net einfach gemaach an dëse Projet wierklech am Detail gekuckt. Mir wäerten dëse Projet de loi finalement matstëmmen, och wa mer et net mat grousser Loscht a Freed maachen. Mee ech kann awer elo schonn ukënnen, dass dat bei anere Contournementen, déi nach an der Pipeline sinn, mat zimmlecher Warscheinlechkeet net de Fall wäert sinn.

Nach e lescht Wuert: An eisen Ae gëtt den Individualverkéier an dësem Land vill ze vill subventionéiert a gefërdert. Mir maachen eng Autopolitik, déi leider ons Erfolleger am Beräich vum ëffentlechen Transport erëm direkt obsoleet mécht. Prioritéit muss ëmmer de kollektiven Transport hunn, well dat ass de Schlëssel vun der Mobilitéit vun der Zukunft. An dat géllt net nëmme ronderëm d'Stad, mee och grad a méi ländleche Géigende wéi zum Beispill am Éislek. Well wann een zwou Stonne méi laang brauch mam ëffentlechen Transport, dann hëlt een deen net, dass ass jo normal!

Justement als Pendant zu esou Stroosseprojete wéi déi heite sinn den Ausbau vun der Zuchstreck op zwee Gleiser an eng verstärkten Nutzung oder souguer eng Weiterentwëcklung vun den Niewestrecken op Wolz an op Dikrech politesch Projeten, déi an eisen Aen dréngendst missten analyséiert ginn. D'Zil muss et sinn, dass ee méi einfach a méi séier mam ëffentlechen Transport vum Norden an de Süden an ëmgekéiert kënn wéi mam Auto. An do, dass wësse mir all, ass nach ganz vill ze dinn.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

■ **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Madamm Cecchetti. An de leschten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Marc Goergen. Här Goergen, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Marc Goergen (Piraten).** - Merci, Här President. Merci dem Chantal Gary an dem Carlo Back fir hire gudden schrëftlechen a mëndleche Rapport.

Per Zoufall, ier de Projet op d'Dagesuerdnung koum, war ech viru Kuerzem zu Wuesles bei eise Piraten, an dat net just, well et do soll Muffe ginn, also d'Déieren, déi mir Piraten sou gäre schützen, si hu mer och gehollef, dëse Gesetzestext anzeuern. Och d'Éislek kann a muss sech wirtschaftlech weiterentwëckelen. D'Éislek lieft och vun der Landwirtschaft, am Éislek sinn awer och vill Handwerksbetriber, ma och ëmmer méi Servicer vertrauden. D'Éislek ass haut eng héichdynamesch Géigend!

Och ëmmer méi jonk Stéit zitt et weinst de Logementspräisser an der Liewensqualitéit an den Norde vum Land. Ech héieren allerdéngs och vill vun de Leit, dass d'Situatioun a Saachen Trafick wierklech dramatesch ass, dass virun allem an de Spëttestonnen. Op där enger Säit ass e wirtschaftlechen Opbau vum Éislek amgang, anerersäits gouf awer, wéi sou oft am Land, un der Infrastruktur gespuert.

De véierspueregen Ausbau begrësse mir Piraten. Mir hätten eis awer gewënscht, dass fir d'Regierung den Norden net an der Nordstad géif ophalen, mee wierklech konsequent an e wierklech sécheren an ugepasste Stroossereseau investéiert géif ginn. Dat heescht konkreet: véier Spueren iwwerall do, wou et méiglech ass.

Wat d'Contournementen ugeet, ass ze soen, dass et kee Sënn mécht, hei mol e Contournement ze bauen an dann do mol een, mee dass all d'Verkéierskniet mussen ewechgeholl ginn. Dat geet nëmmen, andeems mir all Uertschaft ëmfueren, déi wierklech mam Trafick gehäit ass.

Här President, loosst mech kuerz op de Contournement Housen agoen. Vun 1957 bis 1963 war de Jean Dimmer, e Virdenker, de Buergermeeschter vun der deemoleger Gemeng Housen. Et war hien, deen d'Iddi vum Contournement Housen deemools op den Dësch geluecht huet. Zanterhier waarden d'Awunner op eng Ëmgeungsstrooss fir hir Uertschaft. En halleft Joerhonnert méi spéit ass et elo sou wäit.

Mat dësem Projet wäert sech House staark verännern. Endlech kréien d'Leit déi Liewensqualitéit, déi hinnen zousteet. De Gemengerot vun der Gemeng Parc Housen steet dann och geschlossen hannert dem Masterplang Housen, dee virgesäit, dës Uertschaft ze valoriséieren.

Datt de Contournement elo wierklech kënn, ass an den Ae vun de Piraten och de Verdéngscht vun de Gemengeverantwortlechen op der Plaz. No enger Fusioun tëscht de Gemengen Houschent, Konstem an Housen ass et hinnen nämlech gelungen, mat Nodrock bei der Regierung déi néideg Schrëtt anzeverlaangen. D'Gemeng huet wierklech am Sënn vun de Bierger geschafft. Dat weist, wann op kommunalem Plang de Wëlle fir eppes do ass, dass ee mat enger staarker Ekip eppes kann erreechen.

