



SÉANCE 28

MERCREDI, 9 MAI 2012

Ech soen lech just: Ech sinn dergéint, dass d'Mammerent ofgeschaaft gëtt fir déi Mammen, déi soss näischt hunn.

► **Une voix.**- Domadder si mer d'accord.

(Brouhaha général)

► **M. Jean-Claude Juncker**, *Premier Ministre, Ministre d'État.*- Ah, wa mir elo alleguerten d'accord sinn,...

► **La même voix.**- Dann diskutéiere mer epees ganz aneschtens.

► **M. Jean-Claude Juncker**, *Premier Ministre, Ministre d'État.*- ...da si mer schonn ee ganz Stéck virun.

► **Une autre voix.**- Dat hätt kënne vun Ufank un esou sinn.

(Interruption)

► **M. Jean-Claude Juncker**, *Premier Ministre, Ministre d'État.*- Da si mer jo elo alleguerten op därselwechter Linn a mer kënne eis nëmme begléckwünschen, dass mer elo endlech do ukomm sinn.

Déi aner Iddien, vun deenen Der geschwat hutt och haut de Moien, ech konnt net op alles do agoen. Ech denken, dass Der och un d'Kilometerpauschal beispillsweis denkt. Doriwwer kann een diskutéieren. De Finanzminister hat dat d'lescht Joer och ugefaangen ze diskutéieren. Dat hu mer '91 agefouert, andeem mer d'Frais de route, déi all Contribuable péniblement huet missen opschreiven an déi iwwerpréift gi si vun enger Legioun vu Steuerbeamten - et sinn der nach net ëmmer genuch -, mä do huet ee scho vill gespuert gehat doduerch, dass mer

dat ofgeschaaft hunn. Mir hunn eng Kilometerpauschal agefouert mat Segmenter vu fënnef Kilometer Fluglinn.

Dat ass eng ekologesch Geschicht, well déi Kilometerpauschal kritt een eben net nëmme, wann ee mam Auto fiert. Déi Kilometerpauschal kritt een och, wann ee mam Zuch fiert, wann een ze Fouss geet oder wann ee mam Vëlo fiert. A jiddwereen, dee rechent, dee gewënnt méi Steieren, wéi en Abonnement vum Zuch d'ganz Joer kascht. A jiddwereen, dee mam Auto fiert, kritt net esou Steiervirdeeler duerch déi Kilometerpauschal zréck, wéi de Bensin an den Diesel kaschten.

Also, dat ass net eng Saach gewiescht nëmme fir d'Automobilisten. Dat ass fir all Verkehrsteilnehmer onofhängeg vum Verkéiersvehikel, wat e benotzt, an dat ass insofern eng héich modern ekologesch Approche gewiescht zu der ganzer Problematik „Distanz vum Aarbechtswee“.

Am Iwwregen, schaaft een dat of - et kann een iwwer alles diskutéieren -, da muss een erëm déi steierfräi Minima direkt héijen, well vu Mindestloun plus x u bezuelen d'Leit méi spët Steieren, well d'Kilometerpauschal - déi éischt fënnef Kilometer - am Steiertarif drakommen.

(Interruption)

Sou, wa mer dat wëllen änneren, da muss mer erëm déi steierfräi Minima erhéijen, an da profitéieren erëm déi uewen an net déi ënnen.

An duerfir sinn ech d'accord, Här Bausch, iwwer all déi Saachen ze schwätzen, mä gitt emol dovun aus, dass selte Froe gestallt ginn, mat deene mer eis nach net beschäftegt hunn.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Statsminister. Domadder wäre mer um Enn vun den Diskussiounen.

Motion 1

Mir hunn elo nach hei eng Motioun, déi ageerecht ginn ass vum Här Bausch.

Wëllt nach een zu där Motioun Stellung huelen? Här Bausch?

► **M. François Bausch** (*déi gréng*).- Ech hunn alles gesot, Här President.

► **M. le Président.**- Wëllt soss kee méi Stellung huelen?

(Négation)

Da kéime mer zur Ofstëmmung iwwert déi Motioun.

Vote sur la motion 1

Kënne mer à main levée doriwwer ofstëmmen?

(Négation)

De Vote électronique gëtt gefrot. Da geet d'Ofstëmmen un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

Déi Motioun ass ofgelehnt mat 38 Nee-Stëmmen, géint 21 Jo an 1 Enthaltung.

Résultat définitif après redressement: la motion 1 est rejetée par 39 voix contre, 20 voix pour et 1 abstention.

Ont voté oui: MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel, Mme Anne Brasseur, MM. Fernand Etgen, Paul Helminger, Claude Meisch, Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;

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

MM. Jean Colombara, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.

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

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

S'est abstenu: M. Serge Urbany.

Wëllt ee seng Abstentioun begrënnen?

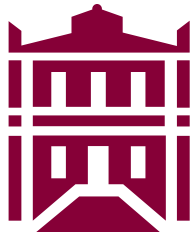
(Négation)

Dat schéngt net de Fall ze sinn.

Domadder wärend d'Debatten iwwert d'Lag vun der Natioun ofgeschloss a mir si gläichzäiteg um Enn vun eiser Sitzung ukomm. D'Chamber kënnt muer um zwou Auer nees zesummen.

D'Sitzung ass opgehewen.

(Fin de la séance publique à 15.57 heures)



SÉANCE 29

JEUDI,
10 MAI 2012

Présidence: M. Laurent Mosar, Président • Mme Lydia Mutsch, Vice-Présidente

Sommaire

- Dépôt d'une motion par M. Claude Adam
 - M. Claude Adam
- 6430 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapport de la Commission du Développement durable: M. Marc Spautz
 - Discussion générale: M. Eugène Berger, M. Roger Negri, Mme Josée Lorsché, M. Gast Gibéryen
 - M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures
 - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel
- 6375 - Projet de loi approuvant deux amendements à l'Accord portant création de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement
 - Rapport de la Commission des Finances et du Budget: M. Fernand Boden
 - Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures
 - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel
- Question élargie n°25 de M. André Bauler au sujet de la création de «green jobs» pour les jeunes demandeurs d'emploi
 - M. André Bauler
 - M. Nicolas Schmit, Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration
- Heure d'actualité du groupe DP sur les nouvelles migrations internes en Europe suite à la crise économique et leurs répercussions sur le Luxembourg
 - Exposé: M. André Bauler
 - Débat: M. Marc Lies, Mme Lydia Mutsch, M. Félix Braz, M. Jacques-Yves Henckes, M. Serge Urbany
 - M. Nicolas Schmit, Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration

Au banc du Gouvernement se trouvent: MM. Nicolas Schmit et Claude Wiseler, Ministres.

(Début de la séance publique à 14.01 heures)

► **M. le Président.**- Ech maachen d'Sitzung op.

Huet d'Regierung eng Kommunikatioun ze maachen?

► **Une voix.**- Neen, Här President.

► **M. le Président.**- Den Här Adam géif d'Wuert froe fir den Dépôt vun enger Motioun. Da kommt Dir, Här Adam!

(Hilarité)

1. Dépôt d'une motion par M. Claude Adam

► **M. Claude Adam** (*déi gréng*).- Merci, Här President. Ech wëll elo net laang iwwer meng Motioun schwätzen, well den Titel eigentlech scho bal alles seet. Déi Motioun heescht: «Mise en place d'une direction d'école dans l'enseignement fondamental».

Et ass zesumme mat mengem Kolleeg André Bauler, wou ech déi hei wëll déposéieren. Mir hunn och just zu zwee ënnerschriwwen. Mir hunn also déi Motioun opstoe gelooss. Vlächicht ass deen een oder deen anere Kolleeg, dee sech do nach vun enger anerer Fraktioun wëllt derbäisetzen. Ech iwwerrechen lech déi an da kucke mer, wéini dass mer se kënne...

Motion

La Chambre des Députés,

- considérant que les enseignants ne sont pas formés pour assurer des charges administratives liées à la direction d'une école fondamentale;

- estimant qu'il est indispensable d'alléger la charge administrative des enseignants de l'école fondamentale afin qu'ils puissent se concentrer essentiellement sur leur tâche principale, à savoir l'enseignement à proprement parler;

- convaincue que la création d'un poste de responsable d'école faciliterait les contacts avec les parents d'élèves, la coordination régulière des différents partenaires de l'école, les échanges avec le ministère et la commune respective, tout comme avec les maisons relais;

invite le Gouvernement

à initier dans les meilleurs délais les travaux préparatifs concernant la mise en place d'une direction d'école au niveau de l'enseignement fondamental luxembourgeois.

(s.) Claude Adam, André Bauler.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Adam. Da kéime mer zum nächste Punkt vun eisem Ordre du jour, nämlech dem Projet de loi 6430 iwwert d'Gestioun vun der Eisebunnsinfrastruktur. Hei ass d'Riedezäit nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: déi Häre Berger, Negri, d'Madame Lorsché an den Här Gibéryen. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Marc Spautz. Här Spautz, Dir hutt d'Wuert.

2. 6430 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Rapport de la Commission du Développement durable

www.chd.lu

353



D'Gesetz vum 10. Mee 1995 regelt d'Gestioun vun den Eisebunnsinfrastrukturen hei am Land, woubäi déi technesch Gestioun vum Réseau der CFL uvertraut gëtt. D'Finanzgestioun gëtt iwwert de Fonds du rail direkt vum Stat assuréiert. De Fonds du rail ass iwwregens duerch d'Artikelen 9 an 10 vum 1995er Gesetz geschaf ginn.

Duerch d'Gesetz vum 24. Juli 2000 ass eng éischt Serie vu 14 gréisseren Infrastrukturprojete bei der Bunn autoriséiert ginn. Saitdeem ass am Artikel 10 vum 1995er Gesetz e Relevé vun alle Projekte verankert, dee regelméissig à jour gesat gëtt. Tëscht 2003 an 2010 si siwen déser Mise-à-jouren hei an der Chamber ugeholl ginn am Kader vun dem Programme d'investissement tëscht der Regierung an der CFL fir alles, wat Maintenance, Sécherheet an Ausbau vum Eisebunnsréseau ugeet.

Ech ginn dann elo kuerz op déi Infrastrukturprojeten an, déi mir mat deem Gesetz wëlle realisieren.

Deen éischte Projet concernéiert d'Linn Lëtzebuerg-Waasserbëlleg. Hei gëtt e Kreditvolum vum 215 Milliounen Euro opgestockt. Heifir gëtt tëscht der Polvermillen a Sandweiler/Contern zweegleiseg ausgebaut. Am Moment leeft dat just eegleiseg, mä et gi méi grouss Capacitéite gebraucht, well dëst eng wichteg Ubannung vun nationalen an internationalen Zich ass, notament wat eng seier Konnexioun un de Réseau vun der DB ugeet.

