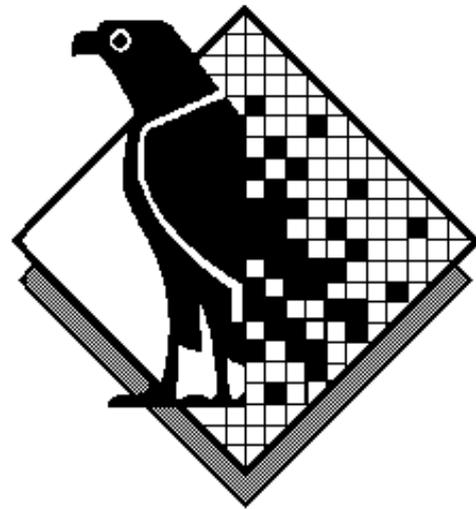


# Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg



## Dossier thématique Tram régional

Mai 1999

Image Recognition Integrated Systems S.A.  
10, Rue du Bosquet, 1348 Louvain-la-Neuve  
Tél : 010/45.13.64 - Fax : 010/45.34.43

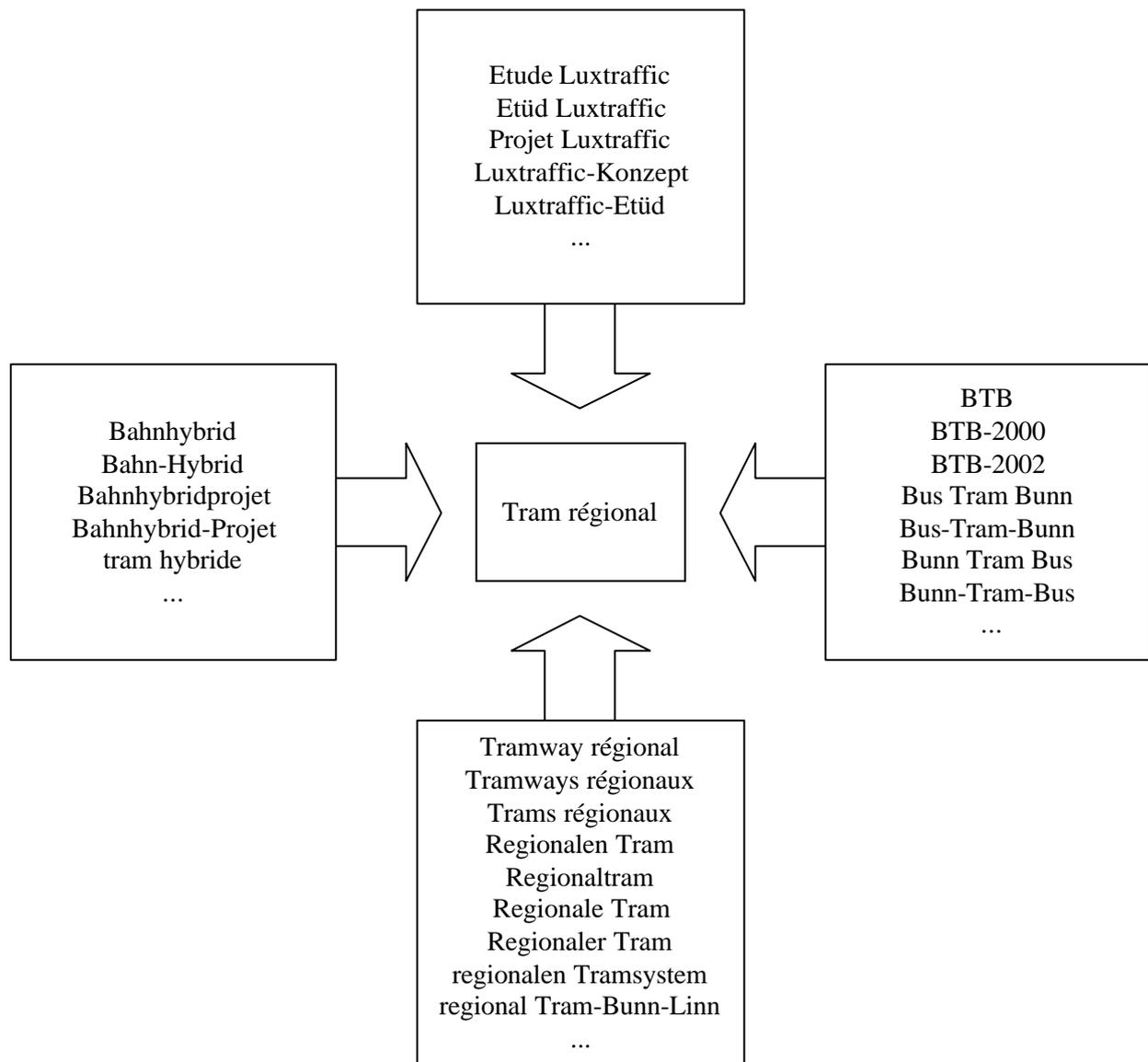
## TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>CHAPITRE 1 TEXTES AYANT „TRAM RÉGIONAL“ POUR SUJET PRINCIPAL.....</b>	<b>5</b>
<b>C-1998-O-002-0006</b> Question 20 avec débat de M. François Bausch relative à l'exploitation du futur réseau de tramway régional (BTB).....	6
<b>C-1998-O-029-0008</b> Question 4 avec débat de M. François Bausch relative à l'impact du projet BTB.....	11
<b>E-1998-14-04</b> Rapport d'activité 1997 du Ministère de l'Aménagement du Territoire : Transports et Communication.....	16
<b>E-1998-27-04</b> Rapport d'activité 1997 du Ministère des Transports : Le projet Bus Tram Bunn.....	17
<b>P-1998-O-TR-01-01</b> Echange de vues avec des représentants du bureau d'études Ha Con sur le projet BTB.....	21
<b>Q-1998-O-D-0004-01</b> Question 4 avec débat de M. François Bausch concernant l'impact du projet BTB 2002.....	24
<b>Q-1998-O-E-0045-01</b> Question 45 de M. Henri Grethen concernant le coût de fonctionnement du futur tram (réductions salariales).....	25
<b>Q-1998-O-E-0045-02</b> Réponse du Ministre des Transports à la Question 45 concernant le coût de fonctionnement du futur tram (réductions salariales).....	26
<b>C-1997-O-055-0005</b> Question 16 avec débat de M. Bausch relative au projet Bus-Tram-Bunn (BTB) .....	28
<b>E-1997-20-04</b> Rapport d'activité 1996 du Ministère des Transports : Le projet Bus Tram Bunn 2002.....	31
<b>P-1997-O-TR-06-02</b> Présentation de l'état actuel du dossier BTB.....	36
<b>P-1997-O-TR-10-02</b> Echange de vues avec des représentants des syndicats FNCTTFEL et SYPROLUX sur le projet BTB.....	38
<b>Q-1997-O-D-0016-01</b> Question 16 avec débat de M. François Bausch concernant le projet BTB.....	41
<b>Q-1997-O-D-0020-01</b> Question 20 avec débat de M. François Bausch concernant le projet de l'exploitation du futur réseau de tramway régional (BTB).....	42
<b>Q-1997-O-E-0109-01</b> Question 109 de M. Henri Grethen concernant le projet Bahnhybrid.....	43
<b>Q-1997-O-E-0109-02</b> Réponse du Ministre des Transports à la Question 109 concernant le projet « Bahnhybrid ».....	44
<b>Q-1997-O-E-0401-01</b> Question 401 de Mme Anne Brasseur concernant le projet BTB.....	46
<b>Q-1997-O-E-0404-01</b> Question 404 de M. François Biltgen concernant la publicité pour le projet BTB.....	48
<b>Q-1997-O-E-0404-02 ; Q-1997-O-E-0401-02</b> Réponse du Ministre des Transports aux question 401 et 404 concernant la publicité pour le projet BTB.....	49
<b>T-1997-O-6249</b> Commission des Transports - visite d'information c/ le futur réseau de tram régional à Sarrebrück - 27 juin 1997.....	52
<b>C-1996-O-009-0001</b> Débat d'orientation sur le tram régional (BTB-2002) - N 4147 .....	53
<b>C-1996-O-010-0005</b> Débat d'orientation sur le tram régional (BTB-2002) (Suite).....	109
<b>E-1996-17-07</b> Ministère des Transports - Rapport d'activité 1995 : Projet de tram régional ("BahnHybrid").....	111
<b>J-1996-O-0623</b> Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002).....	113
<b>P-1996-O-TR-02-03</b> 4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic .....	144
<b>P-1996-O-TR-04-01</b> 4147 Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002).....	145
<b>P-1996-O-TR-05-01</b> 4147 Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002).....	147
<b>P-1995-O-COTRA-03-15</b> Etude Luxtraffic.....	148

<b>P-1995-O-TR-01-05</b>	Décision à prendre concernant la lettre de M. François Bausch au sujet de la tenue de hearings en vue de l'organisation d'un débat d'orientation relatif à l'étude Luxtraffic .....	149
<b>P-1995-O-TR-02-03</b>	Préparation du débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Décisions à prendre quant à l'organisation des auditions publiques et du débat d'orientation.....	150
<b>P-1995-O-TR-03-01</b>	Préparation du débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic: Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques .....	151
<b>P-1995-O-TR-03-02</b>	Préparation du débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic: Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques .....	154
<b>P-1995-O-TR-04-01</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic Présentation de: 1. Mme la Ministre des Transports .....	156
<b>P-1995-O-TR-04-02</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic Présentation de : 2. la Société ILReS S.A.....	159
<b>P-1995-O-TR-04-03</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic Présentation de : 3. RGTR.....	161
<b>P-1995-O-TR-05-01</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 1. FNCTTFEL.....	163
<b>P-1995-O-TR-05-02</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 2. Syprolux.....	166
<b>P-1995-O-TR-05-03</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 3. Actioun Öffentlichen Transport .....	168
<b>P-1995-O-TR-05-04</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 4. Mouvement écologique.....	169
<b>P-1995-O-TR-05-05</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 5. TICE.....	171
<b>P-1995-O-TR-07-01</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 1. SYVICOL.....	173
<b>P-1995-O-TR-07-02</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 2. M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire .....	176
<b>P-1995-O-TR-07-03</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 3. M. le Ministre des Travaux Publics.....	178
<b>P-1995-O-TR-07-04</b>	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 4. M. Alain Groff, Ministère des Transports .....	180
<b>P-1995-O-TR-08-01</b>	4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic .....	182
<b>P-1995-O-TR-09-01</b>	Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Rapporteur: M. Marc Zanussi.....	184
<b>P-1995-O-TR-10-01</b>	4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Rapporteur: M. Marc Zanussi.....	186
<b>P-1995-O-TR-11-02</b>	Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Rapporteur: M. Marc Zanussi.....	187
<b>Q-1995-O-E-0360-01</b>	Question 360 M. François Bausch concernant l'exploitation du réseau Bahnhybrid prévu par l'étude Luxtraffic .....	188
<b>Q-1995-O-E-0360-02</b>	Réponse du Ministre des Transports à la Question 360 concernant l'exploitation du réseau Bahnhybrid prévu par l'étude Luxtraffic .....	189
<b>C-1994-O-047-0010</b>	Question 9 avec débat (Etude «Luxtraffic»).....	190
<b>P-1994-O-COTRA-05-10</b>	Demande d'interpellation de M. Bausch au sujet de l'étude "Luxtraffic" .....	193
<b>CHAPITRE 2 RÉFÉRENCES DES DOCUMENTS ABORDANT LE SUJET « TRAM RÉGIONAL ».....</b>		<b>195</b>

## Introduction

L'étude « Luxtraffic », présentée au public fin 1994 recommande la mise en service d'un système de métro léger régional („BahnHybrid“). Le système a comme principe de base la combinaison d'une desserte urbaine et d'un service ferroviaire régional avec un même véhicule. L'étude „Luxtraffic“ ayant clairement souligné la nécessité d'insérer la construction du tram régional dans une conception globale en faveur des transports publics, le sigle „Bus Tram Bunn 2002“ (BTB 2002) est né. BTB 2002 englobe toutes les mesures préparant et accompagnant la mise en service de la „BahnHybrid“.



Le texte des documents parlementaires (toutes familles confondues, sauf famille à degré de sécurité confidentiel) présents dans la base documentaire de la Chambre des Députés et considérés comme pertinents par rapport au sujet défini figurent en première partie du présent dossier. Est considéré comme pertinent tout document dont l'intitulé contient l'un des termes clés énumérés plus haut ainsi que tout document appartenant au dossier 4147 relatif au débat d'orientation sur le tram régional (BTB-2002). Ces documents sont classés par ordre antéchronologique de manière à faciliter la prise de connaissance du présent dossier.

En plus des documents pertinents, les documents qui abordent le sujet sans que le « tram régional » ne constitue pour autant le sujet principal du document (ex. Budget de l'Etat, Débats sur l'Etat de la Nation ...) sont énumérés dans la liste figurant en deuxième partie du présent dossier. Dans cette liste, les documents sont classés par ordre décroissant de pertinence. Les documents qui rassemblent le plus grand nombre d'occurrences des termes clés relatifs au „tram régional“ ont davantage de poids et figurent en tête de liste. Les libellés en caractères gras font référence aux documents dont le texte intégral est déjà repris en première partie.

# **Chapitre 1**

## **Textes ayant „Tram régional“ pour sujet principal**

**C-1998-O-002-0006****Question 20 avec débat de M. François Bausch relative à l'exploitation du futur réseau de tramway régional (BTB)**

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här President, ech hun déi Fro hei nët gestallt well dësen Thema zu engem Dauerbrenner an der öffentlecher Debatt gin as, mä well ech mir Suergen iwwer e Projet vun der Regierung maachen, deen déi Gréng bereet sin, mat zwou Hänn ze ënnerschreiw an ze ënnerstëtzen.

Ech stellen dës Fro virun allem och, well ech virun engem Mount gewuer gi sin, datt d'Ha Con-Studië - déi fir dee Projet enorm wichtig as - virleie géing. Mir hu se och haut de Moien an där zoustänneger Kommissioun virgestallt kritt. Ech wëll wëssen, ob d'Regierung schon éischt, oder vläicht och schon definitiv Konklusiounen aus där Studië gezun huet.

Wëllt d'Madame Minister - vu datt elo jo en détailléierte Pak vun Etüdë virläit - déi respektiv Gesetzesprojeten, déi och a Relatioun mam **BTB** stin, an denen nächste Wochen déposieren? Et schéngt mir wichtig, datt d'Parlament sech bei esou engem wichtige Projet och domat befaasse kann. Ménger Menung no wär et wichtig, déi Projeten esou séier wéi méiglech am Parlament ze déposieren.