Bis ewell sinn all Dag ronn 20.000 Autoen duerch d'Uertschaften Hengescht, Housen, Houschter Déckt gefuer. D'ganz N7 soll elo duerch sëlleg Reamenagement geséchert ginn. De Contournement Housen ass an deem Kontext e wichtegt Puzzlestéck. Allerdéngs wäerte vill Kilometer vun der N7 och widerhin duerch kleng Uertschaften féieren an d'Liewensqualitéit vun de Leit weider belastschen. Uertschaften wéi d'Houschter Déckt oder Hengescht wäerten och widerhi staark belastscht bleiwen, virun allem duerch den Transitverkéier, deen aus der Belsch erof op Lëtzebuerg rullt, oft souguer nëmme fir ze tanken.

Här President, d'N7 ass net nëmmen d'„Éisleker Miwwelstrooss“, et ass eng europäesch Strooss, déi net nëmmen den Norden an den Zentrum vum Land matenee verbënnt, mee och d'Verbindung Maastricht-Léck-Lëtzebuerg assuréiert. D'Securisation an den Ausbau vun der N7 kann een net als e lokalen, souguer vläicht net emol als nëmmen en nationale Projet betruechten, mee villméi als e Projet, dee misst Hand an Hand mat de belschen Autoritéiten duerchduecht ginn, fir genee ze wëssen, ob mir net Feeler aus der Vergaangenheet widderhuelen.

Wéi vill Trafick an Zukunft aus Richtung Norden op eis duerkënn, ass ongewëss. Ob d'Belsch plangt, e Bypass vu Sankt Vith Richtung Lëtzebuerg an d'federal Infrastrukturen eranzehuelen, steet nach an de Stären.

Mir Piraten wënschen eis vun der Regierung e méi kooperativen Usaz bei de Froen, déi eis Mobilitéit ugin. Froe wéi Opfangparkingen, Coworkingspaces an de gratis ëffentlechen Transport och an déi benopert Regioun missten an den Ae vun de Piraten Prioritéit genéissen. Dës Sujete missten dann och verstärkt bei de Verhandlungen mat der belscher Regierung ënnerstrach ginn.

Här President, fir eis ass dëse Projet nach net duerchduecht genuch. Am Endeffekt ass et eng Spuermoosnam. Zanter Jore geschéien op der N7 déidlech Accidenter a wien haut op där Strooss fiert, spillt mam Risiko. Dëst wäert sech zwar duerch d'Sécherung an Zukunft verbessern, mee fir de reelle Problem vun dësem Projet awer nach eng Kéier ze illustréieren, wéilt ech gären zrëckkommen op meng parlamentaresch Fro vu virun engem Joer.

Ech hat de Minister Bausch d'lescht Joer per parlamentaresch Fro gefrot, ob beispillsweis virgesinn ass, de Contournement fir d'Houschter Déckt ze bauen. Laut eiser lokaler Piratesektioun ass opgefällt, wéi geféierlech dësen Ofschnëtt ass. De Minister huet dozou gesot: „E Contournement vun der Houschter Déckt ass de Moment net virgesinn.“ De Problem op dëser Plaz duerch eng Vitesslimitation op 50 Kilometer an der Stonn unzuegoen, sou wéi den Här Bausch et an der Äntwert op meng Fro proposéiert huet, ass sécherlech keng Léisung, mee alt erëm eng Spuermoosnam.

Mir Piraten fannen, wann een esou e Projet wéi dee vun der N7 wëllt konsequent ugoen, da muss een d'Suen an de Grapp huelen, fir et vun A bis Z ze maachen. Do wären d'Sue besser investéiert wéi an dee Militärfliiger! Dat bedeit éischstens: mat eisen



Nopeschlänner schwätzen, ier mer esou eppes maachen, zweetens: véier Spueren do, wou et méiglech ass, an dréttens: all Uertschaft ëmfueren.

Zu Housen huet et joerzéngtelaang gedauert, bis sech d'Politik aus enger katastrophaler Situatioun a Saachen Trafick eraus bereeterkläert huet, endlech de Leit vun House méi Liewensqualitéit duerch e Contournement ze ginn. Wéi laang wäert et zu Hengescht, op der Houschter Déckt an op der Wemperhaart daueren?

Dir mierkt, et ass nach vill nozehuelen op der Nordstrooss. Mir Piraten wäerten déi dräi Projeten haut matstëmmen.

Merci.

■ **M. Sven Clement** (*Piraten*):- Ganz gutt!

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*:- Merci villmools, Här Goergen.

D'Regierung huet d'Wuert, den Här Vizepremier a Minister zoustänneg fir Mobilitéit an effentlech Infrastrukturen, den Här François Bausch.

Prise de position du Gouvernement

■ **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*:- Merci, Här President, merci och alle Riednerinnen a Riedner fir hir Bäitrag a virun allem och deenen zwee Rapporteure vun deene Projeten. A virun allem e grouse Merci fir déi extreem breet Zoustëmmung. Wann ech dat elo richtig zesummegezielt hunn, da gëtt et 60 Stëmmen en faveur vun ... Nee, pardon, entschëllegt, ech hu mech elo geiert: Et gëtt bal fir all Projet 60 Stëmmen, just d'ADR stëmmt jo d'Securisation vun der N7 net mat. Mee bon, dat sinn da 57 Stëmmen fir dee Projet; ...