Am Laf vun der Ausaarbechtung vum sougenannten APD, dem Avant-projet détaillé, ass festgestallt ginn, dass dee ganze Site eng komplex Geologie opweist. Zudeem muss ee vill berücksichtegen, wéi zum Beispill Stroossen, Privatparzellen, den amerikanesche Kierfecht zu Hamm, d'Anlage vu lux-Airport et cetera. Et ass den Terrassement ganz schwierig op zum Deel ganz fieselegem Ennergrond. Sou kënnt eent zum aneren, an déi Kreditter, déi an engem éischten Avant-projet virgesi waren, gi lagement net méi duer.

Ech wëll och ennersträichen, dass bei deemem Projet déi nei Prozedur a puncto Preparatioun a Presentatioun vu groussen Infrastrukturprojeten nach net a Kraaft war. Dës Prozedur gesäit vir, dass d'Chamber sech zweemol zu all Projet prononcéiert, eemol am Stade vum Avant-projet sommaire an eemol, wann et en détailléierten Avant-projet ass.

Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, ech warnen Iech elo direkt, dat well ech beim zweete Projet mat enger ganzer Rei vun technesch Begrëffer ronderëm mech geheie muss, well hei geet et ëm den integréierten digitale Radiosréseau ERTMS/GSM-R. Wie kennt dat net heibannen?

Dësen digitale Radiosystem baséiert op enger EU-Direktiv iwwert d'Interopérationalitéit (veuillez lire: Interopérabilité) vun den Eisebunnsystemen. Dese mobile Radiosystem ass souwuel fir déi geschwate Kommunikatioun wéi och fir d'Transmissioun vun Daten. Dese System soll op europäeschem Niveau d'Norm ginn an domat eng beschtméiglech Interopérabilitéit tëscht de Réseaux garantieren.

Ech wëll net weider op déi technesch Detailer agoen, just esou vill: De GSM-R-System - des Ofkierzung steet iwwregens fir „Global System for Mobile Communications - Railway“ - baséiert um GSM-System, wéi mir en allegueren all Dag mat eisem Handy benotzen, ebe just spezifesch un d'Besoin vum der Bunn ugepasst. Fir dese System hei zu Lëtzebuerg anzeféieren, müssen natierlech eng Rei vun Aarbechte gemaach ginn, vun der Installatioun vun den Equipementer hin zu de Lokaler, wou des ennerbruecht ginn.

Dese Projet war u sech duerch d'Gesetz vum 3. Juni 2003 approuvéiert ginn. Deemools sinn et awer nach guer keng Erfahrungswärter ginn, op déi ee sech konnt baséieren, esou dass elo de Projet souwuel vum technesch wéi och vum finanzielle Volet hier op ongeféier 51 Milliounen Euro muss ugepasst ginn. Wéi och scho beim éischte Projet war deemools déi aktuell gültig Prozedur fir déi grouss Projeten nach net a Kraaft, wéi ech se virdrun erkläert hunn.

Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, dann elo schonn zum drëtte Projet aus dem Package, dee vun der „Ligne du Nord“. D'Eisebunns-linn 1, déi sougenannten „Nordstreck“, mat enger Längt vu 76,8 km, verbënnt d'Stad Lëtzebuerg mat der Nordstad an der gesamter Region Norde vum Grand-Duché, wou se un d'Linn 42 vum belsche Réseau ugeschloss gëtt an domat eng wichteg international Verbindung Richtung Léck ass.

Am Kader vun deemem Projet sinn elo Aarbechten an der Héicht vu 96,2 Milliounen Euro virgesinn. D'Linnen datéieren aus den 80er Joren a müssen erneiert ginn op enger Längt vu 47 km: Moderniséierung vun deene verschidene Bauwierker, notament vill Traversen aus engem Monoblockbëton mat elastesch Fixatiounen, déi manner Entretien brauchen, Verstärkung vum Profil vun de Schinnen, déi systematesch esou adaptéiert ginn, dass och schwéier Chargé kënnen driwwerrullen, Ersetze vum Ballast aus Héichuuewematerial duerch Ballast aus Natursteen, verschidde Génie-civils-Aarbechten.

Fir dass d'Voyageuren esou mann wéi méiglech duerch des Aarbechte gestéiert ginn, ginn dës mat ganz performante mechanesch Maschinne mat engem héije Rendement realiséiert.

Elo kommen ech zum zweeteschte Projet, an zwar zu deem vun der Linn Lëtzebuerg-Klengbetten. Dese Projet huet eng finanziell Envergure vun 42 Milliounen Euro. D'Signalisationsposten op deser Streck si säit den 1970er Joren am Gebrauch an et sinn nach Relaisposten, déi net méi dem aktuelle Stand vun der Technik entsprechen. Esou ass da virgesinn, d'Relaisposten vun de Gare Bartreng/Stroossen, Mamer, Klengbetten an am Posten Capellen duerch informatiséiert Signalsystemer an der Gare Klengbetten an duerch dezentraliséiert Posten an der Gare Bartreng/Stroossen a Mamer ze ersetzen.

Ech kéint Iech elo nach e puer technesch Detailer ginn, wat Posten vum Typ ESTW L90 sinn, erzielen, mä ech erspueren Iech dat, well et stoung jo am schréffleche Rapport.

D'Aarbechte ginn op alle Fall an zwou Phasen ausgefuert, eemol d'Virbereedung an eemol d'Realisatioun.

Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, da kommen ech schonn zum leschte Punkt, der Moderniséierung vun der Gare Déifferdeng, wou de Buergermeeschter sech jo ganz besonnesch wäert freeën. De Käschtepunkt beleef sech hei op 51 Milliounen Euro. Den Avant-projet sommaire vun desen Aarbechte stoung iwwregens och am Dezember 2006 op der Lëscht vun de groussen Infrastrukturprojeten, déi mir hei an der Chamber ugeholl hunn.

De Poste de signalisation ass aus dem Joer 1952, an ech brauch Iech schonn eleng unhand vun deem Datum net ze erklären, dass et domadder ass, dass dat vläicht net méi an der technescher Verfassung ass wéi et haut misst sinn.

Des Weideren erlaabt d'Technik vum Posten et just ganz komplizéiert, Ännerunge vun de Linnepläng virzehuelen.

Ech denken, all dëst ass Grond genuch, fir des Installatioun duerch e modernen informatiséierte Signalisationsposten zu Déifferdeng ze ersetzen an d'Zentralverbindung vum Poste directeur Péiteng aus ze realisieren.

Den neie Posten soll mat enger moderner Telekommunikationsinstallatioun ausgerüst sinn, déi och d'Verbindung mam künftege Poste de contrôle centralisé vun der Lëtzebuerger Bunn erlaabt.

Och d'Erneuerung vun de Streckeninstallatiounen an der Plattform kann ee mat hirem héijen Alter an dem Ofnotze vum Material erklären.

Eng Moderniséierung vun den elektreschen Oberleitungen, déi aus dem Joer 1962 sinn, inklusiv de Poutren an de Caténaires, läit och op der Hand.

Esou vill zu deene fënnf Projeten, déi elo duerch den Avis vum Statsrot an engem eenzegen Text hei votéiert ginn. Ech war virdru schonn op den Avis wéi och op d'Aarbechte vun der Kommissioun agaangen, sou dass ech hei net nach eng kéier wëll op dat zrëckkommen.

Erlaabt mir ofschléissend nach eng Bemierkung: Ech denken, dass Der unhand vu mengen Erklärungen verstanen hutt, dass dëst noutwendeg Investissementer sinn, fir dass mir eist Eisebunnsnetz sénnvoll moderniséieren an domat och besser Sécherheestsstandarde garantéieren kënnen.

D'Regierung setzt op den öffentlichen Transport. Dës Projekte stinn eendeiteg am Zeeche vun der Verbesserung an dem Ausbau vum öffentlichen Transport a sinn dowéinst vu groussere Bedeitung. Ech bieden Iech, dese Projet matzestëmmen.

Ech soen Iech Merci fir d'Nolauschteren.

(Interruptions)

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Rapporteur. Als éischte Riedner ass den Här Eugène Berger agedroen. Här Berger, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

► **M. Eugène Berger (DP).** - Merci, Här President. Ech wëll och direkt dem Rapporteur Merci soe fir säi mëndlechen a schréffleche Bericht. Hei ass ee Projet de loi, wou et ëm d'Schinn geet, mä ënnert dem Stréch sinn et effektiv fënnf konkret Ennerprojeten, déi mer hei behandelen.

De Rapporteur ass och schonn drop agaangen, datt de Statsrot, deen eigentlech jo normalerweis seet, et soll een net saucissonnéieren, eis hei awer gesot huet, mir sollen dat awer elo ëmgedréit maachen, alles an engem Package. Mir hunn och als Fraktioun kee Problem domat. Et ass eigentlech e bëssen eng Simplification administrative um legislative Programm oder op dem legislative Plang.

Bon, méi spezifesch geet et jo ëm zwou Projeten, wou et ëm d'Moderniséierung vun der Streckeninfrastruktur geet. Dat ass besonnesch déi Streck Lëtzebuerg-Waasserbëlleg an dann och déi sougenannten „Nordstreck“. Da geet et ëm d'Mise à jour vu Sécherheestséquipementen, dee berühmten ERTMS/GSM-R - ech hoffen..., ech zielen drop, datt den Här Negri eis dat awer herno e bëssche méi en détail wäert erklären -, an dann och schliesslech, wéi gesot, ëm Poste-directeurs a fix Installatiounen op der Streck Klengbetten an och zu Déifferdeng.

Ech ginn elo wierklech net op déi technesch Detailer an. Dat huet de Rapporteur gemaach. Dat wäert also och nach dee Spriecher no mir als Spezialist maachen. Ech wollt einfach e puer generell Remarqué maachen.

An de leschten Deeg ass jo richtegerweis vill vu Spuere geschwat ginn. Haut gesi mer awer, datt mer hei erëm wäerte substanzéiert Dépense stëmmen. D'DP kann awer domadder d'accord sinn. Mir kënnen domadder d'accord sinn, well hei Investissementer an den öffentlichen Transport gemaach ginn. Wann een eben an Zäiten ass, wou ee muss spueren, da muss ee Prioritéite setzen. An da soe mir, dat ass an der Mobilitéit, dat ass dee richteg Choix, fir do Prioritéiten ze setzen.

Awer och Prioritéiten an der Mobilitéit an d'Schinnen ze investéieren, an net an d'Stroossen. A mir hate jo elo och héieren, datt e puer Stroossen emol op Äis geluecht ginn, vläicht eng kéier definitiv vum Pabeier sinn. Dat begrëssen ech éischer. Well do sinn effektiv Projeten - déi dräi Spure Richtung Diddeleng, den Échangeur Léiweng -, déi maache kee Sënn, och verkieeratesch. D'ernieft ass dee positiven Effet, datt dann och d'Basis, fir iwwerhaapt do e Stadion mat Outlet-Center ze bauen, déi ass dann och fort. Da si mer also och do zimlech sécher, datt dat net wäert kommen.

Elo bleift natierlech nach, wann ech dat richteg verstanen hunn, datt awer géifen dräi Spuren a Richtung Stad gebaut ginn. Ech kann nëmmen als - wéi soll ech soen? - Benotzer vun där Streck all moies soen, datt dat op alle Fall och verkieeratesch näischt wäert bréngen.