Et interesséiert mech och, wat fir eng Gesamtpositioun d'Regierung dann elo zum Projet **BTB** huet. Wann ech d'Evolution an dene leschte Wochen esou kucken, da sin do déi verschiddensten Deklaratiounen gemaacht gin. Dat huet vun der Faarf vun deem jeweilege Regierungsmember ofgehaangen.

Och de Staatsminister huet nach virun e puer Woche gesot, datt dee Projet absolut Prioritéit fir d'Regierung an dëser Legislaturperiod hätt. An der Zwëschenzäit huet en Deel vun der CSV sech esou geäussert, wéi wann de Projet **BTB** nët en interessante Projet fir ze realiséiere wär, mä wéi wa se e Walkampfschlager draus maache wéilten. Deementspriedend huet de Staatsminister d'lescht Woch séng méi couragéiert Haltung vu virun e puer Wochen zimlech revidéiert a vill Waasser an de Wäin geschott.

Et géing mech interesséieren, ob d'Regierung - no de grouse Visiounen beim Etat de la Nation - nach geschlossen hannert deem Projet steet. Den Etat de la Nation as jo eigentlech eng virausschauend Ried vum Staatsminister iwwer de Budget vum nächste Jor. Do as vill iwwer nohalteg Entwécklung geschwat gin an de **BTB** als en zentrale Projet an deem Kontext zitéiert gin.

Vläicht kréie mir nach an den nächste Méint déi sachlech Detailfroë gekläert, sou datt mir dee Projet hei an der Châmber stëmme kënnen.

**M. le Président.**- D'Wuert huet d'Madame Mady Delvaux-Stehres.

**Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Haut as den Dag, wou mir ganz vill iwwer **BTB** an Ha Con diskutieren.

Wéi den Här Bausch gesot huet, as de Mueren d'Ha Con-Etüd virgestallt gi fir d'Châmberskommissioun, fir de Gemengerot vun der Stad Lëtzebuerg, fir de Comité d'accompagnement an och fir d'ganz Press. Si konnte sech d'Informatiounen vun Ha Con ullaechteren an uliesen. Dofir brauch ech nët op d'Detailer anzegoen, och nët wat d'Konklusiounen sin.

Ha Con war chargéiert gi fir ze kucken:

- ob een op deem Konzept, esou wéi et dohinner geluegt gin as, mat där Tracésféierung, wéi se proposéiert as, kann een Tram féieren,
- ob deen Tram zesumme ka mat der Eisebunn um Eisebunnsnetz funktionnéieren,
- ob déi Fahrpläng, déi opgestallt gi sin, richteg sin a kënnen an d'Praxis ëmgesat gin,
- wéivill Tramë musse bestallt gin, fir dee Betrib ze organiséieren.

Zu all dene Froen huet Ha Con eng Äntwert gin a bis haut hu mer nach keng Informatioun, déi dorop géif hindeiten, datt dat Konzept nët machbar wär. Et as eng Konfirmatioun, dass déi Etüden, déi virleien, funktionnéieren, an dass d'Aféierung vum **BTB** machbar as.

Zousätzlech war de leschte Mount eng Detailetüd gefrot gin, wou dräi Kräizungen an der Stad ënnersicht gi sin: de Rond-point Schuman, den Hamilius an d'Place de Paris, fir ze kucken, ob en Tramsverkéier, wéi e geplangt as, an déi Bussen, déi nach virgesi sin, an den Individual

\$P-47

verkéier, esou wéi en haut funktionnéiert, kënnen en normalen Oflaf hun.

Och do as d'Äntwert ganz klor : jo. Allerdéngs as nët gekuckt gin, wéi dat sech duerch d'ganz Stad verdeelt vum Rond-point Schuman bis op d'Gare. Dat as déi komplementar Studië, déi nach zousätzlech gefrot gin as.

Ech verstin dat Argument, dass et wichteg as, dass d'Parlament sech mat esou engem grouse Projet beschäftegt. Fir mech as et ee Projet, deen dem Land, awer haaptsächlech der Stad Lëtzebuerg, Liewensqualitéit an eng Verbesserung vun der Mobilitéit bréngt.

Et as ganz wichteg effektiv, dass d'Parlament sech un där Diskussioun bedelegt. Ech hat d'Impressioun, dass dat bis elo zu engem ganz groussen Deel de Fall war. Et gët kaum een Dossier, deen ier e fäerdeg déposéiert as, schon esouvill, esou oft an esou intensiv am Parlament diskutéiert gin as.

Ech erënneren drun, dass mer 1995 en Hearing an der Châmbre haten, dass dee Moment all d'Parteien dem Transportminister den Optrag gin hun, fir dee Projet weiderzedreiwen zesumme mat der Stad Lëtzebuerg. Alles as bis elo esou geschitt, wéi d'Parlament eis autoriséiert an opgefuerdert huet, fir et ze maachen. Dofir denken ech nët, dass dat hei en Dossier as, wou d'Parlament nët ageschalt wär, awer au contraire zu all Moment informéiert gin as a konnt matdiskutéieren.

Mir hun alleguer drop gehalen, dass dat nët sollt nëmmen ënnert Expären oder nëmmen tëschent Responsable vun der Stad Lëtzebuerg an dem Transportministère diskutéiert gin, mä au contraire esou breet wéi méiglech eng Bedelegung vu jidferengem un dësem Projet sollt stattfannen. Ech wëll ganz klor soen, dass ech jidferfalls nët d'Absicht hun, fir eppes un där Strategie ze änneren. Dat soll weider esou offen diskutéiert gin, dass jidferee séng Froë ka stellen.

Ech sin der Meinung, dass een och muss, wann een eng Visioun huet – an ech mengen, dass mer déi hun, – fir eng verbessert Offer un Transport an u Mobilitéit zu Lëtzebuerg ze offréieren, déi virbréngt

kënnen. Ech gin nët un deen Dossier eru mat immensen Emotiounen an och nët mat engem Préjugé derfir oder dergéint.

Ech glewen un de Projet, well ech rationell op der Basis vun all denen Analysen, déi mir bis elo do leien hun, fest dervun iwwerzeegt sin, dass et ee gudden Projet as, deen et derwäert as, ze maachen.

An ech glewen och drun, dass ee mat Argumenter kann dee Projet iwwerzegend dobausse verkafen. Dofir fannen ech et richtig, dass mer déi Froen an déi Ängschten, déi opkomme par rapport zum Projet, beäntweren, an dass ee selbstverständlech all Moment hei am Parlament doriwwer diskutéiert.

Zur leschter Fro: Wéi steet d'Regierung zu dësem Projet?

Ech hun nach kuurz Récksprooch geholl mat deem anere Regierungsmember, deen heibanne vertrueden as, dem Här Luc Frieden. D'Regierung huet bis elo am Prinzip jo zum Projet **BTB** gesot. Ech wëll awer drun erënneren, dass dat en Engagement as vu Säite vun der Regierung, wou mir bereet sin iwwer 9 Milliarden an eng nei Infrastruktur ze stiechen. Dozou steet d'Regierung nach ëmmer. Mir sin och der Meinung, dass et ee Projet as, deen eppes bréngt.

Ech wëll awer hei grad esou klor drun erënneren, dass et e Projet as fir eng nei Infrastruktur an och vun engem neië Verkéiersmëttel duerch eng Stad, déi selbstverständlech e Partner muss sin. Et as nët wéi wa mer en Haus bauen an de Stat exploitéiert dat dann. Dat hei as e Projet, dee mat der Stad Lëtzebuerg zesumme muss organiséiert an duerchgezu gin, sief et nëmme well mer mussen en Niewentenee vum Individualverkéier an dem öffentleche Verkéier realiséieren.

Den Tram fiert all Dag duerch d'Stad. Et muss also méiglech sin all Dag dee Verkéier esou gutt wéi méiglech zesumme mat deem, dee responsabel as fir d'Gestioun vum Trafik an der Stad, ze organiséieren.

D'Regierung seet nach ëmmer jo zum Projet. Mir wëllen diskutéieren an all déi Ängschten a Froë beäntweren, déi sech stellen, an dann de Projet mat deem Partner zesummen duerchzéien.

Ech soen Iech merci.

**M. le Président.**- Den Här Bausch huet d'Wuert.

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Ech wëll nach eng Kéier op déi Fro agoen, déi fir mech nët onwichtig as, an zwar wéini d'Chamber mat denen entsprechende Gesetzer befaasst gët.

Richtig as wéi d'Mme Minister seet, datt d'Parlament sech schon intensiv mat der Visioun **BTB** befaasst huet, an datt och d'Parlament bis elo ëmmer agebonne war an d'Debatte ronderëm déi Studien.

Ech géing emol gäre wëssen, wellech Gesetzesprojetë scho finaliséiert sin? Op wat fir engem Stand befënt sech d'Regierung par rapport zu denen entsprechende Gesetzesprojetën?

Et wär och wichtig, datt d'Parlament fréizäiteg géing mat dene Projetë befaasst gin, fir datt ee sech kéint intensiv ofgi mat den Texter, déi herno sollen d'Basis bilde fir d'Emsetzen.

§P-49

Ech weess bis elo nach nët richtig a wat fir eng Richtung déi Gesetzestexter gin. Et wär schon interessant ze wëssen, nët op den Dag genau awer plus ou moins, wéini datt d'Mme Ministerin gedenkt, déi Gesetzesprojetë kënnen hei ze déposéieren.

Dir hut op der Televisioun gesot, datt Der den CFL gréng Luucht gin hut, fir elo scho Material ze kafen, "matériel roulant", dat an déi Richtung géing goen, fir och déi classesch Bunninfrastruktur deementspriechend auszeriichten, och nei Haltestelle virzegesinn.

Gët dru geduecht, fir an d'Richtung ze goë vun eppes wat vun der Eisebunn selwer – virun zwee Jor mengen ech -, proposéiert gi war, fir eng Pilotlinn ze amenagéieren, zum Beispill vum Norden nom Süden, wou ee schon iwver déi Pilotlinn kënt testen, wéi een dee System herno kënt gestalten?

**M. le Président.-** D'Wuert huet d'Mme Ministerin Mady Delvaux-Stehres.

**Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.-** Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Zur Preparatioun am Transportministère as et vläicht interessant hei ze soen, dass et zwee Gesetzprojetë gin.

Dat eent as e Projet fir eng Bautenautorisation, wou geregelt as, wéivill Suen de Stat autoriséiert as auszegin, wou d'Servitüde fir ze bauë geregelt sin. Et as e Projet, deen ähnlech as wéi all Bauprojet vun der Strooss. Dat as kee ganz komplizéierten Text. Et as eng Autorisation fir d'Regierung, fir déi Suen auszegin, fir dee Projet ze finanzéieren.

All Deputéierte ka sech sécherlech dat virstellen, vu dass Der alleguer d'Bauprojetë gutt kennt.

Dee Gesetzesprojet, dee parallell geet, deen nët direkt eppes mam **BTB** ze din huet, deen eppes mat enger besserer Organisation vum Transport ze din huet, dat as d'Schafung vun enger wat mer am Verkéiersjargon eng Bestellerorganisation nennen. An dene ganzen Diskussiounen ronderëm den Tram si mer a villen Analysen zur Konklusion komm, dass et richtig wär, dass mer ähnlech wéi aner Länner eng Bestellerorganisation hätten, dat heescht, een dee fret an dee festleet wou öffentlechen Transport, sief dat elo Bus, Tram oder Zuch gemaacht gët, wéi déi Linnen organiséiert gi fir de Service public ze garantéieren.

Fir esou eng Bestellerorganisation kënnen ze maachen, dat as deen zwete Projet de loi. Deen huet näischt mat enger Autorisation ze din, fir Suen ewech ze gin, mä dat as en organisatoreschen, an dee wëlle mer maachen an enger éischer Phas fir alles wat RGTR an CFL as, dass all déi Leeschtungen, déi de Moment vum Stat gestallt an och vum Stat bezuelt gin, eng Struktur kréien.

Dat sin déi zwee Projetën un denen de Moment am Transportministère geschafft gët an déi och kënnen relativ séier fäerdeggestallt gin, wa mer zur Décision komm sin.

Dir hut nach eng Fro gestallt iwver d'Material Eisebunn. An der ganzer Diskussioun ëm d'Bestelle vum Material as et drëm gaangen, fir ze wëssen: Maache mer den Tram? Dat huet dann Inzidenzen op d'Bedreiwe vun der classescher Eisebunn. Dir wësst, dass ongeféiert d'Halschent vum aktuellen Nottransport, deen op der Eisebunn gemaacht gët, wann de **BTB** kënt, herno iwver de **BTB** gemaacht gët, dat heescht, e gët mam Tram bedriwwen. Dann as et also wichtig fir d'CFL ze wëssen, déi jo mussen neit Material kafen: Wa mer neit Material kafen, bestelle mer classesch Zich oder bestelle mer Tramën?

Dofir hun ech ëmmer op eng Décision gedrängt, an ech sin der Meinung, nodeem mer den Dossier elo studéiert hun, dass et absolut sënnvoll as, och op dene classeschen Eisebunnsschinnen op verschiddene Strecke mam Tram ze fueren, wou mer kënnen méi Haltestelle maachen, well den Tram méi schnell accélériert a méi schnell ka bremsen. Et as eng besser Desserte vum Noverkéier. Dofir huet d'Eisebunn den Optrag kritt, fir ze kucken, wéivill Tramë si brauche fir hire Besoin an e Cahier des charges auszuschaffen an dann och en Appel d'offres international – esou muss et ausgeschriwwen gin - ze lancéieren, fir déi Tramën ze bestellen.

Dat kënt eng Ligne pilote sin. Et as awer och nët ausgeschloss, dass ee probéiert esou séier wéi méiglech mat anere Moyerën eventuell Lignes pilotes ze maachen, fir ze weisen wéi den Tram

funktionnéiert. Wa mer zum Beispill en Tram kënnle lounen, leasen, da kënnle een dat während sechs Méint oder esou op verschiddene Plaze weisen, wéi dat kënnle funktionnéieren. Dat sin déi Méiglechketen, déi bestin.

Jidferfalls wäard d'CFL eng Décisioun huele fir Material ze bestellen, well wéi Der wësst, as d'Material op der Eisebunn de Moment deelweis iwwer 40 wann nët 50 Jor al, sou dass et fir eng gutt Offer un öffentlechem Transport wichteg as, dass dat Material erneiert gët.

Ech soen Iech merci.

**M. le Président.-** Domat wär dee Punkt ofgeschloss a mir kommen zur Proposition de loi vun der Mme Ferny Nicklaus-Faber iwwer d'Conjoints aidants.

Esou wéi et am Artikel 59 vum Châamberreglement festgehalten as, stin dem Auteur vun der Proposition de loi, der Regirung an dene fënnef Fraktiounen jeweils 10 Minutte Riedezäit zur Verfügung.

D'Mme Ferny Nicklaus-Faber huet d'Wuert.