(Interruptions)

... dat ass wierklech net schlecht!

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hu mech viru siwen an engem hallwe Joer, wéi ech mäi Mandat als Transport-, also Mobilitéits- a Baute-minister ugefaangen hunn, relativ fréi op den Tour gemaach duerch den Norden, fir de Bols ze fillen, fir mer alles unzekucken. Ech hu souguer mat engem Bauer e ganzen Dag eng Trakterfaart gemaach iwwer verschidde Strecken am Norden, fir mech orts-kundeg ze maachen.

An déi Versammlungen, déi dräi gréisser Versammlungen, déi mer haten, uewerhalb vun Ettelbréck - ech hat der doriwwer eraus zwar nach e ganze Koup méi, mee ech zéie just déi eraus, déi och mat deene Projeten hei ze dinn hunn -, do waren d'Säll alkéiers gutt gefëllt, ëmmer 400 bis 500 Leit am Säll. An dat ware ganz spannend an interessant Diskussiounen.

An ech hu sécherlech, éischstens, och vill bäigeléiert bei deene Saachen, bei deem, wat d'Leit mer gezielt hunn, wat hir Suerge sinn, wat ech alles gesinn hunn, mee virun allem war et mer awer ëmmer wichteg, op deene Veranstaltungen ze soen, dass ech mer jo d'Liewen am Fong kéint einfach maachen a soen an deene gutt gefëllte Säll: „Wat hätt Der gär?“, an: „Dat kritt Der!“ An da wär den Applaus mer warscheinlech sécher gewiescht an deene Säll an dann hätt ech mech heembeweegt mat engem Schmunzelen am Gesicht, well ech jo dann dat nammlecht gemaach hätt, wat relativ oder leider villze oft an der Politik gemaach gëtt en général: nämlech Saachen ze versprechen, vun deenen ech ganz genau weess, dass se net ze hale sinn an dass se och deementsprechend de Leit mat deene berechtigte Suergen, déi se hunn, net vill bréngen, well am Endeffekt näischt wäert geschéien.

Dunn hunn ech awer gesot, dass ech wéilt Saache maachen. An ech hunn déi Saachen, déi mer haut virleien, alleguer plus ou moins ugekënnegt deemools, dass et an déi Richtung géif goen. A mir hunn eis un d'Aarbecht gemaach, fir dorun ze schaffen.

An ech hat och nach eng lescht Biergerversammlung, wou och erëm eng Kéier e richtig gutt gefëllte Säll war, dat war zu Houschent, dat war virun de Walen 2018, wou ech gesot hunn, dee Contournement do, dee géif gebaut ginn, an zwar wär dat ee vun deenen, deen op der Prioritéitëlëscht ganz uewe stéing, wann ech nach eng Kéier d'Chance hätt, Minister ze sinn. Ech krut déi Chance vun de Wielerinnen a Wieler, fir nach eng Kéier Minister ze sinn. An dee Projet läit och duerfir elo haut esou vir, wéi ech en deemools versprach hat. An e gëtt jo och dann elo mat ganz grousser Majoritéit hei, fir net ze soen unanime, gestëmmt.

Firwat ass dat mer wichteg, dass ze betounen? Mee well ech einfach fannen, dass, no effektiv iwwer 30 Joer vill Gerieds a vill Geschwätz zu deenen dote Sujeten, wat dee ganzen Tronçon ubelaangt vun Ettelbréck bis ganz uewen aus an d'Éislek, dass ech do endlech wollt hunn, dass eppes geschitt, an dass ech wollt hunn, dass eppes geschitt, wat och an engem iwwerschaubaren Zäitraum ëmsetzbar ass - nämlech a sechs Joer sollen déi Projeten hei allequerten ëmgësat ginn -, a wouvun dann och d'Leit ganz sécher vill wäerte profitéieren a relativ séier wäerte kënne profitéieren.

Den Ausbau vun der B7, d'Securisation, wéi se elo virgesinn ass, vun der N7 an och de Contournement vun Housen, déi wäerte sécherlech e grouse Bäitrag dozou leeschten, dass éischstens d'Sécherheet besser gëtt an och d'Fluiditéit op der Streck vill besser gëtt an donc och eppes gemaach gëtt fir d'Liewensqualitéit vun deene ganze Leit, déi do rondërm wunnen an och déi Streck notzen, fir vläicht schaffen ze fieren oder aner Saachen ze maachen.

Derbäi kënnt nach de Contournement vun Hengescht. Do ass de Gesetzesprojet an der Aarbechtung, den APD. Dee wäert och nach an dëser Legislaturperiod an der Chamber deposéiert ginn - also vun der Regierung hoffentlech ugehall ginn, mee ech ginn elo mol fest dovun aus, well et steet am Koalitionsofkommen, an dann och an der Chamber deposéiert ginn. Dat wäert dann nach en zousätzleche Projet sinn.