Firwat? Well wann een do dräi Spure baut, da kënnt ee spëtstens, wann een eriwuerfert op déi Tréierer Autobunn, op eng Spur an dann ass do awer de Stau. Dann ass en net an der Längt, mä dann ass en an der Breet.

Also och déi Sue kéint ee sech spueren, well et ännert guer näischt un der Verkieerssituatioun. Au contraire, si wäert se dann nach wahrscheinlech, wann een dat géif maache Richtung Stad, méi schlëmm maachen.

Dat kann ee sech roueg all moies ukucke goen. All moies huet een elo schonn do de Stau, wou eben eng Spur ass.

Mä zrëck op d'Schinnen awer elo. Ech mengen, déi Investissementer, déi een an d'Schinn mécht, dat sinn Investissementer, déi nohalte sinn. Déi natierlech och eng Zäit brauchen, bis datt se realiséiert ginn. Ech mengen, hei sinn och déi Sécherheestsinfrastrukturen, déi hunn eigentlech schonn hiren Ursprung praktesch ofank den 2000er Joren. Dat sinn also Investissementer, déi au départ vläicht deier am Portmonni schéngen, mä déi sech awer herno bezuelen maachen a moyen terme, à long terme. Dat ëmsou méi, well mer jo och wëssen, eis Populatioun, déi wiisst manifest.

A mir hunn hei zu Lëtzebuerg e Pendlerzeenario. Mir hate jo laang Diskussiounen mam IVL, kënnt Dir Iech och erënneren, wou mer gesot hunn: Wat fir een Zeenario wëlle mer? Einwohnerzeenario? Pendlerzeenario?

Dat huet sech vum selwen erginn. Mir sinn an enger Situatioun, wou mer e Pendlerzeenario hunn a sech ëmmer méi Leit ebe bewegen, fir op d'Aarbecht ze kommen, innerhalb vu Lëtzebuerg an eben och aus der Region, sief dat aus Däitschland, Belsch oder Frankräich, fir hei op d'Aarbecht ze kommen. An dat kascht och, den Individualtransport. Dat kann do net d'Solitioun sinn, jiddwereen eleng a sengem Auto op verstoppte Stroossen.

Mir brauchen also e gutt Schinnennetz. Mir brauchen eent, dat och um leschte Stand vun

der Sécherheet ass. An dat ass also hei e Projet, oder fënnf Projeten, déi an déi Richtung ginn.

Déi wäerten och wahrscheinlech net duergoen. Wa mer do wierklech en optimale Sécherheestsoder en öffentlichen Transport op de Schinn wëllen hunn, da brauche mer weider Investissementer. Den Tram ass an der Diskussioun. Och aner Strecke mussen verbessert ginn. Och Strecken - ech kommen ëmmer erëm dermadder, wéi se och ëmmer ausgesäit. Den Här Wiseler laacht schonn, hie weess, op wat ech elo kommen.

Wa mer Belval wierklech wëllen développéieren, mussen mer awer iergendeng kéier mëttelfristeg och eng Solitioun do fannen, wéi ee ka schnell an direkt vu Belval an d'Stad komme mat de Schinnen, egal wéi déi Solitioun ausgesäit.

Dat gesot, géif ech awer den Accord vu menger Fraktioun zu deem Projet respektiv deene fënnf Projeten hei ginn.

Ech soen Iech Merci.

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

► **M. Roger Negri (LSAP).** - Här President, Dir Damm an Dir Hären, als éischt wëll ech och dem Rapporteur Marc Spautz Merci soe fir seng exzellente Rapporten.

Mat dem Projet de loi vun haut gi fënnf Eisebunnsprojete gestëmmt, iwwert déi ech an zwou Ennerandeelungen schwätze wëll. Engersäits éischens déi Projeten, déi eng Erneuerung vun de bestehenden Infrastrukturen, e sougenannte Renouvellement à l'identique beinhalten. An zweetens anerersäits dann déi nei Projeten, déi zousätzlech zu de bestehenden Infrastrukturen kommen an als Premier établissement d'infrastructure, wann Der esou wëllt, gëllen.

Ennert deem elo grad als éischte Punkt genannte Projet fänken ech da mat der Nordstreck un. Vun de ronn 77 Kilometer Längt vun der Nordstreck vu Lëtzebuerg op Elwen-Grenz ass d'Streck tëscht Lëtzebuerg a Bieren hanner Ettelbréck zweegleiseg an duerno bis op Elwen op verschidde Tronçon eegleiseg.

A ronnen Zuelen ausgedréckt: Vun deene 77 Kilometer Streckelängt vun der Nordstreck sinn der 48 Kilometer zweegleiseg an 29 Kilometer eegleiseg. Dat sinn dann am Ganzen 125 Kilometer Gleislängt.

Vun desen insgesamt 125 Kilometer Gleiser gi mat dem Projet de loi vun haut der 47 Kilometer erneiert. Dat sinn 38% vun der gesamter Nordstreck.

Dës Gleiser hunn hir Liewensdauer vun ëm déi 30 Joer erreecht, wéi dat sengerzäit bei engem Gleis mat Holzschwellen normal war. Hei dierft also net méi ze vill laang gewaart ginn, fir des Aarbechten ze maachen, well dann domat d'Limite d'âge, wéi een esou schéi seet, vill ze vill laang géif iwwerschrafft ginn an domadder kéinte Sécherheestsproblemer optrieden, déi mer eis jo net leeschte kënnen.

Den Invest fir dese Projet vun der Nordstreck läit, wéi mer héieren hunn, bei 96,2 Milliounen Euro. Fir déi 47 Kilometer Gleisembau mécht dat ee Kilometerpräis vu ronn zwou Milliounen Euro. Wuelverstan ass dat de Präis fir eng Gleiserneuerung an net vun engem Embau vun enger Streck, deen natierlech vill méi héich läit a vun der Topographie ofhänkt.

Dir hutt am Rapport gelies, dass den Neibau mat Bëtonsschwelle gemaach gëtt, wou d'Liewensdauer iwwer 50 bis 60 Joer goe kann. D'Fro, firwat dëst net schonn a verstärktem Mooss éischer gemaach ginn ass, läit an der Tatsaach, dass fir den Ennerbau an der Zäit Héichuueweschlake vun de Schmelzen hei zu Lëtzebuerg geholl gi sinn, mä déi, well se porös waren, den héijen Oplagekräfte vun de Bëtonsschwellen net duergehale hunn. Do si sengerzäit, och bedéngt duerch déi vill lehmeg Biedem hei zu Lëtzebuerg, vill Problemer mat de Bëtonsschwellen entstanen an do ass dat erëm zäitweilig fale gelooss ginn.

Eréischt wéi d'Schlakentippen esou lues eidel gi sinn a fir de Stroossebau reservéiert bloufen, gi säit ronn zéng Joer fir de Gleisennerbau Natursteng aus Steekaulen - Carriären also - wéi zum Beispill Basalt an esou weider verschafft, déi et domat erlaben, bei engem awer verstärkten Ennerbau och Bëtonsschwellen anzubauen.

Här President, an de Joren no 1980 gouf d'Nordstreck hanner Ettelbréck vum Bierdener Tunnel, wéinst den 19 Tunnelen duerno, déi Richtung Elwen kommen, vun der Zweegleisegkeet op ee Gleis zrëckgebaut, fir domat an deem bestehende Gabarit vun den Tunnelen d'Elektrifikatioun vun der Nordstreck bis op Elwen a spéider bis op Léck ze erlaben. Wier dat sengerzäit net esou gemaach ginn, hätt d'Nordstreck keng Zukunft méi gehat.



Dass d’Nordstreck eng Zukunft huet, gesitt Der awer un deem héijen Invest vun ëm déi ronn 100 Milliounen Euro, fir quasi 40% vun der gesamter Nordstreck ze erneieren.

Dëst wollt ech eemol daitlech soen, well emol heiansdo ze héieren ass, dass net genuch an d’Zuchlinn vun der Nordstreck investéiert gëtt, wat jo, wéi mer elo gesinn hunn, évidemment net de Fall ass.

Här President, den zweete Projet aus der Kategorie Renouveau betrëfft de Projet vun der Erneuerung vum Stellwierk an der Gare Déifferdeng, dem Embau vun engem standardiséierten elektronische Stellwierk, an ass och méi wéi néideg, wéi den Här Rapporteur dat elo grad scho gesot huet, gradesou wéi d’Erneuerung vun den Héichspannungsleitungen, der sougenannter Caténaire, a grad och wéi de Gleisembau zu Déifferdeng selwer.

(Mme Lydia Mutsch prend la présidence.)

Als drëtten Projet gëtt op der Klengbettener Streck vun der Gare Lëtzebuerg Richtung Arel och d’Stellwierk mat de gesamte Signalisationsanlagen op déi heiteg erforderlech Sécherheitsnorme bruecht.

Well et sech hei ëm e Projet vun deem sougenannten Eurocap-Rail bezitt, dee jo vu Bréissel matfinanziert gi soll, wollt ech den Nohaltegkeitsminister Claude Wiseler froen, wéi den Avancement vun deem Projet ass. Zu deem Projet gehéiert jo, dass d’Streckevitesse erhéicht soll ginn, wat da relativ important Radiusvergrößerungen an de Kurve bedéngt, déi um Terrain awer ëmmer ganz opwendeg an och deier sinn an awer op enger Streck vu ronn 20 Kilometer vu Klengbetten op Lëtzebuerg kaum Zäitgewinn wäerte bréngen.

Dass esou Projeten an ekonomesch esou schlechten Zäiten dann ëmmer no hanne geréckelt ginn, ass absolut ze verstoen.

D’Suerg besteet awer doran, dass Caténaires och staark erneuerungsbedürftig sinn, gradesou wéi verschidden Ouvrages d’art wéi zum Beispill - ech huelen e konkret Beispill, wat ech gutt kennen - de Stroosentunnel ënnert der Eisebunn zu Mamer mat deem relativ héije Lehmtas.

Hei ass viru Joren der Mamer Gemeng e Projet virgestallt ginn, fir aus deem Tunnel e kombinierte Bréckeprojet ze realiséieren, wéi se op enger Partie anerer Plazen um CFL-Réseau och scho realiséiert goufen. Ënnert deem Tunnel ass och elo scho säit Joren en Netz gespaant, fir dass déi Steng, déi dauernd lass ginn, net op d’Strooss falen.

Ech hunn e bëssen d’Angscht, dass esou Situationen eemol zu seriöse Sécherheitsproblemer op der Streck vu Lëtzebuerg op Klengbetten féieren a wär frou, Här Minister, wann Der kéint eemol nokucken, ob dës spezifesch Bauwierker net erëm aus dem Eurocap-Rail-Projekt erausgeholl kéinte ginn, éier do eppes geschitt, wat mer all net wëllen.

Här President, da kommen ech zu deenen zwee leschte Projekte vun deene fënnf, déi an déi zweet Kategorie vu Projekte falen, dat heescht der Nei-Installatioun vun Infrastrukturen um CFL-Réseau.