**C-1998-O-029-0008**

**Question 4 avec débat de M. François Bausch relative à l'impact du projet BTB**

**Question 4 avec débat de M. François Bausch relative à l'impact du projet BTB 2002**

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Et as nët déi éischt a waarscheinlech och nët déi lescht Fro, déi zu dësem Thema wäerd gestallt gin, mä ech mengen, dass awer erëm eng Kéier den Zäitpunkt komm as, fir dass een emol nofreet als Parlamentarier, wou dann elo déi eenzel Etüden a Projetën dru sin.

Mir kënnen feststellen, dass an dene leschte Wochen dat nët agetratt as, wat mer eis eigentlech erwaart haten als Gréng, oder souguer als ganz Châmber, virun e puer Méint, wéi mer fir d'lescht heiriwwer diskutéiert hun, nämlech dass den Débat sech géing versachlechen, an dat nët, well de Gros vun de Politiker deen Débat wëllt versachlechen, mä well do bause vu verschiddene Kreesser aus, mat Ënnerstëtzung vun eenzelne Politiker, den Débat ëmmer méi emotionaliséiert gët, ëmmer méi onsachlech gët an ëmmer méi Argumenter virgefouert gin, déi eigentlech emol nët méi d'Berechtigung hun, dass een deen Term benotzt, mä déi op reng demagogesche Virgehensweise berouen, Campagnë sin, déi mat denen haarsträubendste Saache gefouert gin, fir dee Projet ze sabotéieren.

Et as esou, Här President, dass an der Tëschenzäit a verschiddenen Zeitungen, Blieder a Bulletinën et esou duergestallt gët, wéi wann de **BTB** de Weltënergank fir d'Stad Lëtzebuerg wir an all Misär an all Dramatik, déi sech hei an der Stad ofpillt, mat deem Projet do ze din hätt.

Ech mengen, déi Politiker, déi sech fir seriö huelen a sachlech mat Projetë wëllen ëmgoen, hun e gudden Deel dozou bäizedroen, dass den Débat erëm dépassionéiert gët, datt mer erëm zrëckkommen op den Terrain vun den Argumenter a mer an engem Esprit d'ouverture sachlech iwwer dee Projet diskutéieren. Mir als Gréng - a vill Expären am Ausland bestätegen dat - sin der Iwwerzeugung, dass deen dote Projet absolut kee Problem huet an all Transparenz ganz gutt verdréit, well eigentlech all Argumenter fir e schwätzen.

Ech wëll dofir als éischt d'Fro un d'Mme Minister stellen, ob déi Etudes complémentaires, déi am November dat lescht Jor verlaangt gi sin, deelweis vun der Stad Lëtzebuerg, scho finaliséiert gi sin, a wa jo, wat d'Resultater vun denen Etudes complémentaires sin oder zumindest, wa se nach nët ganz virleien, ob d'Mme Minister eis kann éischt Donnée liwweren, wat bei denen Etüde kënn erauskommen?

Eng zweet Fro as, ob bei där Etude macro-économique, déi verlaangt gin as vun der Banque Européenne d'Investissement am Zesummenhank mam Projet, schon éischt Konklusiounen virleie vun där Etüd, a wa jo, a wat fir eng Richtung dass déi gin?

Mir hu gëschter héieren aus dem Mond vum Châmberpresident Jean Spautz, dass d'Châmber alles anescht wär wéi jhust nëmmen eng Ofstëmmungsmaschinerie, dass ganz vill Projetën, déi an d'Châmber erakomm sin, nët esou erausgaange sin, wéi se erakomm sin, an dat beleet jo dann och, wann dat

stëmmt, wat de Châmberpresident gëschter gesot huet, dass et wichteg as, dass Projetën, zumools Projetën, déi contestéiert sin, relativ fréizäiteg am Parlament sollen déposéiert gin, fir dass d'Parlament sech kann an deen Débat aschalten, fir dass mir an denen zoustännege Kommissiounen esou e Projet kënne mat begleden. Dat wëllt jo nët heeschen, dass ronderëm dee Projet effektiv, wann et sech an der Tëschenzäit erausstellt, dass verschidden Ännerunge musse virgeholl gin, déi nët kënne virgeholl gin, mä et géing awer erlaben, eng gréisser Transparenz ze kréien an der Debatt, och no baussen, an et géing de Parlamentarier erlaben, sech positiv an deen Débat anzeschalten.

Dofir wir méng drëtt Fro déi, ob onofhängeg vun denen Etüden, déi nach amgaange si gemaacht ze gin, oder nach gemaacht gin, et nët noutwendeg wär, fir dese Projet endlech ze déposéieren, an ob d'Mme Minister bereet as, nach virun de Châmberwale denen Débat unzekuerbelen iwwer déi Aart a Weis, well mir brauchen eis jo näischt virzemaachen. Dese Projet gët en Thema am Walkampf 1999, sougutt am Châmberwalkampf wéi am Gemengewalkampf.

Dofir wir et noutwendeg a wichteg, dass d'Deputéiert zumindest vun deem, wat d'Intentione si vun dëser Regierung, méi e genauen Detail hätten, wéi dat haut de Fall as, an dee kënne se nun eemol haaptsächlech nëmme kréien, wann déi néideg Gesetzesprojetën an hirem Besëtz sin a scho virdu konnten diskutéiert gin.

**M. le Président.**- D'Wuert huet elo d'Transportministerin, d'Mme Mady Delvaux-Stehres.

**Mme Mady Delvaux-Stehres, *Ministre des Transports.***- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Ech wëll den Här Bausch berouegen. Et gët keng Elementer vum Dossier, déi dem Parlament nët bekannt wieren. De Projet, deen den Numm dréit **BTB**, as säit Enn 1994 an der Diskussioun. Ech hun ëmmer hei an der Châmber rapportéiert.

1995 huet d'Châmber mech opgefuerdert, fir d'Luxtrafic-Etüd weiderzedreiwen. Et as also an deem Sënn keen neit Element.

Wat déi Etüden ugeet, déi am November 1998 nach weider décidéiert goufen, esou waren dat der zwou. Déi eng as déi, déi Ha-Con gemaacht huet. Ha-Con as dee Büro, deen d'Simulatioun gemaacht huet vum Trafic, also de Verkéiersplang, wéi d'Tramen an d'Zich solle fueren; déi sollt déi Pläng estiméieren, déi opgestallt goufe vun eisen Expären. Déi hun am November dee Rapport gemaacht.

Mir hun am November zesumme mat der Stad Lëtzebuerg décidéiert, dass mer nach weider Ha-Con en Optrag géife gin, fir eng Simulatioun vum Verkéier duerch d'ganz Stad ze maachen, dat heescht vum Rond-point

§P-1695

Schuman bis op d'Gare, wou nët nëmme dann den Tram géif gekuckt gin, mä och, wat fir Reperkussiounen dat hätt op den Individualverkéier an, wann e Stau oder e Retard op enger Plaz wir, wéi dat sech géif auswierken op d'Stad.

Supplementar as nach eppes dobäi komm, wat am November nët virgesi war, wat mer op Wonsch vun der Stad Lëtzebuerg nach an d'Etüd eragin hun. Dat war d'Kräizung avenue Victor Hugo/rue des Glacis an de Square André, déi och nach ënnersicht gin. Ha-Con mécht also eng richteg Simulatioun vum ganze Verkéier.

Déi Aarbechte gin an hirem Rhythmus weider, an ech erwaarde mer, dass Enn Mäerz déi Resultater vun Ha-Con virleien. Ech kann dat awer nët garantéieren.

Déi Erfahrung, déi ech mat Bureaux d'études gemaacht hun, as, dass mir se natiirlech hetzen, fir zu engem bestëmmtenen Délai fäerdeg ze sin, mä dass dat en fait nët vill bréngt, well d'Aarbecht jo egal wéi muss

anständeg gemaacht gin, an dass een also ka rechnen, dass et Enn Mäerz gët. Et kann awer och sin, dass et den halwen Abrëll gët.

Soubal wéi déi Etüd do as, gët se selbstverständlech presentéiert, esou wéi d'Châmbre an all d'Dokumenten, an all d'Etüden, déi gemaacht gi sin, ageweit gin as.

Eng zweet Etüd as déi Etüd, déi mer genannt hu "socio-économique". Och déi as am November décidéiert gin. Do as emol fir d'éischt de 27. November en Appel de candidatures lancéiert gin. Do hun aacht Bureaux d'études sech gemellt, lauter auslännesch Bureauën. Doropshin as e Cahier des charges ausgeschafft gin. Dee Cahier des charges as elo fäerdeg.

Déi Haapterwaardungen, déi mir un d'Etude socio-économique hun, kann ech Iech preziséieren.

Mir froen de Consultant, dass e soll zwou Variante studéieren, wéi dat an denen nächsten 20 bis 25 Jor ausgesäit.

Déi éischt Variant as, wéi d'Situatioun ännert, wann dee geplangten Tracé gebaut an a Betrib as.

Déi aner Variant as, wa mer keen Tram hätten, wann nëmme mat Zuch oder mat Bus während denen nächsten 20, 25 Jor géif gefuer gin, wéi d'Situatioun sech da géif presentéieren.

De Bureau d'études kritt dann och den Optrag, fir dräi Variante vum méigleche Szenario ze presentéieren, well an de Prévisiounen kann een dovun ausgoen, dass wéineg Aarbechtsplazen derbäi kommen, dass wéineg nei Awunner kommen, dass mëttelvall der kommen oder der ganz vill kommen. Dat huet selbstverständlech - wéi an de Pensiounen, wou mer dat gutt kennen - eng Inzidenz op d'Evolutioun vum Verkéier.

Den zwete grouse Volet as eppes, wat ganz vill hei gefrot gin as: wéivill Leit wiessele vum Auto op den Tram?

Derbäi muss de Consultant dee Bilan validéieren, deen eis Expäire gemaacht hun iwwer d'Zäiten. Wéi laang dauert et? Wéivill Zäit brauch ech, fir vu Lëntgen op de Kiirchbiert ze fueren, vun Esch an d'Uewerstad?

En drëtte wichtege Volet as: wéivill potentiell Clientë gët et bei all Haltestell vum Tram?

Da gët gefrot, dass de Consultant soll d'Investissementskäschten, esou wéi se opgestallt sin, validéieren a soen, ob déi Berechnungen, déi opgestallt gi sin, richtig sin oder nët. Och sollen d'Fonctionnementskäschten, déi Ha-Con opgestallt huet, validéiert gin.

De leschte wichtege Volet as, e Bilan financier opzestellen, dat heescht d'Käschten an d'Recetten op där enger Säit an de Bilan socio-économique, esou wéi en iwwregens scho vu Luxtrafic gemaacht gi war, wou nët reng d'Suë gekuckt gin, well wa mer dee Bilan géife maache fir eisen öffentlechen Transport, deen as ëmmer defizitär! Den öffentlechen Transport as a kengem Land eng Aktivitéit, mat där ee Bénéfiss mécht. De Bilan socio-économique betrëfft d'Avantagen an d'Désavantagen, och wat d'Consommatioun vum Energie ugeet, d'Inzidenzen op d'Ëmwelt, Accidenter, Zäitverloscht, respektiv Zäitgewënn.

A mir froen, well dat jo ee Sujet as, wou ech gutt d'Suerg - et as am Fong Haaptsuerg - vu verschiddenen Opponente verstinn, wat den Impakt vum Chantier ka sin op déi Geschäftsleit, déi laanscht d'Trace vum Tram leien.

Déi Etüd as relativ detailléiert ugefrot. Den 13. Mäerz soll décidéiert gin, wien déi Etüd mécht, an da brauch et véier Méint, bis mer se virleien hun. Et gët also Summer, bis mer dat Resultat hun.

Ech wëll nach eng Kéier dat betounen, wat ech schon e puermol hei gesot hun, an Dir kënnt mir déi Fro elo nach zéngmol stellen, all Woch eng Kéier: ech denken nët drun, e Projet ze déposéieren, well dee Projet, dee géif déposéiert gin, géif eng Tracéféierung festhalen, esou wéi se de Moment virgesinn as; eppes anescht kënnt dee Projet nët hun.

Fir déi Tracéféierung duerchzeféieren, brauche mer - an ech widderhuelen dat - den Accord vun der Stad Lëtzebuerg, well et nët ka sin, dass mer mat engem Tram duerch d'Stad fueren, wou d'Organisatioun vum Verkéier, vun de roude Luuchten, vun der Stad Lëtzebuerg muss géréiert gin, ouni dass déi wierklech iwverzeegt dervun as.

Mir hun dee ganze Projet zesumme mat der Stad Lëtzebuerg ugaangen. Mir hu mat hir all d'Etüden duerchgeféiert, an ech ka mer nët virstellen, dass mer géife vireileg e Projet de loi deponéieren. Et as nët esou, dass ech mengen, dass, wann e Projet de loi déposéiert wär, en da scho gestëmmt wär. Méng Erfahrung huet mech geléiert, dass dat nach laang nët de Fall as.

Ech wëll an dëser Situatioun awer alles, wat no enger Provokatioun ausgesäit, évitéieren. Ech soen dat klor an däitlech. Duerch den Drock vun dene Leit, déi onbedingt

SP-1697

gären hätten, dass e Projet de loi déposéiert gët, entsteet op där anerer Säit d'Impressioun, dass Leit, ouni d'Resultat vun irgendwelchen Etüden ofzewaarden, einfach wëllen eppes bewierken.

Ech sin eigentlech traureg driwwer, dass et de Moment nët méiglech as, verstänneg, rationell iwver dëse Projet ze diskutéieren. De **BTB** huet d'Unanimitéit an der Châmber fond, en Accord vu sämtleche Parteien. 1995 hun ech den Optrag kritt, fir deen Dossier weiderzeféieren. Deen huet déi selwecht Tracéféierung virgesinn, wéi se haut as. Souguer as en eigentlech méi frëndlech fir den Auto gin, well mer en Tunnel ënner der neier Avenue virgesinn hun, well mer nët iwver den Eecherbiërg fueren, well mer eng aner Variant gesicht hu fir op Dummeldéng.

Wat verluer geet an der ganzer Diskussioun, well elo fokaliséiert gët op 1,5km tëschent der Gare an der Uewerstad, dat as, dass dee Projet **BTB** ee regionale Projet as, a souguer een, iwver d'Regioun eraus, bal nationalen. E bréngt eng verbessert Mobilitéit nët nëmme fir d'Awunner vun der Stad, mä fir d'Awunner vum Lëtzebuerger Land, fir déi Leit, déi heihinner schaffe kommen, iwver d'Grenzen eraus, an ech wär frou, wann deen Aspekt vun deem Projet erëm géif méi an der Diskussioun opkommen.