Am Kader vum Développement vun dem Mobilitéitskonzept fir d'Nordstad kommen nach eng Rei Saachen derbäi, an zwar e véierspueregen Ausbau vun der N7 bis op de Fridhaff. An dat maache mer net prioritär oder eleng, loosse mer soen, well mer gären hätten, dass ee vun uewen aus dem Norden an d'Stad méi séier weiderkënn, mee dass ass e wichtigen Deel vun der Ëmfuerung vun Ettelbréck a vun Dikrech, also vun der Nordstad. Et ass am Fong haaptsächlech an deem Konzept, wou dat genotzt gëtt, dass, wann een a Richtung Dikrech kënnt an net an Dikrech selwer erawëllt, dass een dann eeben iwwert dee Wee méi séier laanscht Dikrech an Ettelbréck kënnt, ouni dass déi Uertschafte belascht ginn.

Da kënnt nach derbäi de Contournement vun Ettelbréck, wou mer jo och eng Propos elo gemaach hunn, rezenterweis, an et kënnt derbäi de Contournement vun Dikrech a Form vun enger Tunnelvariant, wou ech och eng Propos gemaach hunn. Derbäi kéint een och nach zielen den Ausbau vun der Gare Ettelbréck, wat jo net nëmme den Ausbau vun der Gare ass, mee och do eng ganz Neigestaltung vun der Strooss, mat Ënnettunnellungen, fir dass de Verkéier besser fléisst a fir dass virun allem Ettelbréck eng Chance kritt, fir sech bannen am Kär besser ze entwéckelen. An derbäi kënnt och nach en neie Pôle d'échange zu Ierpeldeng, eng nei Gare, mee net nëmme eng Gare, och e Pôle d'échange mat engem ganz grouse Park & Ride, wou een an Zukunft, wann ee vun uewen aus dem Norde kënnt, d'Méiglechkeet huet, bequeem mam Zuch relativ séier an der Stad ze sinn - och e wichtige Bestandteil vun deem gesamte Konzept.

Wann Der lech déi Projeten do alleguer mol eng Kéier op der Zong zergoe loosst an lech ukuckt, wat do realiséiert ginn ass an deene leschte siwen an en halleft Joer a wat nach an deenen nächsten zwee an en halleft Joer wäert derbäikommen, da géif ech gär behaupten, dass an deene leschten zéng Joer enorm, enorm vill fir d'Mobilitéit am Norde gemaach ginn ass. A wann déi Projeten do bis all ëmgësat gi sinn, da ginn ech och dovun aus, dass dat zu Verlagerunge wäert féiere vum Verkéier an engem positive Sënn. Well et ass vill geschwat ginn hei och vun dem Zesummespill mam öffentlechen Transport. Dass ass och wichtig. Do kommen eng ganz Rei Projeten, déi ech awer elo hei net méi wéill alleguer opzielen, déi nach derzougehéieren. Alles dat mécht jo och, dass mer eng Reduktioun kréie vum Verkéier, well mer eng Verlagerung kréien. Mee virun allem mécht et awer och, dass den Norden insgesamt vill méi eng héich Qualitéit kritt a vill méi eng grouss Attraktivitéit kritt, wat de Sënn ass vun all deenen Investissementen.

Also, ech mengen, mir sinn um gudden Wee. Ech sinn optimistes, dass mer déi Timingen och do agehale kréien, déi mer hei an de Projekte virgesinn hunn. A mir schaffen emseg un deenen aneren. An am Kader vum Plan national de mobilité 2035, dee bis Enn des Joers wäert fäerdeg sinn, wäert Der gesinn, do kommen all déi aner Etappen, déi ech elo beschriwwen hunn, nach no. An da wéi gesot, mengen ech, brauch den Norde sech net méi ze bekloe respektiv kënne d'Leit opootmen. Dann hu se eng Perspektiv a villerlee Hisiicht fir d'Zukunft.

Merci.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*:- Merci villmools dem Här Minister François Bausch. Den Här Michel Wolter freet nach d'Wuert. Parole après ministre fir den Här Wolter.

■ **M. Michel Wolter** (CSV):- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech froe kuerz Parole après ministre, well ech dem Här Bausch, deem ech wierklech wéill felicitéiere fir munch falsch Initiativen, déi e geholl huet an deene leschte Joren, ganz interesséiert nogelauschtert hunn.

Här Bausch, Dir hutt gesot: „Ech war bei de Leit“, „ech hu versprach“, „wann ech erëmgewielt ginn, da maachen ech“, „elo maachen ech“, an: „a sechs Joer sinn déi Projeten, déi mer haut stëmmen, sinn déi gebaut“.

Ech hoffen, Dir behaalt Recht! Well bal op den Dag virun dräi Joer, de 17. Juli 2018, hu mer hei op der Chambertribün en anere Contournement ge-

stëmmt, dass ass de Contournement vu Käerjeng. Do waart Der 2016 viru 700 Leit an der Hal 75, Dir hutt deene 700 Leit de Contournement versprach, Dir hutt Wuert gehalen, dass Der de Projet de loi an d'Chamber bruecht hutt. An elo si mer dräi Joer hannendrun an an deenen dräi Joer sinn, huelen ech un, um Niveau vun Ärem Ministère eng Rei Saachen geschitt, mee visibel no baussen ass net ganz vill. A wann ech sechs Joer oder siwe Joer an-noncéiere fir eppes an ech hunn no dräi Joer nach net d'Ëmweltverträglechkeetsstudie hanneru mer, da wéill ech deene Leit aus dem Norde soen, dass se vläicht net gradesou optimistesich solle sinn, wéi dat haut hei gesot gëtt.