Als Éischt dovunner wëll ech déi absolut sécherheitsrelevant Installatioun vum GSM-Eisebunnrséseau ernimmen, deem sougenannte GSM-R, wéi den Här Rapporteur dat och scho gesot huet, wou wéi gesot „R“ fir Railway steet.

De GSM-R steet an direkter Relatioun mat dem Projet vum europäeschen ETCS, dem „European Train Control System“, dee jo garantéiert, dass all Zuch bei engem rouden Signal automatesch ofgebremst gëtt, fir dass en Zuch net onbewusst duerch e rout Signal fuere kann.

De GSM-R, dee spezifesch ofgeséichert ass par rapport zu anere GSM-Réseauen an domat d’ETCS-Sécherheitsinstallatiounen absolut konsequent ofséichert, bedéngt niewent viller elektronischer Technik de Bau vun Elektromasten, fir déi entsprecheend Antennen drop ze installéieren an déi ënnereneen a permanentem Kontakt musse sinn, a kënnen deemno nëmmen op bestëmmte Plazen installéiert ginn, an net do, wou se am mannste stéieren, well se soss net optimal funktionéieren, an dat kënnen mer eis och aus Sécherheitsfroen net erlaben.

Deen zweeten a leschte Projet aus där Kategorie ass dann de Bau vun der Zweeagleisegkeet vum Tronçon de ligne tëschent Hamm ab der Polvermillen bis op Sandweiler.

Dëse Projet schreift sech an d’Verlängerung vun dem Bau vun der Verduebelung vum Viadukt vun der Polvermillen an, fir d’Fluiditéit vum Trafic souwuel op d’Nordstreck wéi op d’Waasserbëlleger Streck ze verbesseren an domat ze erlaben, dass d’Zich sech net méi op deem aktuelle Viadukt kräizen an déi entsprecheend Weichen dodrop domat och kënnen eliminéiert ginn, wat op där Plaz an där Héicht iwwert dem Stadgronn méiglech gëtt duerch den Neibau ebe vun deem parallel zweete Viadukt.

Well dëse Projet niewent dem Neibau vun der neier Streck tëschent Beetebuerg a Lëtzebuerg zu mengem Lieblingsprojet gehéiert, an awer och, well en am direkte Rapport steet mat dem Projet de loi vun haut iwwert d’Zweeagleisegkeet vun dem Viadukt op Sandweiler, wollt ech den Här Minister froen, ob en eis e puer Informatiounen iwwert de Projet vum zweete Viadukt kéint ginn.

Här President, als kuerz a knapp Konklusioun wëll ech festhalen, dass et kloer ass, dass d’Eisebunnprojeten deier sinn. Mä eng sécher Eisebunn huet en héije Präis. Deemno ass d’Décisioun vun der Regierung, trotz Scholdekris an den öffentliche Transport weider ze investéieren, déi richteg Décisioun, am Sënn vun enger nohalteger Entwécklung fir eist Land. An domadder ginn ech den Accord vu menger Fraktioun zu deemem Projet de loi a soen lech Merci fir d’Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **Mme la Présidente.** - Merci, Här Negri. Den nächsten agedroene Riedner ass d’Madame Lorsché, voilà. Madame Lorsché, Dir hutt direkt d’Wuert.

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Madame Presidentin, Dir Dammen an Dir Hären, villmools Merci dem Här Spautz als Rapporteur fir seng Erklärungen zu dësen zimlech technesch Projeten, déi d’Moderniséierung vun den Eisebunninfrastrukturen an eise Land solle weiderdreien.

Eleng d’Tatsach, dass mir haut iwwer direkt fënnf Dossiere schwätzen, beweist, dass den Handlungsbedarf grouss ass.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, vill ze vill laang war den Ausbau vum öffentliche Transport d’Stéifkand vun der Lëtzebuerger Mobilitéitspolitik. Vill ze vill laang huet Lëtzebuerg un enger Strategie festgehalten, déi dem Stroossebau bäi Wäitem méi Mëttele zur Verfügung stellt huet, wéi dem Ausbau vum öffentlichen Transport.

Hei geet ee Beispill duer, dat ass, wéi kéint et anescht sinn, dat vun der Nordstrooss, mat engem Investitionsvolume vun iwwer 650 Milliarden Euro, wou ee sech berechtigterweis dierf froen, wéi vill Schinne mat deene Milliarden hätte kënnen geluecht ginn. Duerfir hu mer haut fir déi Strategie ze bezuelen, an dat ass net ganz flott.

Mir bezuelen net nëmme mat enger miserabler Ökobilanz an enger grousser Öfhängegkeet vum Pétrol, mä och mat deelweis onattraktiven, ongenügenden a schlecht vernetzten öffentlichen Verbindungen, déi nach ëmmer vill Leit vum öffentlichen Transport ewechhalen.

Als Gréng hu mir déi Strategie ëmmer an ëmmer erëm kritiséiert, ouni vill Gehéier ze fanen.

(Interruptions)

► **Mme la Présidente.** - Wann ech gelift!

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Duerfir begrësse mir ëmsou méi ausdrécklech, dass haut ausnahmsweis net iwwert de Bau vu Stroosse geschwat gëtt, mä iwwer fënnf Projeten, déi de System vum Zuchverkier verbessern, zumindest op deene betraffene Strecken.

Är zouversichtlech Ausso, Här Minister, dass et haut bis iwwert d’Majoritätsgrenzen eraus zu engem Konsens géif kommen, wéi Dir dat an engem Interview gesot hutt, war also berechtigt.

Trotzdem wëll ech eng Rei Froen zu dëse Projeten opwerfen.

Ee vun de wichtegsten ass dee vun der Klengbettener Streck, well en enk mam Projet Eurocap-Rail vernetzt ass, domat eng international Envergure huet a vu grousser ekonomescher a kultureller Bedeitung fir Lëtzebuerg ass.

Grad wéi beim Stroossebauprojet vun der Liaison Michéville spilt och an deemem Dossier déi grenzüberschreidend Zesummenaarbecht eng wichteg Roll. A grad wéi bei der Liaison Michéville si mir och als Gréng der Meenung, dass Projeten, déi iwwer eis Grenzen eraus lafen, nëmmen da reüsséieren, wann d’Zesummenaarbecht mat den Nopere gutt funktionéiert a wa jiddweree sech un d’Spillregelen hält.

Där Meenung si mir iwwerens net nëmmen an der Chamber, Här Engel, mä där Meenung si mir och an de Gemengen, sief et am Interessi vun der Ëmwelt, wéi bei der Liaison Michéville, sief et am Interessi vum Timing, wéi hei.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, ouni eis Regierung wëlle responsabel ze maache fir d’Verschleefung op belscher Säit, hale mer awer drop, dass d’Verantwortung, déi Lëtzebuerg an deem Dossier dréit, net einfach ënnert den Dësch gekieert gëtt. Well d’Verantwortung am Projet Eurocap-Rail ass grouss, an dësen Dossier ass en Deel dervun.

Mir wëllen och net ënnert den Dësch kieren, wéi vill Geld de Lëtzebuerger Stat schonn an deemem Projet hänke gelooss huet. Fir d’Moderniséierung vun der Klengbettener Streck hat d’Europäesch Kommissioun eise Land ursprénglech e Kofinanzement vun 23,5 Milliounen Euro zougeséichert. Well d’Aarbechten awer net schnell genuch weiderkouden, ass dee Montant drastesch ëm 20 Milliounen reduzéiert ginn, an och déi lescht dräi Milliounen riskéiere gestrach ze ginn, well d’Échéance vun 2015, déi vun der Europäescher Kommissioun fixéiert ginn ass, kaum ka respektéiert ginn.

Fir Transparenz an dësen Dossier ze bréngen a fir bei der Europäescher Kommissioun nach eppes ze erreechen, fuerdere mir d’Opstellung vun engem klaren an asiichtbaren Zäitplang fir sämtlech Moossnamen, mam Engagement natierlech, déi Moossnamen och an engem strenge Zäitlimite ëmzesetzen.

Mir fuerderen dernieft och méi prezis Informatiounen fir d’Leit. D’Retarden op der Streck Lëtzebuerg-Arel sinn nämlech net nëmmen eng Ausnahm, mä lues a lues en Dauerzoustand. Et wär net nëmme logesch, d’Leit méi gezielt ze informéieren, mä et ass och eng Obligatioun, d’Leit regelméisseg iwwert d’Grënn an iwwert d’Auer vun de Retarden an d’Bild ze setzen an hinnen Auswäichméiglechkeeten unzibide respektiv si iwwer hiert Recht op Entscheedung ze informéieren. Och wann d’Dauer vum Chantier net duerch eng gutt Informationspolitik verkierzt ka ginn, esou klëmmt doduerch awer d’Verständnis an d’Gedold bei de Leit.

En zweete Projet, op deen ech kuerz wëilt agoen, ass dee vun der Verduebelung vun de Gleiser op der Streck Hamm-Sandweiler, wou en Zousazkredit vun 102 Milliounen néideg ass an et domat praktesch zu enger Verduebelung vum initiale Käschtepunkt kënnt. Mir kënnen duerchaus domat liewen, dass nohalteg Projekte wéi dësen e Stéck méi deier gi wéi virgesinn, well se e Gewënn fir d’Ëmwelt sinn. Woumat mir awer manner gutt liewe kënnen, ass, dass hei am Ganzen 215 Milliounen Euro investéiert ginn, ouni dass de Bau vun enger Vëlospist laanscht den Tracé vum Zuch seriö a Betruucht gezu gëtt.

Grad hei hätt sech eng gutt Geleeënheet gebueden, fir eng intelligent Vernetzung vum Zuch mat engem nach méi ëmweltschonenden Transportmittel hierzustellen an domat d’Logik vum neie Mobilitéitskonzept konkret ëmzesetzen.

► **Une voix.** - Très bien!

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Ouni wëllen d’Expertin ze spillen, mengen ech, dass dësen zentral geleeenen Tracé virun allem vu senger Lag hier ganz interessant gewiescht wär, fir eng Vëlospist unzuleen, an dass eng sënnavoll Ergänzung zum Zuch hätt kënnen hiergestallt ginn, och wann den Terrain net nëmmen aus Sand besteet. Déi Chance fir de Vëlo schéngt awer hei leider verpasst!

Nom Zentrum dann an de Süden, bei d’Moderniséierung vun der Déifferdenger Gare, wou ënner anerem nei Quaien, Caténaires a Verbesserung vum festen Infrastrukture virgesi sinn. D’Fro, déi sech berechtigterweis un dëse Projet uschleisst, bezitt sech net op eng performant Technik, op Signalisationsanlagen oder modern Quaien, mä villméi op d’Attraktivitéit vun der Déifferdenger Gare a vu villen anere Garé méi am Land.

Während d’Garé sech am Ausland oft regelrecht zur Visitékaart vun enger Stad entwëckelen, gi se an eise Land ëmmer méi op Quaien an op Distributionsapparater ouni Gesiicht reduzéiert. Datt Garen, déi weder Openthaltsraum nach kleng Geschäfte oder Lokaler ubidden, komplett onattraktiv sinn an d’Leit, virun allem och eeler Leit, méi ofschrecke wéi unzéien, ass kee Wonner, zemoos well op deene Garen d’Sécherheitsgefäll net grouss ass.