**M. le Président.**- Den Här Bausch huet d'Wuert fir séng Zousazfro.

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här President, ech kann zum Deel verstoen, wat bezweckt as, wann de Projet nët soll déposéiert gin, obschon ech mat där Strategie nët averstane sin. Ech mengen nët, datt dat eng Provokatioun wär. Ech muss allerdings soen, datt ech iwwerrascht driwwer sin, datt an der Regierung et Ministere gët, déi do ganz ënnerschiddlech Virgehensaart- a -weisen hun. Ech ka mech erënneren, datt, wéi mer hei iwver d'Nordstrooss sollte befannen, mer nach iwverhaupt keng Etüd virleien haten.

*(Interruption)*

Hei leie relativ detailléiert Etüde vir, esou datt mir der Meinung sin, datt een zumindest de Projet kënnt déposéieren, fir en ze diskutéieren, nët fir en ofzestëmme. Bei der Nordstrooss hu mer deemools e Vote geholl, ouni datt iwverhaupt eng Etüd virlog. Et gesäit een, wéi mat verschiddene Poids et mesures virgaange gët, och vu Säite vun der Regierung, deemno wat fir Projetë sollen duerchgesat gin.

Ech mengen, datt een hei scho mat e bësse méi politeschem Courage kënnt dee Projet verteidegen, ouni datt dat eng Provokatioun géing duerstellen. D'Regierung verteidegt vehement Projetën, déi vill méi

contestéiert si wéi dee vum **BTB**. Do gët da betount, datt eng Regierung muss zu deem stoen, wat se wëll décidéieren, wat se wëll maachen.

Dat hei as ee Projet, wou relativ detailléiert Etüde scho virleien a wou, ouni elo onbedingt direkt e Vote ze huelen, een dach d'Parlament zu dësem Zäitpunkt kënt méi aktiv an d'Debatten aschalten.

Ech soen Iech merci.

**M. le Président.**- Den Här Jos Scheuer huet d'Wuert, fir séng Fro ze stellen.

**E-1998-14-04**

Rapport d'activité 1997 du Ministère de l'Aménagement du Territoire : Transports et Communication

**CHAPITRE IV : TRANSPORTS ET COMMUNICATION****2 LE PROJET BAHNHYBRID**

Le ministère de l'Aménagement du Territoire participe activement aux travaux du groupe "Planification et Réalisation" du projet "**Bahn-Hybrid** " ou "**Bunn-Tram Bus 2002** ", comme il convient d'appeler le projet d'ensemble. Le groupe de travail a entamé l'élaboration de 4 études, définissant les détails des tracés et des aménagements urbains à apporter. Le comité d'accompagnement, regroupant les membres des trois groupes de travail et des personnes intéressés au projet a tenu une réunion, le 28 avril 1997.

Nous laissons au ministère des transports le soin de présenter le projet et les résultats des groupes de travail.

**E-1998-27-04**

**Rapport d'activité 1997 du Ministère des Transports : Le projet Bus Tram Bunn**

#### **4. Le projet Bus Tram Bunn**

##### **4.1. La gestion du projet**

Les groupes de travail constitués au printemps 1996 ont continué en 1997 leurs études concernant le projet **Bus Tram Bunn (BTB)**. Il s'agit

- du comité d'accompagnement regroupant une quarantaine de délégués représentant l'entourage politique et socio-économique du projet;
- du groupe « Planification et Réalisation » en charge des questions techniques;
- du groupe « Organisation et Financement » en charge de la structure organisationnelle et des questions financières;
- du groupe « Promotion des Transports Publics » en charge de la communication et de l'information;
- du groupe de pilotage assurant la coordination des différents volets à l'étude.

##### **4.2. Le comité d'accompagnement**

Le comité d'accompagnement du projet **BTB** s'est réuni le 28 avril 1997 pour une séance d'information. Les présidents des trois groupes de travail ont présenté l'état du dossier aux délégués des différentes instances et organisations représentées dans le comité.

##### **4.3. La planification et la réalisation**

Le groupe de travail « Planification et Réalisation » (PIR) est chargé de préciser tous les éléments techniques en rapport avec la réalisation d'un réseau de **tram régional**. Il s'agit essentiellement

- du tracé des lignes nouvelles qu'il s'agira de construire dans le tissu urbain et qui seront reliées au réseau de chemin de fer;
- du schéma d'exploitation des lignes nouvelles ou existantes desservies à l'avenir par le **tram régional**;
- de l'adaptation des réseaux d'autobus régional et urbain;
- de l'adaptation des lignes ferroviaires existantes au régime d'exploitation projeté (augmentation des capacités).

Concernant le tracé des lignes nouvelles, l'Etat et la Ville de Luxembourg ont préparé dès le début de 1997 le lancement de quatre études de variantes sur les différents tronçons à examiner :

- tronçon Geesseknappchen (campus scolaire Hollerich) / P+R Bouillon - Gare Centrale avec création d'un raccord entre les lignes ferroviaires de Pétange et d'Eschl/Alzette et le réseau urbain
- tronçon Gare Centrale (à partir du carrefour avenue de la Liberté I avenue de la Gare) - Ville Haute (hauteur Forum Royal)
- tronçon Ville Haute - Limpertsberg et Ville Haute - Gare de Dommeldange avec raccord de la ligne nouvelle urbaine à la ligne ferroviaire du Nord
- tronçon Rond-Point Schuman - Kirchberg / Foire

\$P-83

Ces études ont débuté en août 1997. Les résultats sont attendus pour février/mars 1998. L'objet des études est de définir les différentes variantes de tracés pour les tronçons respectifs, de les comparer quant à leur impact positif et négatif et de chiffrer les coûts d'investissement dans le cadre d'un avant-projet sommaire.

Les CFL ont entamé ensemble avec le Ministère des Transports un examen sommaire du schéma des lignes exploitées par le **tram régional** projeté. Il est prévu d'inclure dans ce réseau les lignes de chemin de fer du Nord (jusqu'à Diekirch) et du Sud-Ouest (vers Esch/Alzette, Dudelange et Rodange avec les antennes de Rumelange et Audun-le-Tiche). Les cadences prévues s'alignent sur une offre de base horaire et sont donc fixées à un tram toutes les 30 ou 15 minutes sur le réseau ferroviaire et à une desserte plus étoffée sur les tronçons nouveaux urbains desservis par plusieurs lignes.

Un sous-groupe du groupe PIR a élaboré un schéma de principe quant à l'adaptation des réseaux d'autobus régional et urbain. Le schéma prévoit de diminuer le nombre de services parallèles au futur réseau de tramway en rabattant un certain nombre de lignes sur des gares routières situées le long de ce réseau (notamment à la Gare et au Centre de Luxembourg, à Dommeldange et sur le plateau de Kirchberg).

Les CFL ont étudié les besoins d'adaptation des capacités du réseau ferroviaire pour autant qu'il sera utilisé par les **trams régionaux**. Les études ont débouché sur une voie supplémentaire entre Fentange et Bettembourg et sur certains tronçons de la ligne Hollerich - Pétange ainsi que la mise en place de signaux de bloc supplémentaires sur pratiquement toutes les lignes de chemin de fer desservies par le **tram régional**.

#### 4.4. L'organisation et le financement

Les réflexions du groupe de travail « Organisation et Financement » quant à la mise en place et au fonctionnement d'une autorité organisatrice des transports publics se sont poursuivies. Cette autorité est sensée se charger de la commande des prestations en fonction des besoins de trafic, d'assurer la coordination entre les différents opérateurs, de vérifier la qualité du service offert et d'offrir aux clients une information et une vente bien gérées.

Le groupe OF a dressé le bilan des dépenses et recettes en matière de transport public telles qu'elles ont été chiffrées par les différents réseaux en 1995 et 1996. A l'aide d'une estimation grossière du nombre de dessertes offertes actuellement, le groupe s'est penché sur différents modèles de répartition des coûts d'exploitation entre l'Etat et les communes. Il s'est dégagé de ces discussions l'option de recourir à la définition et à l'application d'une notion de « service standard », qui représenterait une offre de base équitable en fonction du potentiel de trafic des communes respectives. Le niveau de desserte réel

comparé par rapport à ce service standard servirait alors de base à l'éventuelle mise à contribution financière d'une commune.

Enfin, le groupe OF a discuté différents modèles de gestion de l'autorité organisatrice (syndicat mixte, établissement public ou autre). Ces modèles ont fait l'objet d'entretiens avec plusieurs interlocuteurs au niveau politique, à savoir les Ministères de l'Intérieur et du Budget ainsi que le Collège Echevinal de la Ville de Luxembourg. Les conclusions de ces entrevues servent de base à la suite des réflexions du groupe OF.

#### 4.5. La promotion des transports publics

Le groupe de travail « Promotion des Transports Publics » (PTP) s'est chargé de la gestion d'un budget de communication auquel contribuent l'Etat (à concurrence de 40%), les CFL, la

\$P-84

Ville de Luxembourg et le syndicat des TICE. A l'aide de ce budget, plusieurs actions ont été lancées en faveur de la promotion des transports publics.

Parmi les mesures entreprises dans ce contexte, il y a lieu de citer notamment:

- l'édition d'un dépliant en format de poche (« mobilfolder ») qui montre de façon schématique les réseaux de transport en commun et décrit les titres de transports les plus fréquents;
- l'édition d'un journal d'information (VIRFAART) destiné au grand public;
- l'édition d'un journal interne (INSIDER) réservé au personnel des entreprises exploitant des lignes de transport en commun;
- la présentation de l'offre tram/bus actuelle et du projet **Bus Tram Bunn** à l'aide d'un vaste stand à la Foire de Printemps en mai et à l'Oeko-Foire en septembre 1997;
- la présentation d'un train-tram du réseau de Saarbrücken dans plusieurs gares du Grand-Duché et sa circulation en service voyageurs sur la ligne Ettelbruck-Diekirch début octobre 1997;
- le lancement de deux campagnes d'affiches placardées dans les gares et dans les bus et trains ainsi qu'à des emplacements publics dans tout le pays

Tous les partenaires impliqués dans le groupe de travail ont coopéré pour rendre possible la mise en oeuvre de ces différentes actions. La présentation du train-tram de Saarbrücken n'aurait pu avoir lieu sans le concours particulier de la SNCFL, mais aussi de la Saarbahn GmbH, de la Freiburger Verkehrs AG ainsi que de plusieurs entreprises privées. Les efforts de communication entrepris ont eu un retentissement positif auprès de la population et des médias.

L'information des clients constitue un point faible des transports en commun. Voilà pourquoi l'Etat et la Ville de Luxembourg ont procédé en automne 1997 à une analyse des problèmes que rencontre une personne non-habituée au transport public afin d'en dégager les mesures adéquates. Le travail auquel ont contribué des étudiants en géographie de l'Université de Trèves a débouché sur un rapport résumant les expériences faites au cours de nombreux parcours d'essai et présentant des propositions pour l'amélioration de l'accueil de clients nouveaux. Dans ce contexte, les quatre réseaux de transport et le Ministère des Transports ont constitué un groupe de travail ad hoc qui examine la possibilité de créer un outil informatique d'information sur l'horaire national (bus et chemin de fer confondus) afin de faciliter l'accès aux données de l'horaire aussi bien aux clients qu'au personnel en charge de fournir des renseignements.

D'un côté, le besoin d'informer le public et d'entretenir un dialogue croîtra avec l'avancement des études portant sur le réseau de **tram régional**. D'un autre côté, les informations sur l'offre actuelle des transports en commun est perçue par d'aucuns comme insuffisante ou difficile à saisir. La poursuite de la campagne de communication devra donc se concentrer prioritairement sur ces deux éléments.

**P-1998-O-TR-01-01**

Echange de vues avec des représentants du bureau d'études Ha Con sur le projet BTB

## COMMISSION DES TRANSPORTS

Procès-verbal de la réunion du 14 octobre 1998

Ordre du jour:

Echange de vues avec des représentants du bureau d'études Ha Con sur le projet **BTB**

Présents: MM. François Bausch, Willy Bourg, Mme Anne Brasseur,  
MM. Fernand Greisen, Roger Klein, Nico Loes, John Schummer, Marc Zanussi  
M. Jean-Pierre Koepf, observateur

Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports

M. Alain Groff, Mme Romy Karier et M. Roger Negri, du Ministère des Transports, Service **BTB**

Mme Lydie Polfer, bourgmestre de la Ville de Luxembourg

Mme Anne Brasseur, MM. Pierre Frieden et Paul Henri Meyers, échevins de la Ville de Luxembourg

M. Marc Angel, Mme Simone Belssel, MM. René Bleser, Jean Geisbusch, Laurent Mosar et Mme Ferny  
Nicklaus-Faber, membres du conseil communal de la Ville de Luxembourg

M. Valentin Dahm

Mme Anne Brasseur, MM. Georges Dengler, Jean Schintgen, Jos Schmit et Frinn Schroeder, membres  
de la Commission de la Circulation et des Transports en commun de la Ville de Luxembourg

Georges Feltz, Georges Fondeur, Jean Schiltz et Ed. Streitz, de l'administration communale de la Ville  
de Luxembourg

Henkel, du bureau d'études Ha Con

Lucienn Leclère, du Greffe de la Chambre des Députés

Excusé: M. Nicolas Strotz

\*

Présidence: M. Marc Zanussi, président de la commission

\*

M. Henkel, du bureau d'études Ha Con, expose, à l'aide d'un modèle de simulation sur ordinateur, les incidences du projet d'un **tram régional** sur le trafic routier à des croisements névralgiques de la Ville de Luxembourg, en tenant compte également du transport scolaire et d'éventuels bouchons les croisements en question sont évidemment le rond-point Schuman, le croisement boulevard Royal - avenue Monterey et le croisement avenue de la Liberté - rue d'Anvers, le croisement le plus délicat des trois étant celui du rond-point Schuman où des bouchons de courte durée restent possibles aux heures de pointe matinales, surtout à cause du transport scolaire. Le bureau d'études Ha Con propose de résoudre le problème du transport scolaire en utilisant davantage de rames du **tram régional**.

SP-0002

Afin de ne pas trop gêner le trafic des voitures au rond-point Schuman, l'étude, élaborée ensemble avec le bureau d'études PTVsystem, propose de prévoir la priorité absolue pour le tram seulement à l'entrée dans l'arrêt, mais non à la sortie. Moyennant une programmation intelligente des feux de circulation, il n'y aura pas de difficultés majeures pour le trafic sur le territoire de la ville. Ha Con a calculé qu'il faudra en tout 74 rames dont 4 de réserve. Le bureau d'études arrive à la conclusion qu'en principe le projet de **tram régional** est faisable avec l'infrastructure projetée, à condition de prévoir quelques mesures d'extension mineures, et qu'il permet en outre de réaliser des économies substantielles, étant donné que le **tram régional** occasionnera moins de dépenses de personnel et d'entretien. L'orateur distribue ensuite un résumé de l'étude Ha Con.