Ech weess, dass Dir ganz vill wéillt maachen. An ech hoffen, dass Der dat heite realiséiert, well et fir den Norden en décke Projet ass. Ech wär just frou, nodeem quasi d'Kompensationsmoosname vun deem Contournement, vun deem ech virdru geschwat hunn, elo säit bal engem Joer am Ministère vum Environnement leien, wa mer och op deem Projet géife virukommen. Well Dir wësst ewéi ech - ech hunn och der Madamm Empain nogelauschtert -, dass op deem heiten Tracé Terrain muss kaf ginn, an Dir wësst, dass, soulaang d'Ëmweltkonditiounen net erfüllt sinn, de Staat keng Terraine ka kafe goen, well e jo net weess, ob e se därer kafen.

Et ass also an enger Prozedur net nëmme ee Minister, deen zielt, et ass eng ganz Regierung, déi zielt, an eng ganz Regierung huet en Engagement. De Contournement vu Käerjeng, dee war net mat 60 Stëmmen gestëmmt ginn. E war - hélas! -, nëmme mat 58 Stëmmen gestëmmt ginn, well d'Kollege vun déi Lénk net esou indulgent bei deem Contournement waren, wéi se et an der Ried vun hirer Spriecherin haut waren.

An an deem Sënn, Här Minister - Dir hutt d'Hand scho gehuewen -, hoffen ech, dass Der eng positiv Neiegekeet hutt. Et geet och do ëm d'Liewensqualitéit vun Dausende vu Leit!

Merci.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*:- Merci villmools, Här Wolter. An ech ginn d'Wuert direkt zrëck un den Här Mobilitéitsminister François Bausch.

■ **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*:- Ech wollt dem Här Wolter Merci soe fir seng Interventioun. An ech kann och seng Ongedold verstoen a si ass och berechtigt. An ech kann em awer versécheren, dass mer um gudden Wee sinn, fir déi Léisungen ze kréien, also déi Saachen all ze kréien, déi mer brauchen, fir dass mer kënne mat den Aarbechten ufänken. Et wäerten och eng Rei Aarbechten da relativ séier ugoen.

An ech hat lech jo och scho gesot, dass ech am September eng Kéier wéilt bei de Schäfferot vun der Gemeng Käerjeng kommen, well ech hunn nach eng Rei aner Saachen, déi ech lech wollt proposéieren, och am Interêt vun Ärer Gemeng, déi awer am Zesummenhang sti mam Contournement, wou positiv Effekter wäerte kommen. Dass si Saachen, déi mer elo nach iwwerduecht hunn. Also net de Contournement ass iwwerduecht ginn, mee haaptsächlech Saachen, déi am Interêt si vun der Verkéiersberouegung vun der Uertschaft Käerjeng. Wéi gesot, am September gesi mer eis. An ech kann lech awer versécheren, dass mer do um gudden Wee sinn.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*:- Merci villmools, Här Bausch. D'Madamm Cecchetti freet nach d'Wuert.

■ **Mme Myriam Cecchetti** (*déi Lénk*):- Jo, merci. Ech wéill dat net op deene Lénken hei sëtzelosson, well dat waren, mengen ech, dann heibannen déi Eenzeg, déi déi richtig NO_x-Wärter haten deemools bei deem Contournement. Also ech wéill déi Diskussioun elo hei net opmaachen, mee den Här Wolter huet se opgemaach, well do wier ganz vill ze soen, well nach ëmmer sinn déi falsch NO_x-Wärter an de Käpp vun de Leit. Mir si scho ganz, ganz laang doran. A wann den Här Wolter gutt nogelauschtert gehat hätt, ech hunn e ganze Koup Krittären opgefëiert, firwat mer deen heite matstëmmen, dee Contournement: well all déi Krittären do gi sinn!

A bei deem anere Contournement kënnt Der all déi Krittären nolauschteren a -kucken: Déi sinn net ginn. Deen ass laanscht eng Zuchlinn. Dee geet duerch eng Natura-2000-Zon, déi immens wichtig ass fir déi Leit, déi dobäi wunnen. An et géif een net mengen, dass mir d'Klimakris ze spiere kriteren. Et géif een net mengen, dass mir eng Covidkris hätten, dass mir an enger Pandemie waren, et géif een net mengen, dass d'Temperaturen an d'Luucht ginn an et Hongersnéit gëtt, well d'Leit näischt méi kënne iessen, well näischt méi do ass, well alles verbrennt. An dat hänkt alles zesummen.

An ech verstinn einfach net, wéi mir d'Aen nach ëmmer kënne zoumaachen an dat doten duerchgoe loosson! Fir mäi gutt Beispill ze zitieren: Wa mer ...

(Brouhaha)

Jo, ech fannen dat do eng Frechheet, wann ee schwätzt, dass een dann hei belächelt gëtt an dass dann esou mat der Hand gemaach gëtt, ...

(Mme Myriam Cecchetti imite un geste désapprouvateur de la main.)

... dat weist keng gutt Kannerstuf!