Mir sinn eis duerchaus bewosst, dass Léisungen opgrond vun der limitierter Plaz zu Déifferdeng net op der Hand leien. Mir mengen awer, dass hei onbedéngt no Weeër misst gesicht ginn, fir déi Déifferdenger Gare zum Liewen ze erwächen a gläichzäiteg d’Sécherheet op enger Plaz ze erhéijen, déi a leschter Zäit ëmmer méi zum Affer vu Vandalismus a Gewalt gëtt. Déifferdeng als drëttréisst Stad vum Land an als Stad mat engem groussen Entwécklungspotenzial huet an eisen Ae jiddefalls eng lieweg Gare verdéngt, an net eng Geeschtergare mat e puer Bänken op engem Quai, och wann en nach esou modern ass.

Domat sinn ech bei der Benotzerfrëndlechkeet vun de Garen, där an dëse Projeten eiser Meenung no net genuch Rechnung gedroe gëtt. Wa mir et, wéi haut, fäerdegbréngen, déi intern Kommunikatioun am gesamte Réseau mat engem héich technologesche Projet - dann nennen ech en och nach: den ERTMS/GSM-R - op dee leschte Stand vum Fortschritt ze bréngen an international matzehalen, dann ass dat natierlech eng gutt Saach.

Manner begrëssenswäert ass et fir eis, dass net genuch un d’Clienté geduecht gëtt, wann et ëm d’Kommunikatioun geet. Während d’Clienten am Ausland praktesch op all Gare iwwer modern Anzeigetafele prezis a regelméisseg iwwer all Retard informéiert ginn, lafe mir där Technik säit Joren hannendrun.

Och haut komme mir am Service um Client kee Meter weider, trotz groussen Investissementen an d’Technik vun der Kommunikatioun, woubäi ech wëll drop hiweisen, dass héiergeschiedegt Persounen d’office vun den Informatiounen, déi lauthals iwwert d’Quaien ertéinen, ausgeschloss sinn. Soulaang wéi d’Informatiounen just iwwert den akustesche Wee erfollegen, soulaang bleift de Persounen, déi schlecht oder guer net héieren, de Wee zur Gläichberechtigung bei den Informatiounen am Zuchtrafic verspaart.

Ofschléissend nach e Wuert zum Projet „Nordstreck“, wou et virun allem ëm den Entretien an eenzel technesch Verbesserungen op enger Streck vu 47 km vun insgesamt 76 km geet. Ouni dës Aarbechte wëllen a Fro ze stellen, géife mir awer gare wëssen, ob dës Aarbechte méi eng grouss Pünktlechkeet a méi en héijen Takt op där Streck erméiglechen. Mir géifen eis et wënschen!

Mir géifen eis och wënschen, dass nach eemol eeschthaf iwwer eng flächendeckend Verduebelung vun de Gleiser vun Ettelbréck erop an den Norden nogeduecht gëtt, fir d’Effikassitéit vun där Streck ee fir alle Mol ze erhéijen an den nohaltegen Tourismus domat méi attraktiv ze maachen.

Léif Kolleeginnen a Kolleegen, trotz eise méi kriteschen Iwwerleungen zu deem Pak vu Projekte bleiwe mir der Meenung, dass d’Richtung haut stëmmt, well d’Weiche richtig gestallt ginn. All Zousazkredit, dee mir haut stëmmen, ass e Kredit fir d’Ëmwelt, och an Zäite vu Kris. An deem Sënn ënnerstëtzt déi gréng Fraktioun déi fënnf Projeten an hirer Integritéit.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **Mme la Présidente.** - Merci, Madame Lorsché. Deen nächsten agedroene Riedner ass den honorabelen Här Gibéryen. Dir hutt d’Wuert, Här Gibéryen.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Merci, Madame Presidentin. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, natierlech wëll ech och vun eiser Säit aus dem Kolleeg Marc Spautz Merci soe fir säi wierklech detailléierte Rapport, deen en hei gemaach huet, wou en dann all Detailer an technesch Daten eis hei virgedroen huet. Ech mengen, dat ass net méi ze iwwertreffen. A vu datt et och eng relativ komplex Matière ass, soll een dat och net versichen. Duerfir kann ee sech nëmmen deem uschleissen, wat hei gesot ginn ass, a Merci soen.

Ech mengen, Här President - eh, Madame Presidentin! -, mir hunn net méi spéit wéi gëschter hei an den Debatten zur Lag vun der Natioun iwwert d’Prioritéiten an den Investitiounen an d’Infrastrukture geschwat, an ech mengen, dass mer e parteiwwergräifenden Accord gëschter hei am Haus haben, dass den öffentlichen Transport misst eng absolut Prioritéit behalen an den Investitiounen, dass do net dierft gekierzt ginn, mä dass mer dem öffentlichen Transport missten eng absolut Prioritéit ginn.

Ech mengen, mat deene fënnf Projeten, déi haut hei zur Diskussioun stinn an och zum Vote stinn, gëtt dat am Fong och dokumentéiert, an zwar ganz séier, dass erëm eng ganz Rei vu Projeten elo hei gestëmmt ginn, fir am öffentlichen Transport se investéieren.

Ech wëll net op déi eenzel Projeten agoen, dat hu meng Virriedner vun alle Facetté gemaach; ech wëll just e puer prinzipiell Iwwerleunge maachen.

Ech mengen, déi éischt ass: Wa mer gären hätten, dass ëmmer méi Leit op den öffentlichen Transport eriwerginn, dann hu mer verschidde Konditiounen, déi mer mussen erfüllen. Déi éischt ass emol, dass mer den öffentlichen Transport ausbauen, flächendeckend ausbauen, zweeagleiseg ausbauen - an dat gëtt jo och zum Deel erëm mat dëse Projekte realiséiert - an e mat der Groussregion esou gutt wéi méiglech kënnen verbannen.

Ech sinn iwwerzeegt, dass d’Leit op den öffentlichen Transport ginn, deen a Konkurrenz steet mat dem Auto, well den öffentlichen Transport besser ass wéi den Auto. Ech mengen, och mir als Partei sinn ëmmer agezerrt fir de gratis öffentlichen Transport. Mir sinn eis awer bewosst, dass d’Fro vum Präis, ob e gratis ass oder net gratis ass, net déi éischt Fro ass, déi d’Leit sech



stellen. Déi éischt Fro, déi d'Leit sech stellen, ass: Ass den öffentlichechen Transport fir mech, fir meng Bewegung, déi ech all Dag muss maachen op d'Aarbecht an zréck, ass en do besser?

Wann d'Leit méi séier op hir Aarbecht kommen a se kommen och erëm gutt zréck, a se kommen och ëmmer dohin an ëmmer zréck, ech mengen, dann ass et e Virdeel, well d'Leit haut mussen an de Stau stoen, fir moies an d'Stad eranzefueren. An et gesäit een dat do, net nëmmen op der Schinn, mä et gesäit een et och beim Bus: Do, wou et Busspure gëtt an d'Leit stinn am Stau an d'Busse fuere laanscht, déi Busse sinn an der Regel alleguer voll, well einfach den öffentlichechen Transport do besser ass wéi den Auto.

Mir stinn also un éischter Stell an enger Konkurrenz zum Autosverkëier, an duerfir muss den öffentlichechen Transport besser si wéi den Auto, fir datt d'Leit e benotzen. Wann dat net de Fall ass, benotzen d'Leit en net.

Een anere Punkt, dat ass, datt mer mussen higoen an eisen öffentlichechen Transport esou frëndlech maache wéi méiglech. Ech mengen, do gëtt jo ganz villes gemaach, wa mer haut kucken, déi nei Garen, déi nei Aménagement, déi do gemaach ginn iwwerall, quitte datt dat hei zu Lëtzebuerg ëmmer e bësse méi laang dauert, wéi dat am Ausland de Fall ass. Well wa mer a Frankräich kucken, wéi laang datt déi brauchen, fir do eng TGV-Streck vun Honnert oder e puer Honnert Kilometer ze bauen - mir hei brauchen dacks fir e puer Kilometer ze bauen déiselwecht Zäit!

Ech mengen, wat een nach muss festhalen: Mir hunn haut hei och e puer Rallongen, wat d'Kreditter ubelaangt, déi mer stëmmen, mä mir hunn awer viru Kuerzem och an der Comexbu e Rapport virgeluecht kritt iwwert déi Projeten, déi am Lafe sinn, an do muss een dann awer zur Satisfaktioun feststellen an och zu deene Leit, déi do d'Responsabilitéit fir déi Investitiounen hunn, datt praktesch all déi Projeten, déi en cours sinn, datt déi Projete praktesch alleguer am Kader vun de gestëmmten Devisé sinn.

Och dat, mengen ech, ware mer an der Vergaangenheet net esou gewinnt, an och dat, mengen ech, gëtt eis méi eng Planungssécherheet fir d'Zukunft, wa mer gesinn, datt och déi Projeten, wa se realiséiert ginn, datt déi dann och an den Devisé bliewen.

Wat vläicht interessant wier, dat wier, wann den Här Minister eis géif eng Kéier en aktualiséierten Investitiounsplang maachen, wou e géif déi eenzel Projete vläicht opféieren, a wat fir engem Zäitraum - déi elo lafen -, wéini datt déi fäerdeg sinn, a wéini dann déi aner géifen ugoen, a wéini datt déi geplangt wieren, datt ee wirklech iwwer en Zäitraum vu fënnf, zéng Joer géif gesinn, wat alles zäitlech geplangt, och zäitlech kéint realiséiert ginn an iwwer wat fir eng Zäitphas, datt een dat méi kloer a prezis virun den Aen hätt.

Well ganz dacks stëmmen mir heibanne Projeten an da menge mir jo ëmmer, da géif den Dag drop ugefaange ginn, an dann dauert et dacks Méint, wann net souguer Joren, bis déi Projeten an d'Rulle kommen a bis se fäerdeg sinn. Duerfir wier et och flott, wann een en aktualiséierten Investitiounsplang vun deene Projeten, déi lafe respektiv déi geplangt sinn, kéint kréien.

Dat gesot, Här President, sinn ech frou, vun eiser Säit aus och kënnen den Accord zu dëse Projeten ze bréngen.

► **Mme la Présidente.** - Merci, Här Gibéryen. Et ass kee weidere Riedner agedroen, sou dass d'Wuert un d'Regierung weidergeet. Här Minister Wiseler, dann hutt Dir d'Wuert.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Villmools Merci. Ech fänken och un, andeems ech selbstverständlech dem Marc Spautz als Rapporteur villmools Merci soe fir déi Aarbecht, déi e gemaach huet, mat den noutwendegen technesch Detailer an allem, wat muss sinn. A wann hien an den Här Negri bis de Projet erkläert hunn, da bleift mir um technesche Standpunkt natierlech guer näischt méi ze soen, well si hu méi gesot, wéi ech dozou ze soen hat.