Mme Brasseur, échevin de la Ville de Luxembourg, constatant à propos des coûts d'exploitation, une différence de 600 millions entre le chiffre figurant dans l'étude Ha Con (6,3 mio) et celui figurant au rapport du groupe "Financement du projet **BTB**" institué par le Ministère des Transports (6,9 mia, le représentant du groupe en question explique que la méthode de calcul allemande diffère de la nôtre en ce sens que la première ne tient pas compte de tous les coûts, mais seulement des coûts engendrés par le **tram régional** lorsqu'il est en mouvement.

Suite à une question de M. Mosar, conseiller communal de la Ville de Luxembourg, sur la méthode de calcul allemande des coûts d'exploitation du **tram régional**, il est précisé que la méthode de calcul allemande n'est pas contestable en soi, mais que les chiffres obtenus à l'aide de cette méthode sont incomplets dans la mesure où elle ne tient donc pas compte de tous les coûts.

Mme Polfer, bourgmestre de la Ville de Luxembourg, constate que Ha Con a certes analysé les perturbations du trafic sur le territoire de la Ville de Luxembourg qui seraient éventuellement occasionnées par le **tram régional**, mais que leur analyse n'a porté que sur trois croisements de la ville. Or, le collègue échevinal de la ville insiste pour avoir un aperçu cohérent des perturbations éventuelles sur l'ensemble du tronçon compris entre la Gare centrale et le rond-point Schuman. L'oratrice informe que le bureau d'études Ha Con a promis une étude complémentaire en ce sens pour la fin novembre. Elle rappelle que le collègue échevinal de la Ville de Luxembourg souhaite tirer ultérieurement, ensemble avec le Ministère des Transports, un bilan des points positifs et négatifs du projet d'un **tram régional** pour les différents quartiers de la ville et les autres communes concernées par le projet, et de l'impact global du projet sur le trafic en site urbain. Elle rappelle ensuite que le collègue échevinal exige aussi un bilan quant au transport scolaire. Elle rappelle encore qu'une étude macro-économique a été demandée par la BEI. Elle rappelle enfin, dans le contexte des points négatifs du projet, que les habitants de certains quartiers de la ville seront contraints d'utiliser aussi bien le bus que le **tram régional**.

Mme Delvaux-Stehres, Ministre des Transports, rappelle qu'à son avis ce dernier problème pourra être résolu par une meilleure organisation des services de bus. L'oratrice estime que le bilan des points positifs /négatifs souhaité par la Ville de Luxembourg devrait inclure également les points positifs et négatifs pour les communes limitrophes de la ville. Quant à l'étude macro-économique, l'oratrice explique qu'elle avait demandé à la BEI un préfinancement du projet d'un **tram régional**, et que la BEI a exigé précisément l'élaboration d'une telle étude. Dans une première approche la BEI s'est montrée très critique, en mettant en doute le seuil de rentabilité du projet.

M. Henkel, du bureau d'études Ha Con, estime que cette critique n'est pas fondée.

A une question afférente de M. Zanussi, président de la Commission des Transports, M. Henkel répond que l'utilisation du réseau ferroviaire par le **tram régional** ne devrait pas créer de difficultés.

SP-0003

A une question de M. Bausch, membre de la Commission des Transports, concernant les quartiers de la ville moins bien desservis par le **tram régional**, Mme Polfer répond qu'il s'agit notamment des habitants

des quartiers nord de la ville, qui, s'ils veulent se rendre à la Gare centrale, seront contraints de changer de moyen de transport en commun en cours de route, du fait que moins de bus circuleront dans l'avenue de la Liberté.

Mme Delvaux-Stehres rappelle qu'elle a donné mandat aux CFL aux fins d'établir un cahier des charges et de procéder à une soumission en vue de l'acquisition des premières rames pour le **tram régional**, et aux fins d'examiner sur quels tronçons du matériel de tram peut être utilisé, en attendant la décision définitive sur le projet.

Le Secrétaire  
Lucien Leclère

Le Président  
Marc Zanussi

\$P-0004  
\$GR-LISTE DE PRESENCE

**Q-1998-O-D-0004-01****Question 4 avec débat de M. François Bausch concernant l'impact du projet BTB 2002**

Conformément aux dispositions de l'article 78 de notre règlement je souhaite poser la question suivante à Madame la Ministre des Transports:

Le projet **BTB 2002** fait l'objet actuellement d'un débat très large au sein non seulement des milieux directement concernés mais au sein de la population.

Malheureusement, la présentation qui est fait du projet **BTB 2002** frise parfois la désinformation et les émotions ont souvent tendance à l'emporter sur les arguments.

Il faut dépassionner ce débat afin qu'il soit mené là où il convient : sur le seul terrain des faits et des arguments. En toute transparence et dans un esprit d'ouverture complète. Le projet **BTB 2002**, projet d'avenir s'il en est, ne mérite pas l'ambiguïté. Il mérite et il supporte, même très bien, la clarté.

1.) Est-ce que les études complémentaires commandées au mois de novembre '98 ont été finalisées ? Si oui, quels en sont les résultats ?

2.) Où en est l'étude macro-économique (Banque européenne d'Investissement - BEI) relative à l'impact du projet **BTB 2002** ? Est-ce que des premières conclusions ont déjà été formulées ? Si oui, lesquelles ?

3.) Nonobstant l'état d'avancement des travaux visés par mes questions 1) et 2), n'estimez-vous pas opportun et juste de déposer dès à présent le projet de loi afférent à la Chambre des Députés afin de permettre aux membres du Parlement de faire leur travail de façon approfondie ?

François Bausch

**Q-1998-O-E-0045-01****Question 45 de M. Henri Grethen concernant le coût de fonctionnement du futur tram (réductions salariales)**

Question 45 de M. Henri Grethen concernant le coût de fonctionnement du **futur tram** (réductions salariales)

J'ai l'honneur de vous informer que conformément à l'article 75 de notre Règlement, je souhaite poser la question parlementaire suivante à Madame la Ministre des Transports.

"A l'occasion de la présentation de l'étude Hacon relative à l'exploitation du tram le 14 octobre dernier, Madame la Ministre des Transports a essayé de montrer à l'aide d'extraits d'un document de travail de son Ministère que le coût de fonctionnement du tram serait moins élevé que les dépenses du service actuel des CFL.

Madame la Ministre entend-elle publier prochainement l'intégralité de cette étude et des calculs en question ?

Est-il vrai que le résultat alléchant promis tient avant tout à la mise en compte de frais salariaux substantiellement plus modestes que ceux payés actuellement par les CFL?

Est-il en particulier prévu de réduire les salaires des conducteurs du tram par rapport à ceux des chauffeurs de locomotives et de rémunérer les conducteurs du tram de façon comparable aux chauffeurs d'autobus ?

Est-ce que cette réduction salariale vaudrait aussi pour le personnel de conduite actuel des CFL qui, après le remplacement d'une grande partie des trains par des trams, devra être affecté à la conduite des trams ?

Quelles sont par ailleurs les économies escomptées après la suppression du personnel d'accompagnement sur les trams ?

A en juger par les dires d'un représentant syndical présent le 14 octobre dernier ces réductions salariales et ces suppressions d'emplois n'auraient pas encore été discutées avec le personnel des CFL. En publiant hâtivement les

\$P-0002

résultats de l'étude, le Gouvernement n'estime-t-il pas s'exposer au risque du reproche d'une présentation trompeuse des données chiffres pour faciliter l'acceptation du projet, ou peut-il dès maintenant confirmer la pertinence et le caractère définitif des conditions de rémunération et d'emploi en question si le projet est réalisé ?"

Henri GRETHEN  
Député

**Q-1998-O-E-0045-02****Réponse du Ministre des Transports à la Question 45 concernant le coût de fonctionnement du futur tram (réductions salariales)**

Réponse de Madame Mady DELVAUX-STEHRÉS, Ministre des Transports à la question parlementaire N° 45 de l'honorable député Henri GRETHEN du 28 octobre 1998.

Dans l'introduction de sa question parlementaire, l'honorable député se réfère à un document de travail de mon ministère que j'aurais utilisé le 14 octobre 1998, lors de la présentation officielle de l'étude HaCon, pour « essayer » de démontrer la rentabilité du projet **BTB**.

Je voudrais d'abord informer Monsieur le député Grethen que je me suis référée en l'occurrence non pas à un document émanant de mes services, mais au rapport élaboré par le groupe de travail « Organisation et Financement » instauré dans le cadre de l'élaboration du projet **BTB**.

Aux travaux de ce groupe de travail ont collaboré des fonctionnaires du Ministère des Transports, du Ministère des Finances (département du Budget), du Ministère de l'Intérieur et de la Ville de Luxembourg. Le rapport fait, entre autres, fonction de complément aux calculs de l'étude HaCon relative à l'exploitation du tram, en ce sens qu'il calcule l'effet de la prise en compte de l'amortissement des investissements au niveau des véhicules et du centre de maintenance.

Quant à la question relative à la publication de l'étude, je me permets de souligner que le 14 octobre 1998, lors de la séance d'information qui s'est tenue à l'Hôtel de Ville, j'ai officiellement rendu compte, ensemble avec Madame le Bourgmestre de la Ville de Luxembourg, des résultats de l'étude HaCon aux membres de la Chambre des Députés, du Conseil Communal de la Ville, du comité d'accompagnement du projet ainsi qu'aux médias. A cette occasion un résumé de l'étude a été distribué. Un exemplaire complet du rapport a été fourni à la Chambre des Députés sur demande le 28.09.1998.

Le rapport précise que les frais salariaux ne correspondent qu'à quelque 40% des frais directement proportionnels à l'exploitation pris en compte dans les calculs. La réduction des frais d'exploitation est due en bonne partie au coût de l'entretien qui baisse de quelque 100 Mio LUF par an. Cette réduction provient essentiellement du fait que le **tram régional** ne s'ajoute pas au système de transport en commun actuel, mais permet une réorganisation des réseaux d'autobus et de chemin de fer qui conduit à une réduction du coût total tout en offrant un meilleur service au client. Le fait que le **tram régional** est plus léger et donc plus économe en énergie qu'un train classique et que sa mise en service permet de remplacer les longs cortèges d'autobus en Ville, contribue également à un résultat positif.

Quant aux frais de personnel, ils ne reflètent pas directement le niveau du salaire mais aussi et surtout la productivité, donc le rapport entre les heures de travail rémunérées et le temps de conduite réel. Un tram circulant à une cadence élevée est soumis à des temps d'attente moins longs aux terminus que ne l'est un train qui part une fois par heure. S'y ajoute l'hypothèse que

\$P-5

les conducteurs de tram peuvent tout aussi bien être d'actuels conducteurs de train que d'actuels chauffeurs d'autobus. Sachant qu'ils pourront bénéficier d'une formation simplifiée par rapport à

l'actuelle formation d'un conducteur de train, l'hypothèse retenue en matière de frais salariaux est pour le moins prudente.

Les explications qui précèdent répondent quant au fond à la question de savoir si les salaires des conducteurs de tram seront comparables à ceux des chauffeurs d'autobus. Quant aux actuels conducteurs de train, aucune réduction salariale n'est envisagée.

En ce qui concerne le personnel d'accompagnement, l'étude prend en compte deux scénarios: le premier scénario suppose que les trams circulent avec le seul agent de conduite, le deuxième scénario se base sur l'hypothèse que chaque rame circulant en double traction (deux véhicules accouplés) est munie d'un second agent. Si l'on tient compte du fait que la grande majorité des réseaux de tramways modernes et une part croissante des trains locaux circulent sans personnel d'accompagnement, mais que des contrôles de billets occasionnels sont inévitables, il appert que la vérité se situera très probablement à long terme entre les deux cas de figure. A remarquer que la différence entre les deux scénarios ne représente que quelque 80 Mio LUF par an, soit moins de 15% des frais proportionnels pris en compte au niveau de l'exploitation du **tram régional**.

Le but de l'étude prémentionnée consistait d'un côté à vérifier la faisabilité technique du schéma d'exploitation sur les infrastructures telles qu'elles avaient été proposées. Par ailleurs, les consultants ont procédé à une estimation des coûts d'exploitation sur base d'hypothèse de calcul fournies par les commanditaires de l'étude, à savoir le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg. Il va de soi que ces hypothèses ne sauraient avoir un caractère définitif. Le moment venu de les transposer dans l'exploitation réelle, elles feront l'objet des consultations qui s'imposent avec les partenaires sociaux. Les explications qui précèdent montrent toutefois le bien-fondé et la pertinence des suppositions qui ont été établies avec le plus grand soin par les partenaires du projet. A préciser enfin que les recettes supplémentaires qui pourront être escomptées en cas de réalisation du projet n'ont pas été prises en compte, ce qui souligne le caractère prudent des résultats de l'étude.

**C-1997-O-055-0005**

**Question 16 avec débat de M. François Bausch relative au projet Bus-Tram-Bunn (BTB)**

## 5. Questions avec débat

### **Question 16 avec débat de M. François Bausch relative au projet Bus-Tram-Bunn (BTB)**

**M. François Bausch** (*DÉI GRÉNG*).- Här President, ech werfen deen Thema hei nët op, well ech, wéi ech de Moien um Radio héieren hun, nët frou sin, wa Leit Froen zu Projetë stellen. Mä ech fannen, datt entweder Froë par rapport zu deem Projet opgeworf gi sin, déi ménger Meinung no iwverhaapt näischt mam Projet ze din hun, oder datt Saachen déi mam Kontext vum Projet **BTB** zesammenhänken, total entstallt a verdréit gi sin. Ech fannen dat am Fong nët gutt.

Ech wënsche mir, datt rondrëm esou e wichtege Projet eng ganz sachlech Diskussioun gefouert soll gin. Leider gët oft jhust nëmme eng bëlleg Polemik doriwwer gefouert. Ech hun dat e Sonndeg nach eng Kéier op der Televisioun confirméiert kritt, wéi ech deen Débat do suivéiert hun.

Ech mengen, datt et fir een Deputéierte wichtig as, fir Kloerheet hei an der Châmber ze kréien, wéi d'Regierung zu deem Projet steet. Mir wëssen zwar, datt de Staatsminister am Kontext vum Etat de la Nation gesot huet, datt an der Diskussioun ronderëm en Développement durable vun dësem Land de Projet **BTB** ee vun dene wichtigsten Umweltprojetën as, deen dës Regierung an denen nächste Joren an d'Weër lede wëll.

An dene leschte Wochen huet een nët nëmme vu verschidden Associatiounen irritéierend a widderspréichlech Saache par rapport zum Projet héieren, dat wär jo denen hiirt gutt Recht, mä et huet een der och vu Politiker héie

§P-3127

ren. Déi erstaune mech! Zumindest vun engem Politiker, deen an enger gréisserer Dageszeitung eng Rei vu Saachen opgeworf huet, wou ech immens erstaunt driwwer sin. Ech sin erstaunt, datt dee betreffende Politiker déi Saachen nët scho virun dräi Jor gefrot huet, wou mir an enger vill méi wichtiger Phas par rapport zum Projet **BTB** waren.