A wa mir missten e Contournement duerch d'Stad Lëtzebuerg bauen a mir missten Haiser ofrappen, géife mer et och net maachen. Do si mer op en Tram zrëckgefall. A mir hunn dat ganz gutt gemaach an dat ass genial! Awer mat der Natur oder mam Gromperestéck kënne mer et jo maachen. Do fuere mer einfach queesch derduerch ...

(Brouhaha)

... an de Rescht ass eis egal!

Merci fir d'Nolauschteren.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*:- Merci, Madamm Cecchetti. An d'Wuert geet zrëck un den Här Bausch.

■ **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*:- Jo, Här President, ech wollt am Fong just soen, dass ech net esou gemaach hunn ...

(M. François Bausch refait ledit geste de la main.)

... weinst der Madamm Cecchetti, mee well ech lech wollt soen, dass ech am Fong alles gesot hunn an dass ech ...

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*:- Merci villmools, Här Minister. D'Diskussioun ass elo ofgeschloss.

Mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7778, dass ass den Housener Contournement.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 7778 et dispense du second vote constitutionnel

Fir d'éischt de Vote électronique fir déi perséinlech Stëmmen.

Duerno maachen ech den Appel nominal fir déi, déi wëllen e Vote par procuration ofginn.

(Appel nominal pour votes par procuration)

Domadder ass de Projet de loi 7778 eestëmmeg mat 60 Jo-Stëmmen ugehall.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles (par M. Emile Eicher), Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Georges Mischo (par M. Serge Wilmes), Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, Mme Viviane Reding (par M. Aly Kaes), MM. Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Marc Spautz (par M. Félix Eischen), Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn (par M. Frank Colabianchi), Mme Carole Hartmann, MM. Pim Knaff (par Mme Carole Hartmann), Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer (par M. André Bauler);

Mme Simone Asselborn-Bintz (par M. Georges Engel), M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton, Francine Closener, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Claude Haagen, Mmes Cécile Hemmen et Lydia Mutsch;

Mme Semiray Ahmedova, MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché et M. Charles Margue;

MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup (par M. Jeff Engelen) et Roy Reding (par M. Fernand Kartheiser);

MM. Sven Clement et Marc Goergen;

Mmes Myriam Cecchetti et Nathalie Oberweis.

Da kéime mer zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7779, dass ass den Ausbau vun der B7.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 7779 et dispense du second vote constitutionnel

Fir d'éischt de Vote électronique fir déi perséinlech Stëmmen.

An och hei maachen ech den Appel nominal fir déi, déi wëllen e Vote par procuration ofginn.

(Appel nominal pour votes par procuration)

An domadder ass och de Projet de loi 7779 eestëmmeg mat 60 Jo-Stëmmen ugehall.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles (par M. Emile Eicher), Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Georges Mischo (par M. Serge Wilmes), Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, Mme Viviane Reding (par M. Aly Kaes), MM. Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Marc Spautz (par M. Félix Eischen), Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn (par M. Frank Colabianchi), Mme Carole Hartmann, MM. Pim Knaff (par Mme Carole Hartmann), Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer (par M. André Bauler);



Mme Simone Asselborn-Bintz (par M. Georges Engel), M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton, Francine Closener, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Claude Haagen, Mmes Cécile Hemmen et Lydia Mutsch ;

Mme Semiray Ahmedova, MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché et M. Charles Margue ;

MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup (par M. Jeff Engelen) et Roy Reding (par M. Fernand Kartheiser) ;

MM. Sven Clement et Marc Goergen ;

Mmes Myriam Cecchetti et Nathalie Oberweis.

Da kéime mer zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7780, dat ass dee vun der Ofsécherung vun der N7.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 7780 et dis-pense du second vote constitutionnel

Fir d'éischt de Vote électronique fir déi perséinlech Stëmmen.

An och hei maachen ech den Appel nominal fir déi, déi wëllen e Vote par procuration ofginn.

(Appel nominal pour votes par procuration)

Domadder ass de Projet de loi 7780 bei 56 Jo-Stëmmen a 4 Nee-Stëmmen ugeholl.

Ont voté oui : Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles (par M. Emile Eicher), Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Georges Mischo (par M. Serge Wilmes), Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, Mme Viviane Reding (par M. Aly Kaes), MM. Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf,

Marc Spautz (par M. Félix Eischen), Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter ;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn (par M. Frank Colabianchi), Mme Carole Hartmann, MM. Pim Knaff (par Mme Carole Hartmann), Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer (par M. André Bauler) ;

Mme Simone Asselborn-Bintz (par M. Georges Engel), M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton, Francine Closener, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Claude Haagen, Mmes Cécile Hemmen et Lydia Mutsch ;

Mme Semiray Ahmedova, MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché et M. Charles Margue ;

MM. Sven Clement et Marc Goergen ;

Mmes Myriam Cecchetti et Nathalie Oberweis.

Ont voté non : MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup (par M. Jeff Engelen) et Roy Reding (par M. Fernand Kartheiser).

Freet d'Chamber d'Dispense vum zweete Vote constitutionnel?

(Assentiment)

Dann ass et esou decidéiert.

Domadder si mer um Enn vun der Sitzung vun haut ukomm. Déi nächst Sitzunge si fir de 6., 7. an 8. Juli virgesinn.