Ech wëll awer vläicht dann éischter op dem politesche Plang e puer Saachen derbäisoen. Well am Fong, wann een déi fënnf Texter hei kuckt, dann huet ee jo d'Impressioun, datt et fënnf separat Texter sinn, fënnf separat Projeten, déi net direkt eppes mateneen ze dinn hunn, déi einfach duerch den Zoufall hei zesummekomm sinn an och nach duerch dem Conseil d'État seng allerleschte Wënsch dann an een Text zesummegepaakt gi sinn.

Dat ass awer net esou. Well et ass ganz kloer, wann een déi Texter eng Kéier kuckt - firwat mer se maachen, a wat fir enger Perspektiv se gemaach gi sinn -, da gesäit ee ganz kloer, datt hannert deem, wat mer amgaang sinn ëmzesetzen, e ganzt Konzept vum öffentlichechen Transport steet. An dräi Punkte géif ech résüméieren, wann ech einfach kucken, wat mer hei amgaang sinn ze maachen, d'Zilsetzunge vun deenen Texter.

Dat Éischt geet natierlech drëm, eist Schinnenetz auszubauen. Net egal wou, mä do, wou mer et brauchen, do, wou mer et am meeschte brauchen, an do, wou den Zuch eis wichtig ass.

Dat Zweet geet drëm, evidententerweis d'Sécherheet ze vergrësseren. Mir hu gesinn, wat an deene leschte Jore fir Accidenter am Ausland konnte virkommen, a mir maachen alles hei an och um Stroosseréseau an och um Flughafen, fir datt mer déi noutwendeg Sécherheet kënnen garantéieren.

An dat Drëtt um Konzept, dat ass dann, méi Qualitéit eranzeféieren, méi Qualitéit fir d'Passagéier, datt den öffentlichechen Transport och attraktiv gëtt an datt mer, soubal mer Capacitéite fräi hunn, och kënnen sécherstellen, datt Leit vum Individualverkëier op den öffentliche Verkëier tentéiert sinn iwwerzeschalten.

Duerfir och: An deem ganze Konzept vun der Mobilité durable, do gëtt et eng Rei Prioritéiten. A wann ech déi Prioritéiten nach eng Kéier einfach opzielen an hiren Zilsetzungen, dann ass et kloer an däitlech, datt mer wëllen den Ausbau maachen do, wou mer am meeschte Capacitéit brauchen.

Wou brauche mer am meeschte Capacitéit? Mä evidententerweis do, wou mer an de Spëttestonnen op deene grouse Sträng aus den Transfrontaliersberäicher musse massiv vill Leit an déi Géigend bréngen, wou geschafft gëtt, nottamment an der Peripherie, an den Alentours vun der Stad Lëtzebuerg. Dat ass eis Prioritéit, an do muss den Zuch och d'Réckgrat gi vun dem öffentlichechen Transport. Iwwerall do, wou vill Leit wäit a schnell mussen transportéiert ginn, ass den Zuch dat allerbescht Transportmëttel, an do musse mer e verstärken.

A genau dat ass et, wat mer maachen. Mir musse Lëtzebuerg-Beetebuerg bauen, mir mussen d'Péitenger Streck fäerdeg zweegleiseg maachen a mir musse kucken, datt mer och déi Streck an d'Belsch - an duerfir hu mer haut hei deen éischten Deel vun der Klengbettener Streck - a schlussendlech déi Streck an Däitschland - an duerfir hu mer et haut hei, déi Zweegleisegheet tëschent Hamm a Sandweiler -, datt mer déi maachen.

Also déi Neibauten, déi mer hei virgesinn, fir déi mer hei Suen haut de Mëtteg stëmmen, déi passen also ganz genau an dat do Konzept eran. Eng Verbesserung vun eise Sträng, do, wou mer Capacitéite méi wëllen hunn, do, wou mer d'Capacitéit um Lëtzebuurger Réseau brauchen. Duerfir maache mer dat haut an duerfir maache mer et op deenen do Strecken an net nécessairement op anere Strecken, wou et manner gebraucht gëtt.

Den Här Negri huet eng Rei Froen iwwert déi Klengbettener Streck och gestallt. Do wëll ech em direkt äntwerten. Hie freet: „Wat ass den Échéancier vun där Streck?“

Dir wësst, datt mer et ofgemaach hu wéi a Stroossebauprojeten, datt mer kucken, fir eis Projeten esou wäit wéi méiglech an deenen Etappen ze maachen, wou et sénnvoll ass a wou mer déi finanziell Iwwerbléckbarkeet kréien. Duerfir stëmmen mer haut déi éischt Etapp, datt ass de Renouvellement vun de Postedirecteuren - et ass beschriwwen ginn - fir déi 49 Milliounen. Dat ass e Projet, deen dann, soubal mer elo ukommen, datt heescht kuerzfristeg wäert lassgoen, deen tëschent 2012 an 2015 geplangt ass.

Déi Phas 2 vun der Réélectrificatioun vun där Streck, do wësst Der, datt mer schonn d'Autorisatioun am Oktober hei vun der Chamber fir d'Planificatioun kritt hunn. Och do wäert elo déi nächst legislativ Phas relativ schnell kommen, déi Phas ass ab 2013, tëschent '13 a '16 a sech geplangt. An dann déi drëtt Phas, wat d'Modernisatioun vun der ganzer Linn ass, déi ass do hannendru geplangt, wou mer d'Datumen haut nach méi schwéier hu virauszegesinn. Mä dat ass dann déi nächst Phas, déi do hannendrukënn.

An déi Bréck, déi dem Här Negri aus bekannte Grënn och um Häerz läit, déi ass natierlech och geplangt ginn ze erneieren, mä do sinn d'Kreditter virgesinn net an den Texter hei, fir datt mer déi och kënnen esou schnell wéi méiglech maachen, mä an dem Entretien constructif ass se séparéiert virgesinn, sou datt Der och keng Angscht fir Är Bréck do musst hunn.

Evidenterweis ass d'Nordstreck fir eis och eng wesentlech Streck, an eng Nordstreck, déi,

musst Der wëssen, net nëmmen duerch dëse Projet, dee wichtig ass, well mer mussen eng Rei Erneuerunge maachen, mä och duerch eng ganz Rei aner Projeten nach u Qualitéit gewënn.

Wa mer all déi Park & Ridë bauen, déi geplangt sinn, ob se elo zu Ettelbréck, zu Miersch, zu Colmar-Bierg, zu Luerenzweiler oder op der LuxExpo sinn, dann ass et ganz genau, fir op dem ganze Laf vun där Streck och esou vill wéi méiglech Passagéier vun der Strooss, vun der Nordstrooss op d'Nordstreck eriwuerzekréien an esou den öffentlichechen Transport och ze favoriséieren.

A wa mer virgesinn hunn, fir en Arrêt „Pont Rouge“ ze maachen, ënnert der Rouder Bréck, wou d'Leit kënnen eropfuere an dann op en Tram ëmwiesselen, mä dann ass et zu engem groussen Deel och, well dat e risen Avantage fir d'Nordstreck wäert sinn. Déi Leit, déi aus dem Norde kommen, wëllen op de Kierchbiere goen oder wëllen an d'Stad fuere, brauchen net méi weiderzefuere bis op d'Gare centrale an do op den Zuch (veuillez lire: Bus) ze wiesselen, fir op en anert Verkëiersmëttel ze kommen, an dann erëm op dem Kierchbiere sech duerno verdeelen ze loossen.

Mir gewannen deene Leit tëschent 20 Minuten, heiansdo eng hallef Stonn, moies an owes. Wann Der lech ausrechent, wéi vill dat den Dag a schlussendlech d'Joer mécht, da gesitt Der, datt mer mat deenen Investissementer déi Nordstreck revaloriséieren a wat mer mat deenen Investissementer all deene Leit, déi den öffentlichechen Transport benotzen, och Zäit spueren.

Wat déi aner Projeten ugeet, wéi d'Gare vun Déifferdeng, dat ass evident, datt mer domat wëllen déi Gare, déi technesch muss erneiert ginn, well se vun enger Rei Jore scho staamt, well se iwwerlieft ass zu engem Deel, datt mer eng ganz aner Qualitéit och dohinner wäerte bréngen.

Da wëll ech awer och der Madame Lorsché soen, well si elo Déifferdeng als Geeschtergare hei bezechecht huet, datt ech dat awer elo wirklech net esou gesinn, well et eng Gare ass, déi vill gebraucht gëtt, a well och evidententerweis eis Zilsetzunge vun deenen nächste Jore sinn, och e ganz groussen Akzent op déi multimodal Ëmsteigeplazen ze setzen.

Wa mer zum Beispill eng Gare Belval gebaut hunn, wa mer déi grouss Embauten op der Stad-Lëtzebuurger Gare hunn, wa mer zu Ettelbréck d'Gare plangen a wa mer nach aner Planificatiounen maache vun Ëmsteigestatiounen ronderëm d'Peripherie an op anere Garen, dann ass et ganz kloer, well fir eis d'Ëmsteigeméiglechkeet op de Garen tëschent dem Zuch, dem Bus, der Mobilité douce a schlussendlech och engem Tram op verschidde Stationen e wesentleche Punkt ass, well déi Vernetzung vun den öffentlichechen Transportméiglechkeeten ëmmer méi rapid muss goen, well mer ëmmer méi vernetzt hei mussen eise Réseau denken.

Et geet net méi haut, datt een een Transportmëttel am öffentlichechen Transport hält, fir vu senger Aarbecht heemzekommen an ëmgedréit, mä et muss ee schonn d'Ëmsteige mat a Kaf huelen, fir datt dat sénnvoll a logesch gëtt.

A wann Der da kuckt - an den Déifferdenger Buergermeeschter wäert do sécher net de Contraire soen - all déi Projeten, déi mer fir déi nächst Jore ronderëm d'Gare an an der Émgéigend, mä net nëmmen op Kreditter vun der CFL, och - dommerweis - op Kreditter vu Ponts & Chaussées hunn, fir déi Busgaren, fir déi Stroossen, fir dat ganz Netzwerk, fir Park & Riden do ze maachen a fir och dann dee ganze Komplex ronderëm d'Gare, dat heescht, dee ganzen Zentrum do vun Déifferdeng ze erneieren, da gesitt Der, datt dat e wesentleche Punkt vun eiser ganzer Politik ass.

D'ailleurs maache mer dat an enger ganz guder Kollaboratioun mat de Gemengenauctoritéiten vun Déifferdeng. Dat ass e gemeinsame Projet, an ech mengen, wa mer dee bis realiséiert hunn, dann hu mer fir Déifferdeng gemeinsam enorm vill gemaach.

An dann deen anere Projet vun dem GSM fir den Zuch, datt ass natierlech e Sécherheitsprojet. Dat ass evident, an dat brauche mer och, an duerfir sidd Der jo och all domadder d'accord.