Ech géing dofir d'Madame Transportminister froen, wou de Projet **BTB** drun as.

Wou sin d'Etüden drun, déi nach finaliséiert musse gin? Wou si mir mat der Etüd drun, déi de Käschtpunkt vun der Exploitatioun festleë soll? Dat as jo e wichtegt Argument fir d'Zukunft, fir datt mir wësse wou mir dru sin, wa mir iwver dee Projet schwätzen.

Wéini kéinte mir déi betreffend Projets de loi hei an der Châmber déposiert kréien? Ech wëll drun erënneren, datt gehofft gin as, datt déi Projets de loi scho fir Enn 97 déposiert kéinte gin. Elo gi mir scho lues a lues op d'Enn 98 lass, a si sin nach ëmmer nët déposiert gin. Et wär awer wichtig, datt mir déi an nächster Zäit géife kréien. Wéini gedenkt d'Madame Minister se an nächster Zäit déposieren ze kënnen?

Ech wär och un der Attitude vun der Madame Minister par rapport zu der Argumentatioun vu verschiddenen Associatiounen interesséiert.

As eng Öffentlechkeetsaarbecht an denen nächste Méint vum Ministère geplangt, fir dee flotte Projet **BTB** sachlech duerststellen?

Wat hält d'Madame Minister vun den Aussoë vun der Madame Burgermeeschter, déi si elo kiirzlech op der Televisioun zum Projet **BTB** gemaacht huet?

**M. le Président.-** D'Wuert huet elo d'Madame Transportminister Mady Delvaux-Stehres.

**Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.-** Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech soen dem Här Bausch merci fir séng Froen. Dat erlaabt mir, fir der Châmber ze soë wou mir mat dene verschiddenen Etüden dru sin.

Nodeems d'Etüd vum Tracé fäerdeggestallt gi war, hate mir jo d'Châmber informéiert. Mir haten eng Kommissiounssitzung, wou all d'Deputéierten ageluude waren, a wou den Tracé virgestallt gi war. Bei där Geleënheet hate mir d'Châmber informéiert, datt mir op Basis dovun eng Etüd fir d'Berechnung vun de Betriibskäschte maache géifen. Mir schéngt et kloer, datt e Projet wéi den Tram nët op den Instanzewee goë kann, wann een nët weess wat d'Fonktionnementskäschten herno dovu sin. Déi Etüd as amgang fäerdeggestallt ze gin.

Si war fir ufanks Juni annoncéiert gin. Mä si huet - wéi vill Etüden - e bësse Retard. Ech gin dovun aus, datt mir se a 14 Deg hun. Si as also a 14 Deg fäerdeg. Mir wäerten Iech näischt virethalen. Déi Etüdë wäerten der Châmberkommissioun, dem Gemengerot an och der Öffentlechkeet virgestallt gin. Et as jo ganz kloer datt mir wësse wëlle wat et kascht, well ee keng Kaz am Sak keeft.

Et kann een dann eréischt e Projet déposéieren, wann d'Resultater vun der Etüd fäerdeg sin. Déi gin am Projet mat verschafft.

Dee Projet as ganz wäit virukomm. Et soll jo en Infrastrukturprojet gin. Et as e Projet deen de Bau vun enger Infrastruktur autoriséiert. Fir ze wëssen, wat ee mat där Infrastruktur mécht, muss een d'Betriibskäschte kennen.

De Stat huet jo wëlles eng nei Infrastruktur op den Terrain vun der Stad Lëtzebuerg ze bauen. Dat as nët onwichtig. Dofir sin déi Aarbechtsgruppe mat der Stad Lëtzebuerg gemaacht gin. D'Madame Burgermeeschter huet also mat Recht gesot, datt si eréischt hiren definitiven Accord gin, wa si wëssen, wat fir eng Konsequenzen dat huet a wat d'Käschten dovu sin.

Ech gin also dovun aus, datt mir dee Projet eréischt op de Wee kënnen gin, wa mir d'Etüd hun, an och nach eng Entrevue mat der Stad Lëtzebuerg haten, fir datt si sech eng Menung doriwwer maache kann. Dat as op alle Fall d'Hypothesen vun där ech ausgin. Ech hoffen, datt mir dat kënnen schnell maachen, an de Projet da schnell déposéiere kënnen.

Wéi réagéieren ech op verschidden Argumenter? Ech stelle fest, datt et zum Deel eng Desinformatioun gët.

Ech gin e Beispill: Ech war mat de Geschäftsleit vun der Gare zesummen, wou gemengt gin as, datt d'Trottoirën an der Avenue de la Liberté méi schmuel géinge gin. Dat baséiert dorop, datt si mat engem Plang geschafft hun, deen d'Tunnel-Variant nach nët virgesinn huet. An der Tunnel-Variant bleift nëmmen nach eng Spuer fir d'Autoën, esou datt d'Trottoirë méi breet gin. Esou as ee Géigenargument ewechgefall.

Ech gin nach en anert Beispill: Ech hun an enger Zeitung eng Fotomontage gesinn, wou en Tram drop as. Op deen Tram sin dann d'Caténaires vun engem Trolley-Bus gemoolt gin. Dat as och ganz kloer eng

falsch Informatioun. En Tram fiirt nët mat Caténares vun engem Trolley-Bus. Déi modern Tramme fuere mat Caténares, déi esou gutt an d'Landschaft integréiert sin, datt een dat Iwwergestell nët méi gesäit.

Dofir sin ech der Meinung, datt nach vill Öffentlechkeetsaarbecht gemaacht muss gin.

An der zweter Halschent vum Juli as eng Ausstellung am Cercle geplangt, wou während 14 Deg d'Pläng duergestallt gin a wou jiddereen sech iwwer de Projet informéiere kann.

**M. le Président.**- Den Här Bausch huet nach eng Zousazfro.

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Natiirlech kann d'Châmbre nëmmen engem Projet zoustëmmen, wann d'Donnéen all virleien. Ech hun awer e Problem mat engem Interview am Lëtzebuurger Wort vun engem Deputéierten deen och am Stater Gemengerot as.

Do gët versicht, fir dat Ganzt op méi eng politesch Schinn ze bréngen, dat heescht, fir ze versichen, fir dee Projet bis no den nächste Walen opzeschiben.

Wéi reagéiert Dir, wa sech am Stater Gemengerot keng Majoritéit méi fënt? Dat heescht, wann d'Stad Lëtzebuerg, duerch esou e politesch Spill, nët méi mat op de Wee vun der Realisatioun vum **BTB** geet? Wat gedenkt d'Regierung dann ze maachen? Et as jo awer ee vun de wichtegste Projeten am Umweltberäich vun dëser Regierung.

**Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.**- Ech wëll nach eng Kéier drun erënneren, datt an der Deklaratioun zum Etat de la Nation d'Regierung ganz kloer gesot huet, datt si dee Projet maache wëllt. Mir wëllen dee Projet awer mat dene Partner maachen, mat dene mir de Projet zesummen ugaange sin. Méi kann ech zu dësem Zäitpunkt nach nët soen.

§P-3129

Ech wëll nach dobäi soen, datt ech iwwerzeegt sin, datt et e Projet as, deen e Wäert huet an och der Stad Lëtzebuerg eppes bréngt. E bréngt och dene Leit eppes, déi an d'Stad komme wëllen.

Wa mir wëssen, datt laut de Prognose vun Expertën, d'Autoën an denen nächste 15-20 Jor tëschent 15% a 50% zouhuelen, da mengen ech, datt mir en neit Transportmëttel kréie mussen, fir d'Mobilitéit an der Stad an am Land ze garantéieren.

Eng ganz Rei vun dene Froen, déi elo gestallt gin, sin och schon 1994 gestallt gin. Dat war jo d'Ursach, firwat mir d'Etüd **Luxtraffic** gemaacht hun. Et as ganz kloer, datt déi lescht Décisioun eréischt geholl ka gin, wann d'Resultater all do sin. Ech sin zouversichtlech, datt déi positiv ausfällt.

**M. le Président.**- Mir kommen elo zu der Questioun 17 iwwer de Site vu Belval, déi vum Här Robert Garcia un de Bauteminister Robert Goebbels gestallt gët.

**M. Robert Goebbels, Ministre des Travaux publics.**- De Premierminister huet mech gebieden, op déi Fro a séngem Numm ze äntwerten.

**E-1997-20-04**

Rapport d'activité 1996 du Ministère des Transports : Le projet Bus Tram Bunn 2002

#### **4. Le projet de Bus Tram Bunn 2002**

##### **4.1. La gestion du projet**

Les pourparlers entre le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg, entamés en 1995, ont débouché en mars 1996 sur un schéma de gestion du projet « **Bus Tram Bunn 2002** » qui prévoit la création de trois groupes de travail distincts (voir graphique). Ceux-ci oeuvrent depuis printemps 1996 pour trouver des solutions aux différents aspects du problème posé. Un groupe de pilotage définit la stratégie et assure la coordination des travaux. Un comité d'accompagnement a pour rôle de veiller à ce que le projet **BTB 2002** s'oriente vraiment sur les besoins et les aspirations de la collectivité nationale.

##### **4.2. Le Comité d'Accompagnement**

Le comité d'accompagnement regroupe les « forces vives de la nation » concernées de près ou de loin par le projet **BTB 2002**. Les trois groupes de travail informent les délégués des orientations prises et demandent leur avis sur les objectifs à poursuivre. Le Comité d'Accompagnement est censé devenir ainsi un forum concernant les transports en commun de demain.

Les instances et organisations suivantes y sont représentées:

- Ministères des Transports, du Budget, de l'Intérieur, des Travaux Publics, de l'Aménagement du Territoire, de l' Education Nationale et de l' Environnement
- Actioun offentlechen Transport, Automobile Club de Luxembourg, Confédération du Commerce, Conseil Economique et Social, FLEAA, FNCTTFEL, Mouvement Ecologique, NATURA, SYVICOL, SYPROLUX, TRAM asbl, Union Commerciale de la Ville de Luxembourg, Union Luxembourgeoise des Consommateurs , USILL

##### **4.3. La planification et la réalisation**

Le groupe de travail « Planification et Réalisation » (PIR) se charge de toutes les questions concernant le futur réseau des transports en commun, l'offre y produite et les moyens techniques nécessaires à cette production. L'Etat (Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Aménagement du Territoire), la Ville de Luxembourg et les CFL y sont représentés. Le groupe PIR s'est assuré le concours du professeur suisse Heinrich Brändli.

Les membres du groupe de travail « Planification et Réalisation » se voient confier la tâche de soumettre un avant-projet sommaire concret qui formera la base d'une décision politique définitive.

En 1996, les points suivants ont été précisés:

- proposition concernant les itinéraires - existants ou non - à exploiter dans une première étape en **tram régional**;
- proposition concernant un réseau de 6 lignes desservant ces itinéraires;
- proposition concernant la desserte complémentaire par trains classiques (lignes express et lignes non touchées par le tram);
- proposition concernant la mise en place d'arrêts supplémentaires sur le réseau ferroviaire en dehors de la Ville de Luxembourg;

§P-79

- proposition concernant les critères de qualité pour l'adaptation des lignes d'autobus au réseau tram.

Les propositions énumérées servent de base à l'élaboration d'un schéma d'exploitation avec estimation du besoin en nombre de véhicules (bus, trains et trams) et du volume des frais d'investissement, d'exploitation et d'entretien annuels.

Un certain nombre d'autres points restent à aborder. Entre autres, le lancement d'études de tracé est prévu pour début 1997. Elles permettront de définir

le tracé optimal des lignes nouvelles, notamment au centre de la capitale, sur le plateau de Kirchberg et aux abords de la Gare Centrale et de la connexion à la ligne de chemin de fer du Nord;

la nécessité ou non d'intégrer la desserte des quartiers de Hollerich et de Limpertsberg dans la première phase de réalisation et, dans ce contexte, l'organisation future des transports scolaires;

les frais d'infrastructure engendrés par les différentes variantes proposées et l'impact sur le volume des déplacements et sur le trafic routier.

#### **4.4. L'organisation et le financement**

Le groupe de travail Organisation et Financement (OF) est chargé des questions concernant la structure organisationnelle des transports en commun de demain. Il cherche également une solution pour le financement des infrastructures et de la gestion courante, au niveau aussi bien des investissements que des frais d'exploitation et d'entretien. L'Etat (Ministères des Transports, du Budget et de l'Intérieur) ainsi que la Ville de Luxembourg sont représentés au groupe OF.

La structure d'organisation des transports en commun luxembourgeois s'est formée au fil des décennies. Aujourd'hui, elle ne répond plus aux critères d'une gestion efficace. Certaines particularités des quatre réseaux (CFL, AVL, RGTR, TICE) jouent en défaveur des clients qui souhaitent une offre coordonnée et cohérente sans s'intéresser à l'identité de l'exploitant ou du propriétaire du bus.

Dans chacun des quatre réseaux, une direction soumise à une autorité définit les prestations à offrir (itinéraires, horaires,...) et assure également la gestion de l'exploitation (roulement des véhicules, surveillance, information du personnel,...) quitte à faire en partie appel à des entreprises privées pour la mise à disposition du véhicule et de son conducteur.

A l'avenir, il s'agira de séparer les responsabilités relevant de ces deux fonctions à l'instar des modèles appliqués dans presque tous nos pays voisins. Le groupe Organisation et Financement envisage de mettre sur pied une structure dite « dualiste ». Elle comprend d'une part une autorité organisatrice à caractère politique (cf. « Verkehrsverbände ») responsable de définir une offre de base équitable pour toutes les localités du pays. La structure comprend d'autre part un certain nombre d'exploitants auxquels l'autorité organisatrice concède l'exploitation des lignes publiques. Les opérateurs seront chargés d'accomplir ce service au moindre coût tout en transportant un maximum de personnes.

La nouvelle structure de gestion devra prévoir les mécanismes requis pour augmenter sensiblement le taux de rentabilité des transports en commun luxembourgeois. En effet, malgré une offre abondante en termes quantitatifs, l'occupation des véhicules et, partant, les recettes ne sont pas toujours satisfaisantes. Quatre voies devront être abordées pour remédier à cet état des choses:

- définir des critères d'accessibilité pour les localités du Grand-Duché en fonction de leur potentiel afin de rendre l'offre plus équitable et surtout mieux adaptée au marché;
- éliminer les doubles emplois entre lignes parallèles et mieux connecter les réseaux entre eux;

§P-80

- responsabiliser les Communes, interlocuteurs privilégiés sur le plan local, pour la qualité de l'offre sur leur territoire et des infrastructures (arrêts, couloirs de bus, feux rouges,...) dont elles sont responsables;
- inciter les opérateurs, interlocuteurs directs du public, à développer une culture de service au client et de contribuer à une utilisation accrue des transports en commun.