D'Sitzung ass opgehuewen.

(La séance publique est levée à 18.49 heures.)



Sommaire

1. Ouverture de la séance publique

- M. Fernand Etgen, Président

2. Communications

- M. Fernand Etgen, Président

3. Ordre du jour

- M. Fernand Etgen, Président - M. Marc Spautz - M. Claude Wiseler - M. Gilles Roth - M. le Président - M. Fernand Kartheiser - M. le Président - M. Mars Di Bartolomeo - M. le Président

4. Dépôt d'une motion par M. Fred Keup

- Exposé : M. Fred Keup

5. Interpellation de Mme Martine Hansen au sujet du déclin de l'attractivité du métier d'enseignant

- Exposé : Mme Martine Hansen (dépôt de la motion 1)

- Débat : M. Gilles Baum - Mme Francine Closener - Mme Josée Lorsché - M. Fred Keup (intervention de M. le Ministre Claude Meisch) - Mme Myriam Cecchetti (dépôt de la motion 2) - M. Sven Clement

- Prise de position du Gouvernement : M. Claude Meisch, Ministre de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse

- Motion 1 : M. Gilles Baum - M. Fred Keup - Mme Myriam Cecchetti - Mme Martine Hansen

- Vote sur la motion 1 (rejetée)

- Motion 2 : M. Gilles Baum - Mme Martine Hansen - M. Fred Keup - M. Sven Clement - Mme Myriam Cecchetti

- Vote sur la motion 2 (rejetée)

6. Motion de M. Fred Keup relative au respect du principe que l'État n'a pas à réguler la langue en fonction de principes politiques et/ou idéologiques

- Discussion générale : M. Gilles Baum - Mme Martine Hansen - M. Sven Clement (interventions de M. Fred Keup et de M. Georges Engel) - M. Fred Keup (intervention de M. Sven Clement) - Mme Josée Lorsché - Mme Myriam Cecchetti

- Vote sur la motion (rejetée)

7. Motion de M. Jeff Engelen au sujet du soutien d'une politique industrielle et de recherche, qui permettrait une autonomie au niveau de la médecine au Luxembourg et dans l'Union européenne

- M. Fernand Etgen, Président

8. Ordre du jour (suite)

- M. Gilles Roth - M. Fernand Etgen, Président

9. Motion de M. Jeff Engelen au sujet du soutien d'une politique industrielle et de recherche, qui permettrait une autonomie au niveau de la médecine au Luxembourg et dans l'Union européenne (suite)

- Exposé : M. Jeff Engelen

- Discussion générale : M. Claude Wiseler - M. Marc Hansen - M. Sven Clement - M. Georges Engel

- Prises de position du Gouvernement : M. Franz Fayot, Ministre de l'Économie - M. Claude Meisch, Ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche - M. Fernand Kartheiser (parole après ministre) - M. le Ministre Franz Fayot

- Vote sur la motion (rejetée)

10. Heure d'actualité du groupe politique CSV au sujet de la hausse des prix et de la pénurie des matériaux de construction

- Exposé : M. Marc Spautz (dépôt des motions 1 à 3)

- Débat : M. André Bauler - M. Claude Haagen - Mme Semiray Ahmedova - M. Fernand Kartheiser - Mme Nathalie Oberweis - M. Sven Clement

- Prises de position du Gouvernement : M. Franz Fayot, Ministre de l'Économie - M. Fernand Kartheiser (parole après ministre) (intervention de M. Sven Clement) - M. Lex Delles, Ministre des Classes moyennes - M. Marc Lies (parole après ministre) - M. le Ministre Lex Delles

- Motion 1 : M. Claude Haagen

- Vote sur la motion 1 (rejetée)

- Motion 2 : M. Claude Haagen

- Vote sur la motion 2 (rejetée)

- Motion 3 : M. Claude Haagen

- Vote sur la motion 3 (rejetée)

Au banc du Gouvernement se trouvent : M. Claude Meisch, M. Lex Delles et M. Franz Fayot, Ministres.

(La séance publique est ouverte à 14.31 heures.)

1. Ouverture de la séance publique

■ **M. Fernand Etgen, Président.**- Ech maachen d'Sitzung op. Huet d'Regierung eng Kommunikatioun ze maachen?

(Négation)

2. Communications

Ech hu follgend Kommunikatiounen un d'Chamber ze maachen:

D'Lëscht vun den neie parlamentareschen Ufroen a vun den Äntwerten ass um Büro deponéiert.

D'Lëscht vun de Projeten, déi säit der leschter Sitzung deponéiert goufen, ass verdeelt ginn.

D'Lëscht mat de Petitiounen, déi säit der leschter Sitzung deponéiert goufen, ass och verdeelt ginn.