Mä ech wëll dann awer och der Madame Lorsché dorobber äntwerten, datt et net esou ass, datt dat deen eenzege Projet ass, dee mer virgesinn hunn. Dat hei ass nun effektiv e Sécherheitsprojet. Mä et ass och ganz kloer, datt d'CFL momentan amgaangen ass ze schaffen op engem Projet, fir jiddweree vun hiren eenzelnen Zich mat engem GPS ze équipéieren a fir déi ganz Schaltstatioun esou ze maachen, datt mer also kënnen ganz enk suivéieren, wou jiddwer Zuch drun ass, datt mer de ganze Réseau kënnen openeen ofschalten, a fir dann - an enger zweeter Etapp - och déi do Donnéeën

de Passagéier, de Benotzer vum Zuch op de Gare weiderzeginn iwwert Tableaux, wou genau dropsteet, wéini wat fir een Zuch da kënn a wou d'Informatiounen besser kënnen lafen, wéi dat haut de Fall ass.

Dat ass par ailleurs e Projet, dee scho virun enger Rei Zäit ugefaange ginn ass an deen Enn 2012, 2013 wäert sinn, dat heescht, deen dann op deene grouse Garen och fir jiddwereen disponibel ass, sou datt mer do natierlech deenen Demandé Rechnung droen.

An datselwecht geschitt och fir de Bus. Fir den RGTR-Bus si mer amgaangen, genau deeselwechte System ze maachen. Mir hunn eng Ausschreiwung virun e puer Méint gemaach fir all RGTR-Bussen, also net nëmme fir déi vum AVL, déi et elo schonn hunn. Dat soen ech mat e weínege Näid och fir dat, wat d'Stad effektiv an deene leschte Jore fäerdegbruecht huet.

Mä hei sinn 30 Gesellschaften, mat deene mer schaffen, duerfir brauche mer e weínege Zäit derfir, fir genau datselwecht och fir d'RGTR-Bussen ze maache respektiv fir d'AVL-Bussen, a souguer op engem System, wou evidententerweis d'CFL, d'AVL, den RGTR an d'Stad Lëtzebuerg interconnectabel sinn, sou datt mer de ganze Réseau vun do aus kënnen surveilléieren. Ech fannen dat e wesentlechen an e wichtige Projet, selbstverständlech.

Dann nach e puer Wuert, well den Här Gibéryen richtig gesot huet, datt dat hei eng Rei Projete sinn, déi méi deier sinn, wéi se initialement geduecht waren. Dat ass absolut richtig. Hei hu mer mat zwee Projeten - deen Hamm-Sandweiler an den ERTMS-Projet ze dinn, déi gestëmmt gi waren duerch Gesetzestexter 2003 ënnert där aler Prozedur, wou mer wirklech eng grob Aschätzung haten iwwer Études de faisabilité oder Étude-sommaire, wat de Käschtepunkt soll sinn.

Dir wësst, dee Projet Hamm-Sandweiler, deen ass bal nach net ugefaangen, do si just e puer kleng Saachen dra gemaach. Ech hu wirklech drop gehalen - well mer nach immens vill Suen hätten an nach ganz vill kéinte momentan bauen, ier mer missten en zweete Projet stëmmen -, datt mer dat sollen direkt maachen, dat heescht an der Comexbu eis eens ginn, wéi mer dee ganze Projet do ugin, an - ier mer elo an de richtige Chantier kommen - och direkt dee richtige Präis der Chamber matdeelen, fir datt korrekt jiddweree weess, vu wat e schwätzt, a fir datt déi Engagementer an déi Autorisatiounen, déi d'Chamber der Regierung an dem Minister gëtt, och bis zum Schluss ausgewise sinn a fir datt mer kënnen korrekt mat lech ëmgoen an dat maachen. Datselwecht gëllt bei dem GSM-System, wou 2003 net gewosst war, wat dat alles géif technesch beinhalten.

Wat déi Escher Streck ugeet, Här Berger, just do nach d'Antwort: Mir hunn eng Rei Prioritéite misse setzen. Ech hunn datt schonn e puermol gesot. D'Escher Streck ass momentan manifestement net ënnert de Prioritéiten, aus deem ganz einfach Grond, well déi 1,6 Milliarden Euro, déi se géif kaschten, eis net dat bréngen, wat mer u sech fir deen do Investissement kënnen erwaarden an datt u sech d'Erneuerung vun der Beetebuurger Streck an d'Veiergleisegkeet vun der Beetebuurger Streck, déi och op Esch féiert, eis vill méi Potenzial bréngt an dee Moment och déi Escher Verbindung mat verbessert.

Prioritéite muss ee setzen, alles kann een net bauen. D'Beetebuurger Streck ass eis Prioritéit, d'Escher Streck ass se net - momentan. Et kann een net alles zur selwechter Zäit, haaptsächlech an deene Phasen, wou ee Schwierigkeeten huet.

An da soen ech nach gär e puer Wuert iwwert dem Här Negri säi Lieblingsprojet. Also, wann dee Lieblingsprojet vum Här Negri een ass, deen a mengem Departement ass, da ginn ech och dovunner aus, dass ech säi Lieblingsminister sinn, an dësem Fall. Wann dat...

(Hilarité générale et brouhaha)

Wann dat esou ass, da soen ech nach mat vill méi Pläsiere, wat ech em elo wollt erklären.

(Interruptions)

Dat ass an der Rei. Ech leeën d'Hand elo net an d'Feier, mä ech ginn em awer eng Antwort op seng Fro.

Ech ginn em awer eng Antwort op seng Fro, dat ass, datt dat, wat mer elo amgaange sinn ze maachen um Viaduc, effektiv e Projet ass, dee relativ gutt weidergeet, wou elo d'Pile-intermédiaire scho quasiment fäerdeg sinn, wou déi Piles, déi situéiert sinn op de Säite vun där grousser Bréck, Enn 2012, uganks 2013 och wäerte gemaach ginn, wou d'Charpente métallique, also den Tablier, momentan amgaangen ass fabrizéiert ze ginn, a wou ee kann erwaarden tëschent Summer 2012 bis Summer 2013, datt de Montage dovunner sur place gemaach gëtt an engem Atelier provisoire de soudage an



de peinture, deen dann do dat Ganzt wäert exekutieren.

An de véierte Punkt, dat ass, datt mer duerno hannendrun op déi ganz Aarbechte kommen, déi am Remblai musse gemaach ginn. Dat wäert d'nächst Joer ufänken, an am Prinzip misste mer mat deem hei Projet 2016 definitiv alles ofgeschloss hunn.

Ech muss effektiv soen, et ass e wesentleche Projet, well en eis méi Capacitéit op deem ganzen Nordausgang do gëtt, an et ass e Projet, dee relativ schwierig war, ze maachen, well e sech jo och an d'Alstad e weineng eraschreift, mä, wann een e kucke geet, da gesäit een, datt een hannert der Bréck momentan déi nei Bréck gutt verstoppt huet an dat sech och harmonesch draschleisst.

D'ailleurs wëll ech soen, fir déi Leit, déi et interresséiert, huet d'CFL och grouss Efforté gemaach, fir e Stand opzemaachen, hannendrun, wou ee kann d'historesch an d'technesch Explikatiounen sur place kréien. Also, all déi Leit, déi sech dofir interesséieren, kënnen de Suivi vun deem flotte Chantier dann och live do matkréien.

Ech soen lech Merci fir d'Ennerstëtzung a Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **Mme la Présidente.** - Merci, Här Minister. Domat ass d'Diskussioun elo ofgeschloss, a mir kënnen zur Ofstëmmung kommen iwwert de Projet 6430.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6430 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmen kann ufänken. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Quorum ass elo erreecht. De Vote par procuration. De Vote ass heimadder ofgeschloss.

D'Resultat ass: 59 Oui, keng Abstentioun a keen Non.

Résultat définitif après redressement: le projet de loi 6430 est adopté à l'unanimité des 60 votants.

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

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

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

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

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

M. Serge Urbany.

Domat ass de Projet ugeholl ginn, a mir kënnen och froen, ob d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel gëtt.

(Assentiment)

Dat ass dann domat décidéiert.

Mir kéinte weiderfuere mam nächste Projet de loi, dat ass de Projet 6375, en Ofkommen iwwert d'Schafe vun der Banque européenne fir d'Reconstructioun an den Développement. Hei ass d'Riedezäit nom Basismodell festgeluecht. D'Wuert geet direkt un de Rapporteur vum Projet de loi, an dat ass an deem Fall den honorabelen Här Fernand Boden. Här Boden, Dir hutt d'Wuert.

3. 6375 - Projet de loi approuvant deux amendements à l'Accord portant création de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement

Rapport de la Commission des Finances et du Budget

► **M. Fernand Boden** (CSV), *rapporteur.* - Madame Presidentin, Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleegen, bei deem Gesetzesprojet geet et drëm, den Accord iwwert d'Schafung vun der BERD, der Europäescher Bank fir Erëmpbau an Entwécklung, esou ëmzeänneren, datt

hiren Interventionsberäich erweidert gëtt an datt si an Zukunft och an de Länner vum südlechen a vum östlechen Deel vum Mëttelmier operéiere kann.

D'BERD ass 1991 geschaf ginn nom Berliner Mauerfall, fir deene Länner, déi bis dohinner ënner sowjeteschem Afloss gestan hunn, ze hëllefen, sech hin zur Demokratie, sech hin zur Maartwirtschaft ze entwéckelen. D'BERD ass dat eenzegst internationaalt Finanzinstitut, wat sech ausschliesslech drëm bekëmmert, den Iwwergang vun den Ekonomien vun esou Länner hin zu Maartwirtschaften ze favoriséieren an do d'Privatinitiativ an den Entrepreneurgescht ze fördern.

D'BERD huet haut 63 Actionnaires - 61 Länner, d'Europäesch Unioun an d'Europäesch Investitionsbank - a si huet Projete realiséiert an 30 Länner vun Zentraleuropa bis an Zentralasien.

Déi cumuléiert Engagementer vun der BERD vun 1991, also wéi se gegrënnt ginn ass, bis 2010, also an den éischten 20 Joer, bedroen 62 Milliarden Euro, also e ganz héije Montant.

Eleng am Joer 2010 huet d'BERD 386 Investitiounen gemaach a ronn néng Milliarden Euro engagéiert, dovunner 25% an de Secteur vun de Betriber, besonnesch aus der Agro- an der Verarbeitungsindustrie, de Servicer, dem Bau, dem Tourismus an den Telekommunikatiounen. 21% vun den Engagementer sinn an de Secteur vun der Energie an do virun allem an d'Initiativ fir eng nohalteg Energie engagéiert ginn, 34% an de Finanzsektor, wou besonnesch Kleng- a Mëttelbetriber iwwer Intermediaires financiers gehollef kréien, fir ze investéieren, an déi reschtlech 20% vun den Engagementer am Joer 2010, déi betreffen de Secteur vun den Infrastrukturen an do besonnesch Transport-, Gemengen- an Ëmweltinfrastrukturen.

Léif Kolleegen, dese kuerzen Iwwerbléck iwwert déi bishereg Aktivitéit vun der BERD ënnermauert de grouss Stellenwäert vun dëser Bank an dee wichtige Bäitrag, dee si beim ekonomeschen Opschwung an dese Länner geleescht huet.