En ce qui concerne le projet concret du **tram régional**, l'Etat s'est engagé à assurer le financement des infrastructures nouvelles par le Fonds du Rail, conformément à la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Pour les autres aménagements (arrêts, ateliers etc.), le partage des frais reste à fixer.

#### 4.5. La promotion

Le groupe de travail « Promotion des Transports Publics » (PTP) se charge du dossier de la communication et de l'information. Donner confiance aux habitués, renforcer le lien avec les clients occasionnels, attirer de nouveaux voyageurs, tels sont les objectifs primaires. Le Ministère des Transports y participe aussi bien que les opérateurs publics (CFL, AVL, TICE), la Confédération du Commerce et l'Actioun öffentlechen Transport en tant que porte-parole des clients. Le groupe PTP est conseillé par M. Horst Schaffer, Directeur adjoint et chef du Service Commercial et Exploitation des Verkersbetriebe de Zurich.

Tous les efforts au niveau aussi bien de l'offre que de la gestion sont peu prometteurs si les transports en commun ne réussissent pas à convaincre le public de leurs avantages par rapport à la voiture particulière. Déjà, ils bénéficient d'un soutien moral bouleversant par la population du Grand-Duché: 73 % des personnes interrogées par ILReS1 préfèrent des investissements dans les réseaux de bus, tram et chemin de fer à la construction de nouvelles routes (17% d'opinions contraires). 71% jugent que le **tram régional** est une solution plutôt bonne (15 % d'opinions contraires).

Or, la confiance dans la volonté d'agir est étonnamment défailante: 39 % estiment probable que le **tram régional** se réalise réellement (contre 57% de sceptiques). Ce clivage alarmant montre combien d'efforts en matière de communication doivent encore être entrepris.

La communication ne peut se limiter au collage d'affiches. Promouvoir les transports en commun c'est d'abord rendre l'offre transparente. Comme pour la structure d'organisation, cette offre est encore souvent davantage le produit d'une évolution historique que d'une étude du marché. Comment rendre intelligible au public un réseau totalisant environ 210 lignes d'autobus? Comment expliquer que les 38 lignes principales RGTR qui atteignent la capitale s'y déplacent sur au moins 21 itinéraires différents? Comment faire comprendre des temps de correspondance de 50 minutes entre deux trains locaux en gare de Luxembourg? La promotion des transports en commun passe d'abord par une offre simple, logique et cohérente.

Dés aujourd'hui il s'agit de réfléchir à une simplification du réseau et à l'instauration d'un horaire intégralement cadencé sur les lignes ferroviaires. Cadencer l'offre CFL sera le premier pas vers une desserte -pilote en **tram régional** avant la mise en service des lignes urbaines.

Ces conditions une fois remplies, il sera plus facile de sensibiliser le public pour les perspectives que lui offre le réseau **BTB 2002**. Un plan des liaisons régionales a été élaboré. Un dépliant montrant ce plan et expliquant l'éventail des billets et abonnements est en cours de préparation. Le but de ces mesures est de donner un aperçu de la qualité des transports en commun. Une campagne publicitaire classique les accompagnera. Dans ce contexte, le groupe de travail PTP a procédé à la sélection d'une agence publicitaire avec laquelle un plan de communication sera défini début 1997.

\$P-81

La tâche du groupe de travail dépasse cependant le cadre de la coordination d'une campagne publicitaire. Les discussions se tournent autant vers la communication de l'offre actuelle que vers la préparation du projet de **tram régional**. Au delà de la sensibilisation des clients, l'un des objectifs majeurs consiste dans la motivation du personnel, souvent plus que prudent face aux mutations prévisibles.

Le groupe prévoit enfin de lancer une étude sur l'harmonisation et l'extension des moyens d'information. Elle concerne aussi bien l'information à domicile (renseignement téléphonique, indicateurs,...) que celle aux arrêts, dans les véhicules ou à d'autres endroits intéressants.

#### 4.6. Les échéances

Il y a un an que les réflexions entamées sous l'égide du Ministère des Transports en collaboration étroite avec la Ville de Luxembourg ont permis de remuer maintes questions organisationnelles et propositions techniques, réflexions politiques et formulation d'objectifs. Les nombreuses réunions et discussions ont permis de dégager un échéancier qui pourrait se présenter de la manière suivante:

- 1997: élaboration du modèle des transports et de l'avant-projet sommaire; dépôt de la loi relative au **tram régional** auprès de la Chambre des Députés; fondation de l'unité de gestion (ff Verkehrsverbund »); fondation d'une société chargée de la planification;
- 1998: commande de matériel roulant; transposition du projet d'amélioration de l'information; mise en service de l'horaire cadencé sur le réseau CFL; décision politique définitive; début de la planification de détail (plans d'exécution);
- 2000: mise en chantier des lignes nouvelles; livraison d'une première série de véhicules; formation de conducteurs; mise en service d'une ligne-pilote; commande de la deuxième série de véhicules;
- 2002: livraison de la deuxième série de véhicules; mise en service du **tram régional**; adaptation des réseaux d'autobus; entrée en vigueur du schéma d'organisation et de financement réformé.

#### 4.7. La discussion politique du projet BTB 2002

La suite donnée à la célèbre étude **LUXTRAFFIC** est un sujet fondamental pour la politique des transports dans notre pays. Il n'est donc pas étonnant que la Commission des Transports de la Chambre des Députés ait décidé d'organiser un débat d'orientation public et de faire précéder ce débat par une séance d'auditions non publiques.

Cette séance a eu lieu le 19 et 20 mars 1996. Y ont exprimé leur opinion:

- La Ministre des Transports, le Ministre des Travaux Publics, le Ministre de l'Aménagement du Territoire

- RGTR, TICE, CFL
- ILReS, FNCTTFEL, Syprolux, Actioun Oeffentlechen Transport, Mouvement écologique, Tram asbl, Confédération du Commerce, Union luxembourgeoise des consommateurs, Automobile Club, SYVICOL
- Le responsable du projet **BTB** 2002.

Les auditions ont permis de conclure qu'un large consensus existe en faveur de la priorité à donner au développement des transports en commun, malgré les avis réservés exprimés par l' Automobile Club (ACL) et la fédération des autocaristes (FLEAA) au sujet du projet concret d' un **tram régional**.

Le large soutien qui s'est manifesté lors des auditions non publiques s'est confirmé à l' occasion du débat d'orientation à la Chambre des Députés qui s'est tenu le 20 novembre 1996. Le président de la commission des transports y a d'abord présenté son rapport ainsi qu'une motion invitant le gouvernement à poursuivre le parcours entamé.

\$P-82

Toutes les fractions parlementaires ont par la suite signalé leur appui de principe au projet **Bus Tram Bunn** 2002. Ce débat politique a eu des retombées dans les médias même en dehors des frontières de notre pays et a largement contribué à l' information de l'opinion publique sur le sujet.

**P-1997-O-TR-06-02****Présentation de l'état actuel du dossier BTB****Présentation de l'état actuel du dossier BTB**

Présents: MM. François Bausch, Willy Bourg, Mme Anne Brasseur, MM. Jacques-Yves Henckes remplaçant M. Jean-Pierre Koepf, Roger Klein, Laurent Mosar remplaçant M. Edouard Juncker, John Schummer, Marc Zanussi

Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports  
Mme Lydie Wurth-Polfer, Bourgmestre de la Ville de Luxembourg  
M. Marc Angel, Mme Simone Beissel, MM. René Bleser, Ben Fayot, Jean Geisbusch, Richard Koeller, John Liber, Théo Peffer, Mme Hilda Rau Scholtus, M Théo Stendebach, conseillers communaux  
MM. René Biwer et Karier, Administration des Ponts et Chaussées  
MM. Georges Dengler, Georges Feltz, Goerges Fondev, Roger Heynen, Thierry Kuffer, Jean Schiltz, Edouard Streitz, Administration communale de la Ville de Luxembourg  
M. Jos Schmit, Commissariat central de Police  
MM. Christian-Léon Mayer, Roger Negri, Direction des CFL  
M. Jean-Claude Jacoby, GJA  
M. Emile Gillardin, Luxconsult  
MM. Paul Colbach et Marcel Hetto, Luxplan  
M. Michel Knepper, Schroeder et Associés  
M. Jean-Jacques Rauchs, TR-Engineering  
M. Benoît Reiter, Chambre des Députés

\*

Présidence: M. Marc Zanussi, président de la commission

\*

Le présent procès-verbal ne reprend que les questions techniques adressées aux différents experts. Pour les explications générales et celles concernant les différentes études de tracés, il est renvoyé au document intitulé "Synthèse des études de tracés du **tram régional**" distribué lors de la présente réunion.

Mme Anne Brasseur tient à ce que cette réunion soit uniquement consacrée aux questions techniques. Les autres problèmes (financement ...) seront discutés ultérieurement.

\$P-2

**1. Tronçons Sud et Centre**

M. Jean Schiltz de la Ville de Luxembourg indique que l'entrée du tunnel prévu dans la partie la plus étroite de l'avenue de la Liberté se fera juste avant la place de Paris. Il ne sera pas possible de construire

dans le tunnel une voie vers la rue de Hollerich, car la circulation vers cette rue n'est pas assez importante et cette voie constituerait un danger permanent au niveau de la sécurité routière.

Dans le présent projet, il n'est pas pour l'instant prévu de réaménager la place de Paris. Quant à la partie étroite de l'avenue de la Liberté, il y restera une voie pour la circulation automobile locale et les livraisons.

M. Schiltz confirme que la rue Origer restera ouverte à la circulation automobile.

M. Fayot demande s'il n'a pas été envisagé de transférer la circulation automobile au niveau de certains croisements du boulevard Royal sous terre. D'après M. Schiltz, cette éventualité a été envisagée, mais n'est toutefois pas nécessaire compte tenu du volume global du trafic à cet endroit.

Suite à une question de M. Willy Bourg, les experts indiquent que le pont Adolphe devrait en principe être assez solide pour permettre le passage du tram. Des calculs supplémentaires seront effectués.

Si le tunnel de l'avenue de la Liberté n'est pas construit, la fluidité du trafic est à la merci du moindre incident. Quant à la durée du chantier, M. Schiltz précise que la Ville compte profiter de la construction du tunnel, afin de renouveler les lignes souterraines de l'avenue de la Liberté. L'impact sur le quartier et sur les commerces est certain, même si des délais précis pour les travaux ne peuvent être donnés actuellement (question de M. Mosar).

## 2. Tronçons Nord et Kirchberg

M. Geisbusch aimerait disposer de précisions sur le tunnel prévu au niveau du Sichegronn. Ce tunnel aura une longueur de 260 mètres. La pente sera de 6,7 %, la pente maximale autorisée pour le tram étant de 7 %.

Le carrefour allée Scheffer-avenue Pasteur aura une capacité qui ne pose aucun problème pour la circulation automobile.

M. Bausch interroge les experts sur les prolongements du tram. M. Schiltz renvoie à la carte de la page 48 de la brochure.

Luxembourg, le 11 juin 1998

Le Secrétaire,  
Benoît Reiter

Le Président,  
Marc Zanussi

**P-1997-O-TR-10-02**

Echange de vues avec des représentants des syndicats FNCTTFEL et SYPROLUX sur le projet BTB

II –

M. Wennmacher, de la FNCTTFEL rappelle que ce syndicat a toujours été favorable au développement des transports en commun, qu'il a toujours pensé qu'il fallait les rendre plus attrayants, et que dès le début il était favorable au projet **BTB**. Le syndicat insiste pour que les CFL deviennent l'exploitant du **tram régional**. Dans le cadre du projet **BTB** la sécurité doit évidemment être garantie. Le **BTB** fait seulement partie d'un projet global. Les trajets des bus doivent être améliorés. Le syndicat lance un appel à la Chambre afin que la décision pour le projet **BTB** intervienne aussi rapidement que possible. Il insiste pour que la politique charge les CFL d'acheter le nouveau matériel roulant aussi rapidement que possible. Il insiste encore pour qu'on fasse appel à des entreprises luxembourgeoises lors de la réalisation du projet **BTB**.

\$P-5

M. Biver, du SYPROLUX expose que ce syndicat partage les vues de la FNCTTFEL sur le projet **BTB**. L'orateur précise que le SYPROLUX condamne la propagande anti-**BTB** de la part du lobby des voitures. Le SYPROLUX insiste lui aussi sur la nécessité absolue de confier l'exploitation du **BTB** aux CFL. La solution contraire serait une catastrophe pour le personnel et pour les CFL eux-mêmes. Il est très important d'évacuer ce projet aussi vite que possible et en tout cas avant les élections législatives de 1999.

Le président de la commission rappelle la motion votée par la Chambre au sujet du **BTB**. Il rappelle ensuite que le Ministère des Transports a constitué des groupes de travail pour respectivement le financement, la planification et la publicité concernant le **BTB**. Le bureau d'études Ha-Con a fait une étude au sujet de ce projet. Il n'y a plus de problèmes au sujet du tracé. Cette étude a d'ailleurs montré qu'avec le projet **BTB** le coût des transports publics va diminuer. La Ville de Luxembourg vient de demander des renseignements supplémentaires sur les incidences de ce projet sur le territoire de la Ville. L'orateur est cependant convaincu que dans les prochains mois tout ceci pourra être finalisé. Il rejette lui aussi la propagande du lobby automobile, propagande qui opère avec des données inexactes. Il trouve irresponsable cette façon de procéder. Il assure que la Commission des Transports fera de son mieux pour faire évacuer le projet **BTB**. Il informe les syndicats que la Direction générale des CFL vient de déclarer qu'avant d'acheter le nouveau matériel roulant, les CFL veulent attendre une décision politique définitive au sujet du **BTB**.

Le délégué de la FNCTTFEL trouve cependant dans la situation actuelle la Commission des Transports devrait prendre une initiative pour faire avancer rapidement le projet, la politique ayant la mission de représenter les intérêts de la communauté. La commission devrait garantir que si le projet **BTB** est réalisé, les CFL seront l'exploitant. Les transports en commun sont un instrument stratégique important.

M. Bausch trouve que la Chambre ne peut pas ne pas prendre au sérieux sa propre motion. Il croit que le projet sera finalisé dans les prochains mois. Pour les Verts il est évident que les CFL seront l'exploitant du **tram régional**.

M. Strotz précise que si le PCS est en principe pour la motion en question, il n'est cependant pas possible de réaliser le projet **BTB** contre la volonté de la Ville de Luxembourg. Il est clair que l'accord de la Ville de Luxembourg est nécessaire. L'orateur espère que le bureau d'études Ha-Con fournira bientôt l'étude complémentaire.

Le président ne pense pas que, du point de vue juridique, l'accord de la Ville de Luxembourg soit nécessaire. Ceci dit, il serait évidemment hautement regrettable que la Ville de Luxembourg ne donne pas son accord. Il est évident que les CFL devront être l'exploitant du **tram régional**. Quant à l'appel lancé à la Commission des Transports, l'orateur pense que la compétence pour prendre une initiative relève plutôt de la Chambre, en votant une nouvelle motion. Mais serait-ce bien utile?