Communications du Président - séance publique du 6 juillet 2021

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) Les projets de loi suivants ont été déposés à l'Administration parlementaire :

7848 - Projet de loi portant règlement du compte général de l'exercice 2020

Dépôt : M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances, le 29.06.2021

7849 - Projet de loi portant

1) transposition de la DIRECTIVE (UE) 2019/713 DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL du 17 avril 2019 concernant la lutte contre la fraude et la contrefaçon des moyens de paiement autres que les espèces et remplaçant la décision-cadre 2001/413/JAI du Conseil

2) modification du Code pénal

3) modification du Code de procédure pénale

Dépôt : Mme Sam Tanson, Ministre de la Justice, le 29.06.2021

7851 - Projet de loi relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus

Dépôt : M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, le 01.07.2021

7852 - Projet de loi autorisant le Gouvernement à financer l'acquisition et le support logistique de véhicules de commandement, de liaison et de reconnaissance (CLRV) pour les besoins de l'Armée

Dépôt : M. François Bausch, Ministre de la Défense, le 01.07.2021

7853 - Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

Dépôt : M. Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes, le 02.07.2021

7854 - Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

Dépôt : M. Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes, le 02.07.2021

7855 - Projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007

Dépôt : M. Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes, le 02.07.2021

3) Les demandes de pétition suivantes ont été déposées :

1919 - Demande de pétition publique : Non aux tests PCR cancérogènes

Dépôt : Olivier Caisou-Rousseau, le 27.06.21

1921 - Demande de pétition publique : Dashcams fir am Auto

Dépôt : Georges Leuck, le 29.06.2021

1920 - Demande de pétition publique : Bodycam fir d'Police

Dépôt : Georges Leuck, le 29.06.2021

1922 - Demande de pétition publique : Vente d'une bouteille d'eau à un prix abordable

Dépôt : Jeff Balance, le 29.06.2021

1923 - Demande de pétition publique : Sonderurlaub für Eltern mit Frühchen

Dépôt : Tiziana Degano, le 01.07.2021

1924 - Demande de pétition publique : Délivrance d'un certificat d'immunité au-delà de 6 mois après l'infection pour les personnes présentant des anticorps au Covid-19

Dépôt : Bénédicte Souy, le 02.07.2021

1925 - Demande de pétition publique : Tests PCR cancérogènes et inefficaces (remplace pétition envoyée le 27.6.2021)

Dépôt : Olivier Caisou-Rousseau, le 03.07.2021

1927 - Demande de pétition publique : Interdire aux sociétés d'utiliser la place publique comme parking pour leur camions, camionnettes hors service.

Dépôt : Armand Marx, le 04.07.2021

1926 - Demande de pétition publique : Videobeweiser mussen gëllen, wann een den Täter oder d'Täterin drop erkennt, a mussen viru Geriicht gëllen

Dépôt : Angela Zimmer, le 04.07.2021

(Tous les documents peuvent être consultés à l'Administration parlementaire.)

3. Ordre du jour

Den ofgeännerten Ordre du jour, esou wéi d'Präsidentekonferenz e virschléit, ass lech zougestallt ginn. Ass d'Chamber mat dësem ofgeännerten Ordre du jour averstanen?

■ **Une voix.**- Jo, Här President.

■ **M. Fernand Etgen, Président.**- Den Här Marc Spautz freet d'Wuert.

■ **M. Marc Spautz (CSV).**- Jo, Här President, villmools merci fir d'Wuert. Dir hutt eis elo just den Ordre du jour virgestallt. Ech wollt just froen, ob Der eis offiziell kënnst soen, firwat hei an der Chamber kee CovidCheck ass a mer hei nach ëmmer mussen mat Maske ronderëmlafen, well kee Mënsch do-bausse versteet, wann iwwerall CovidCheck ass an een dann ouni Mask ka fueren, dass déi iewescht Institutioun vum Land nach ëmmer hei sëtzt mat de Masken a mer de Leit awer no bausse soen, aner Saache wiere méiglech. Dofir wier et vläicht wichteg, dass een och déi Informatioun huet.

Merci, Här President.

■ **Plusieurs voix.**- Très bien!

■ **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci villmools, Här Spautz. Ech muss soen, datt ech e bëssen iwerrascht sinn iwwert déi Fro, well grad déi do Fro jo schonn an engem Brëif vun der CSV-Fraktioun thematiséiert ginn ass, an de Chamberbureau der Administratioun den Optrag ginn huet, fir déi Fro ze ënnersichen. Bei deem Exercice ass awer dunn erauskomm, datt no deem Gesetz, wat mir heibanen an der Chamber gestëmmt hunn - a mir sinn am Fong déi Alleréisch, déi et misste wëssen -, mir keen Établissement ouvert au public sinn. Dat heescht, zu deem heite Raum, wou mir eis Reunioun hunn, huet de Public keen Zougank. An duerfir hu mer deem dote Punkt ..., en attendant, datt mer déi nächst Woch en neit Covidgesetz stëmmen, an dann hu mir et selwer an der Hand. Mir hunn dann awer nächste Freideg deem dote Punkt um Ordre du jour.

Dann hat den Här Fernand Kartheiser d'Wuert gefrot.

Den Här Marc Spautz wëllt nach eng Kéier zrëckkommen.

■ **M. Marc Spautz (CSV).**- Jo. Merci, Här President, fir déi Erklärung. Ech wëll just soen, dass ech mat där Interpretatioun net averstane sinn.

■ **Une voix.**- Keen!

■ **M. Marc Spautz (CSV).**- An ech géif domadder och alleguerten déi Leit invitéieren, déi et jo elo offiziell héieren hunn, an do si jo och Juristen derbäi, déi solle sech dann dozou äusseren.