Dese Gesetzesprojet soll, wéi gesot, der BERD et erméiglechen, an Zukunft och an deene Länner ze intervenéieren, déi vum sougenannte Printemps arabe betraff sinn.

Zënter Ufank 2011 ginn et déif gräifend politesch Ëmwälzungen an der arabescher Welt an d'Leit aus deene Länner fuerderen zu Recht méi Fräiheet a méi Gerechtegkeet. Dës Ëmwälzungen verlaangen no enger staarker politescher Äntwert an et muss op internationalem Plang alles ënnerholl ginn, fir dës Länner ze stäipen an ze ënnerstëtzen.

Well d'BERD elo eng laangjäreg Erfahrung a puncto Hëllef zur Transitioun huet an dobäi an der Vergaangenheet och gutt Aarbecht geleescht huet, drängt et sech op, datt si eng wichteg Roll spille soll an der politescher, an der ekonomescher Begleitung vun den Emännerungen an der arabescher Welt.

Fir dëst ze erméiglechen a fir dëst och méiglechst schnell an d'Wee leeden ze kënnen, huet de Conseil des gouverneurs vun der BERD den 30. September 2011 zwou Resolutiounen ugeholl.

D'Resolutioun N°137 ännert den Artikel 1 vum Accord iwwert d'Schafung vun der BERD esou of, datt si och an de Länner vum Süden an Oste vum Mëttelmier intervenéiere kann. Dës Erweiterung vum Operationsberäich geschitt awer net automatesch, mä si muss duerch e positive Vote vun op d'mannst zwee Drëtter vun de Gouverneuren, déi op d'mannst dräi Véirel vum Total vun de Stëmmen duerstellen, formaliséiert ginn.

Et sief och drun erënnert, datt nom Artikel 1 vum Accord d'BERD nëmmen a Länner operéiere kann, déi sech engagéieren, d'Prinzipien vun der pluralistescher Demokratie, dem Pluralismus an der Maartwirtschaft ze respektéieren an och ëmzesetzen.

Den Amendement zum Artikel 1 vum Accord trëtt awer eréischt a Kraaft, dat heescht d'Erweiterung vum Operationsberäich ass eréischt méiglech, wann all Staten an Institutiounen, déi Member si vun der BERD, dësen Amendement ratifizéiert hunn. Och wa mir haut mat dem Vote vun deem Gesetzesprojet dat an d'Wee leeden a mat dem gudde Beispill virginn, dierft dese ganze Prozess sech awer iwwer eng länger Zäit histrecken.

Et besteet awer en dréngenden Handlungsbedarf an och eng grouss Erwartungshaltung an deene concernéierten arabesche Länner.

Duerfir huet de Conseil des gouverneurs eng zweet Resolutioun ugeholl. Dës Resolutioun N°138 ännert den Artikel 18 vum Accord iwwert d'Schafung vun der BERD esou of, datt d'BERD autoriséiert gëtt, schonns eier den

amendéierten Artikel 1 a Kraaft ass, während enger Iwwergangsphasen Operatiounen an dese Länner ze verwierklechen, Operatiounen, déi vu Spezialfonge finanziert ginn.

Den Amendement zum Artikel 18 vum Accord, dee brauch keng Eestëmmegkeet an duerfir kann e méi schnell a Kraaft triede wéi den Artikel 1. Fir dëst kënnen ze maachen, féiert en de Statut vum Pays bénéficiaire potentiel an. Dese Statut kann ee während enger festgeluechter Zäit duerch e Beschluss erëm eng Keier vun op d'mannst zwee Drëtter vun de Gouverneuren, déi op d'mannst dräi Véirel vum Total vun de Stëmmen ausmaachen, zougestane kréien.

Fir dese Statut vum Pays bénéficiaire potentiel an domat den Accès zu de Spezialfongen ze kréien, muss een all d'Konditiounen vun engem Pays bénéficiaire erfëllen, virop och déi vu mir virun ernimmt politesch Kritären. Just déi geografesch Bedéngung, déi ass ausgeklamert.

Dat misst erlaben, datt an deenen nächste Méint déi éischt Operatiounen an där neier Interventionszon ulafe kéinten. Déi éischt Länner, déi heifir a Fro dierfte kommen, sinn Ägypten, Marokko, Tunesien a Jordanien.

D'Erweiterung vun der Interventionszon huet natierlech och d'Fro vun de finanzielle Konsequenzen fir d'BERD opgeworf.

Dës Fro ass analyséiert ginn an et ass dobäi erauskomm, datt an der Period bis 2015 keng nei Kapitalopstockung néideg ass. An d'BERD huet och confirméiert, datt d'Erweiterung vun deenen Aktivitéiten op déi arabesche Länner keng gréisser Inzidenzen hätt op hir Aktivitéiten an den aktuellen Interventionsländer. D'Transitioun an Zentral- an Osteuropa huet ouni Zweifel grouss Fortschritter gemaach, mä et dierft een nach net noloossen an den Efforté fir dës Region.

D'Direktioun vun der BERD huet confirméiert, datt all Interventioun an den arabesche Länner an enker Zesummenaarbecht mat aneren internationalen an och bilateralen Acteuren, déi do präsent sinn, geschitt. Si ass de Moment an Diskussioun mat enger ganzer Rei vun Donateuren, fir si ze iwwerzeegen, datt si sech och sollen un de Kooperatiouns- an un de Spezialfonge bedeelegen.

(M. Laurent Mosar reprend la présidence.)

Wat elo den Text vum Gesetzesprojet ubelaangt, esou huet de Statsrot säin Accord dozou ginn. Dese Gesetzesprojet heescht déi zwee Amendementer zum Accord iwwert d'Schafung vun der BERD, déi ech elo grad erkläert hunn, gutt.

Den Text vun dësen zwee Amendementer gëtt iwwregens och am Mémorial publizéiert als Annex vum Gesetz.

Ech bieden lech, léif Kolleegen, am Numm vun der Finanz- a Budgetskommissioun, deemem Gesetzesprojet Ar Zoustëmmung ze ginn. Domat setze mer e wichtegt Zeeche vu Solidaritéit, e wichtegt Zeeche vun Hëllesbereitschaft a Richtung vun den arabesche Staten, an dese fir si ganz sécherlech schwierigen Zäiten.

Ofschléissend wëll ech dann och nach den Accord vun der CSV-Fraktioun ginn.

Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Ech soen dem Här Rapporteur Fernand Boden Merci. Et ass kee Riedner ageschriwwen. Den Här Rapporteur war och esou detailléiert, datt mer, mengen ech, net méi bräichte weider doriwwer ze schwätzen, ausser de Minister insistéiert nach, eppes doriwwer ze soen.

► **M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Neen, Här President. Et war perfekt.

► **M. le Président.** - Dat mécht en net, esou datt mer direkt kënnen zur Ofstëmmung kommen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6375 et dispense du second vote constitutionnel

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

De Projet de loi 6375 ass ugeholl mat 59 Jo-Stëmmen.

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

MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Fernand Diederich, Georges En-

gel, Ben Fayot (par M. Roger Negri), Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz;

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

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

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

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

(Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

Da komme mer elo zu der Question élargie N°25 vum Här André Bauler iwwert d'„green jobs“ fir jonk Aarbechtsloser. Den Auteur vun der Fro huet fënnf Minutten Zäit, fir seng Haaptfro an no der Äntwert vum Minister seng Zousazfro virzedroen. Der Regierung stinn zéng Minutten zou. Här Bauler, Dir hutt d'Wuert.

4. Question élargie n°25 de M. André Bauler au sujet de la création de «green jobs» pour les jeunes demandeurs d'emploi

► **M. André Bauler** (DP). - Merci, Här President. Während enger Pressekonferenz haten den Här Aarbechtsminister an d'Madame Familljeministesch virun Ouschteren ugekënnegt, datt se konkret Strategien ausschaffe géife loosse, fir de Jugenchômage ze bekämpfen. Ronn 2.200 jonk Leit ënner 25 Joer sinn zurzäit hei am Land op der Sich no enger Aarbechtsplaz. Den Här Minister hat och drop higewisen, datt hien e Virstouss am Beräich vun den „green jobs“ géif maachen, fir datt grad hei vill méi Aarbechtsplaze geschaf kéinte ginn.

An deem Zesammenhang wollt ech den Här Minister froen, ob hien eis Prezisiounen iwwert d'Orientéierung vun deene jonke Leit an d'Richtung vun de sougenannte gréng Berufler kéint ginn. No wat fir enger Démarche wëllt den Här Minister virgoen? Kann hien eis soen, wat hie genee ënner „green jobs“ versteet? Wat fir enger Berufsprofiler sinn also genee gemengt? Sinn et Ausbildungsweeër wéi d'Ackerbauschoul se ubitt, virun allem an de Beräicher Landwirtschaft, Gaardebau a Forstwirtschaft?

Mir wëssen, datt et an deem Beräich ganz interessant Berufsprofiler a Perspektive gëtt, wou vill Wäert op eng praxiso a kreativ Aarbecht geluecht gëtt. Et ass awer och eng Tatsaach, datt et etlech jonk Leit gëtt, déi eng gréng Formatioun kruten an awer net ënnerdaach kommen.

Den Atert-Lycée vu Réiden bitt d'Ausbildung vum Technicien de l'équipement énergétique et technique des bâtiments un. Dësen Techniker kann op ville Pläng agesat ginn, seng Beschäftigungsméiglechkeete leien ënner anerem bei de klengen a mëttelgrousse Betriber, an Elektro-, Heizungs-, Sanitär-, Klima-, Kältungs- a Lüftungstechnik, awer och bei der Energieberodung an de Gemengen an an de Naturschutzsyndikater souwéi an de Vereenegungen.

Sinn also esou Formatiounen gemengt? Wa jo, da mussen déi jonk, déi am Chômage sinn, dës Ausbildung nohuelen. Do stellt sech d'Fro, ob si d'Bedéngungen iwwerhaapt erfëllen, fir an dës Formatioun ze goen. Wann also d'Regierung d'Ustrengunge verstärkt, op déi gréng Berufler wëllt goen an hei d'Ustrengunge wëllt leeën, ass dann domat gemengt, datt d'Orientéierung soll verbessert ginn, oder gi Schnellformatiounen ugebueden, déi onqualifizéierte Salariéën hëllefe sollen, um éischten Aarbechtsmaart Fouss ze faassen?

Wat stécht also wierklech hannert dem Message vun dëser Pressekonferenz? Sollen och weider Moossname geholl ginn, fir Betriber a Gemengen ze encouragéieren, Aarbechtsloser anzustellen oder ze forméieren, déi net iwwer en Diplom verfügen an déi zum Beispill am Ëmweltberäich agesat kënnen ginn?

Am Kader vun der Debatt iwwert den État de la nation ass jo ugeklungen, datt méi Efforté solle gemaach ginn, fir besonnesch Leit mat niddreger Formatioun ënnerdaach ze bréngen, zum Beispill och am Beräich Tourismus, wuel wësend, datt et haut bal néierens ouni e Minimum u Formatioun geet. De gréngen Domän kéint also och an déi Logik passen, zumindest deelweis.