M. Bausch s'étonne de la tournure prise par le dossier **BTB**, alors surtout que pour d'autres projets la Ville de Luxembourg n'a pas été consultée, bien qu'elle fût

§P-6

concernée p.ex. à propos de la construction du Musée "Pei" sur le territoire de la Ville. Evidemment la Ville de Luxembourg doit être associée, mais, si elle refuse de donner son accord, le projet devra être réalisé quand-même, s'agissant d'un problème national. Les trois questions soumises récemment par la Ville de Luxembourg au bureau d'études Ha Con ne justifient pas un report du projet.

M. Strotz précise que personnellement il est favorable à ce projet. Il trouve regrettable que la Ville de Luxembourg veuille reporter le projet, mais il répète qu'on ne peut pas réaliser ce projet contre la volonté de la Ville de Luxembourg

Le délégué de la FNCTTFEL insiste pour que la décision sur le **BTB** soit prise rapidement, même si la Ville de Luxembourg y est opposée. Il trouve étonnante l'attitude de la Ville de Luxembourg dans la mesure où c'était la ville elle-même qui était demanderesse pour l'étude **Luxtraffic**. Les questions soulevées récemment par la Ville ne sont que secondaires. Le syndicat insiste aussi pour que les CFL achètent rapidement le matériel roulant nécessaire.

M. Schummer pense cependant normal que la Ville de Luxembourg puisse encore poser des questions au sujet du projet, puisqu'elle est directement concernée. Il estime qu'il ne faut pas précipiter les choses et qu'il faut d'abord attendre que le bureau d'études Ha Con ait fourni les réponses aux questions de la Ville.

D'après le président de la commission il ne faudrait pas qu'après que le bureau d'études aura fourni ses réponses, la Ville de Luxembourg pose de nouvelles questions. S'il est évident que la Ville de Luxembourg doit être associée au projet, il est tout aussi évident que si la Ville ne donne pas son accord, la Chambre devra prendre ses responsabilités. Il précise toutefois que la Ville de Luxembourg n'a pas boycotté le projet. Il rappelle que la Chambre peut voter une nouvelle motion. Il appartient maintenant aux partis politiques d'agir.

Le délégué de la FNCTTFEL se déclare satisfait du consensus au sein de la commission, au sujet du projet **BTB** et de la nécessité de confier l'exploitation du **tram régional** aux CFL. Il déclare qu'il ne faut pas reporter la décision au sujet du **BTB**.

La prochaine réunion de la commission, qui aura lieu mercredi, le 14 octobre 1998 à 8.30 heures, sera consacrée à un échange de vues avec des représentants du bureau d'études Ha Con au sujet du **BTB** (en présence des membres du Conseil communal de la Ville de Luxembourg).

Le Secrétaire  
Lucien Leclère

Le Président  
Marc Zanussi

\$P-7

Liste de présence

Réunion de la Commission des Transports  
\$GR-annexe

**Q-1997-O-D-0016-01**

## Question 16 avec débat de M. François Bausch concernant le projet BTB

Conformément à l'article 78 de notre règlement interne je désire poser la question avec débat suivante à Madame la Ministre des Transports:

Les prises de position récentes de certaines organisation telles que ACL, ADAL, Fédération du Commerce et les déclarations de Madame la bourgmestre de la Ville de Luxembourg sur les antennes de RTL Télé Luxembourg au sujet du projet **BTB** m'amènent à vous poser les questions suivantes :

Où en est le projet **BTB** et les études y relatives ?

Quand Madame la Ministre compte-elle déposer le projet de loi **BTB** à la Chambre des Député-e-s?

Quelle est l'attitude de la Ministre respectivement du Gouvernement face aux arguments farfelus des ces organisations ?

Que pense Madame la Ministre des déclarations pour le moins irritantes de Madame la bourgmestre ?

François Bausch

**Q-1997-O-D-0020-01**

Question 20 avec débat de M. François Bausch concernant le projet de l'exploitation du futur réseau de tramway régional (BTB)

Conformément à notre règlement interne je me permets de poser la Question avec débat suivante à Madame la Ministre des Transports :

D'après mes informations, l'étude en relation avec l'exploitation du futur réseau de **tramway régional (BTB)** a été finalisée durant les mois d'été.

J'aimerais savoir de Madame la Ministre quelles sont les conclusions de cette étude ?

Quelle est la position du Gouvernement par rapport aux propositions faites dans cette étude?

Quand est-ce que Madame la Ministre entend-elle déposer le ou les projets de loi en relation avec le projet **BTB** à la Chambre des Députés ?

Quelle priorité le Gouvernement entend-il donner au projet **BTB** pour les huit mois restants avant les élections ?

François Bausch

**Q-1997-O-E-0109-01**

Question 109 de M. Henri Grethen concernant le projet Bahnhybrid.

J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 75 de notre Règlement, j'aimerais poser la question suivante à Madame le Ministre des Transports et à Monsieur le Ministre du Budget.

« En présentant le nouveau programme pluriannuel des investissements publics, Monsieur le Ministre du Budget a mis en exergue les difficultés de financement des investissements que requerra le projet du **Bahnhybrid**. Immédiatement après les porte-parole de la majorité ont souligné le grand intérêt d'une réalisation rapide *de ce* projet.

En présence de l'écart manifeste entre l'apparente volonté politique de la majorité gouvernementale de réaliser *ce* projet et les difficultés financières pour en entamer la mise en oeuvre je me permets de poser à Madame le Ministre des Transports et Monsieur le Ministre du Budget les questions suivantes:

1. Quel est l'état d'avancement actuel de ce projet et vers quelle consistance du projet s'orienté-t-on ?
2. Quel en sera le coût et comment en sera assuré le financement ?
3. *Quel échéancier est prévu pour mettre le projet à exécution ?*
4. Est-il acquis que l'exploitation du tram sera confiée aux CFL ?
5. La récente série d'accidents ferroviaires ne pose-t-elle pas sous une lumière nouvelle la question de l'utilisation commune du réseau des CFL par les tralos leurs des CFL et des trams de construction plus légère en cas de collision éventuelle ? »

Henri GREITHEN  
Député

**Q-1997-O-E-0109-02**

Réponse du Ministre des Transports à la Question 109 concernant le projet « Bahnhybrid ».

Réponse de Madame Mady DELVAUX-STEHRÉS, Ministre des Transports à la question parlementaire N 109 de Monsieur le Député Henri GRETHEN

L'envergure du projet de la mise en service d'un **tram régional**, susceptible de circuler à la fois sur les voies du chemin de fer classique et sur une infrastructure nouvelle destinée dans une première étape à prolonger le réseau ferré à travers la capitale et à raccorder le quartier du Kirchberg, fait que d'importantes études sont nécessaires tant sur le plan technique que sous l'angle de vue du financement et de l'organisation pour réaliser le projet dans des conditions optimales. S'y ajoute la volonté du Gouvernement de réorganiser l'ensemble des transports publics de façon concomitante en vue séparer nettement les fonctions organisatrices et les fonctions d'exploitation.

A l'heure actuelle les études de tracé effectuées à l'aide de plusieurs bureaux d'études avancent conformément au calendrier retenu et devraient être terminées au cours du mois de mars prochain.

Parallèlement les CFL sont en train de réaménager les tronçons du réseau ferré susceptibles de donner lieu à des problèmes de capacité à l'horizon de la mise en service du tram.

Enfin, avec l'aide de consultants externes une évaluation du coût d'exploitation va être effectuée. L'étude envisagée en question devrait être disponible à la fin du mois d'avril prochain.

En attendant que la consistance de l'infrastructure nouvelle aura pu être arrêtée, il est prématuré de se prononcer sur le Coût du projet ou sur l'échéancier de sa réalisation. Toutefois, des contacts ont entretemps été établis avec la Banque Européenne d'Investissements en vue d'intéresser cette institution à un éventuel financement du projet permettant e. a. de profiter de son savoir technique en matière d'appréciation des études en cours et du montage financier à mettre au point.

Quoique les CFL aient clairement marqué leur intérêt pour être associés à l'exploitation du tram, une décision sur le mode d'exploitation n'est pas encore intervenue.

Quant à la dernière question les CFL me font savoir que "le matériel de tramway habituel est de construction légère. Pour pouvoir circuler sur les voies de chemin de fer le tram bivalent ou hybride, tel qu'envisagé dans le cadre du projet **BTB** 2002, doit cependant s'orienter le plus possible aux exigences usuelles de conception et de construction du matériel ferroviaire conventionnel. Il se distingue ainsi du matériel proprement urbain. A rappeler que la circulation du tram sur voie ferrée se fera nécessairement selon les règles applicables aux trains conventionnels.

Ne répondant pourtant pas entièrement aux efforts de compression imposés, le **tram régional** reste plus vulnérable en cas de collision sur voie ferrée. Les risques d'un tel événement peuvent cependant être écartés par une série de mesures spécifiques qui se basent

sur une sécurité active accrue, notamment par un freinage beaucoup plus efficace requis pour la circulation en ville du **tram régional**;

sur des modes d' exploitation bien définis réglant la circulation mixte des **trams régionaux** et des trains conventionnels en pleine ligne et dans les gares;

\$P-0004

sur un système de sécurité appelé à agir en cas de non-exécution des ordres imposés par les signaux. Le législateur allemand a été le premier confronté par le problème de la circulation mélangée de trains lourds et de rames voyageurs allégées. A la suite d'études approfondies réalisées pour les systèmes bivalents en expansion dans ce pays, le règlement allemand EBO (Eisenbahn-Bau-und Betriebsordnung) accorde maintenant une dérogation au matériel de tram quant à l'effort de compression sous respect des conditions précitées.

Les CFL s'orientent à ces règles de construction et d'exploitation valables en Allemagne pour préparer la mise en oeuvre du **tram régional** sur l'infrastructure ferroviaire de notre pays.

Conscients de la nécessité d'accroître la sécurité de la circulation des trains en rapport avec l'accroissement du trafic et en prévision du **tram régional**, les CFL préparent activement la mise en place d'un "système de contrôle de vitesse" moderne. L'étude doit aboutir à court terme aux choix du système optimal compte tenu des problèmes d'incompatibilité existants entre les divers systèmes en voie de réalisation dans les pays voisins. La réalisation d'un système performant de contrôle de vitesse doit exclure tous les risques dont fait état l'honorable député."

**Q-1997-O-E-0401-01**

## Question 401 de Mme Anne Brasseur concernant le projet BTB

Question 401 de Mme Anne Brasseur concernant le projet **BTB**

\$P-0001

J'ai l'honneur de vous informer que conformément à l'article 75 de notre Règlement, je désire poser la question parlementaire suivante à Madame la Ministre des Transports :

« Le **BTB**, sous la responsabilité du Ministère des Transports, a lancé une publicité dans la presse écrite en date du 9 juillet 1998 sous le titre spectaculaire "Automobilclub schwärmt von regionaler Tram".

Dans ce contexte, plusieurs questions s'imposent:

1. Madame la Ministre n'estime-t-elle pas que cette publicité en évoquant dans le titre le Automobilclub a pour but d'induire le lecteur en erreur, alors que dans le texte elle se réfère à l'ADAC qui est le club des automobilistes allemands ?

En effet, le Automobil Club de Luxembourg, dans ses prises de position récentes, s'est plutôt prononcé contre le projet **BTB**.

2. Comment Madame la Ministre explique-t-elle le fait que dans le texte publicitaire on se réfère à une étude de sondage d'opinion du mois de juin 1998 en affirmant: 'Ubrigens: Auch in Lweenburg wird eine regionale Tram geplamt, und 59 Prozent der Mitglieder des Luxemburger Automobilclubs sind dafür.', alors que dans une note de bas de page, on révèle que dans l'échantillon du sondage figuraient 505 Luxembourgeois de plus de 15 ans, sachant que pour être automobiliste, il faut être âgé d'au moins 18 ans ?

3. Madame la Ministre n'est-elle pas d'avis qu'une telle publicité peut être sentie comme provocation et ne contribue dès lors pas à la sérénité des débats, sérénité pourtant indispensable pour une prise de décision réfléchie ?

\$P-0002

4. Madame la Ministre n'estime-t-elle pas qu'au lieu de diviser les parties concernées ayant entraîné la démission de la Confédération du Commerce du groupe d'accompagnement du projet **BTB**, il faudrait au contraire mettre tout en œuvre pour permettre à tous les groupes de formuler dans une concertation objective et démocratique les suggestions et critiques ?

5. Au vu de tous les faits, que pense faire Madame la Ministre pour rétablir la sérénité dans les meilleurs délais ?

6. Finalement, je voudrais savoir si Madame la Ministre partage le contenu de cette publicité ?,

Anne BRASSEUR  
Député

\$P-0003

\$GR- Annexe : copie de l'annonce publicitaire parue dans la presse le 9 juillet 1998

**Q-1997-O-E-0404-01**

## Question 404 de M. François Biltgen concernant la publicité pour le projet BTB

Question 404 de M. François Biltgen concernant la publicité pour le projet **BTB**

\$P-0001

Veillez transmettre la question parlementaire suivante à Madame la Ministre des Transports.

Une annonce de grand format vient d'être publiée dans la presse sous l'intitulé "Automobilclub schwärmt von **regionaler Tram**" dont il semble que le Ministère des Transports soit l'auteur.

Cet intitulé est imprimé en caractères grands et gras.

Le lecteur pourrait ainsi croire qu'il s'agit de l'A.C.L, l'automobile – club luxembourgeois. Seul un lecteur attentif est en mesure de découvrir qu'il s'agit en fait de l'A.D.A.C, l'automobile club allemand.

En effet l'A.C.L a une attitude plus mitigée. Ainsi le numéro 3 de son périodique, paru au mois de mai 1998 porte l'intitulé « Kein übereilter Beschluss ».

C'est pourquoi j'aimerais poser la question suivante à Madame la Ministre des Transports.

1) Madame la Ministre ne pense-t-elle pas que ce type de publicité en faveur du B.T.B pourrait induire en erreur le lecteur, sur la position de l'A.C.L à l'égard du B.T.B ?

\$P-0002

2) Madame la Ministre ne pense-t-elle pas qu'il vaudrait mieux employer les deniers publics à approfondir le dossier B.T.B, répondre à toutes les questions soulevées par toutes les personnes concernées, et soumettre le dossier aux instances concernées notamment à la Chambre des Députés ?

François Biltgen  
Député

\$P-0003

\$GR-ANNEXE

**Q-1997-O-E-0404-02 ;**  
**Q-1997-O-E-0401-02**

Réponse du Ministre des Transports aux questions 401 et 404 concernant la publicité pour le projet BTB

\$P-0004

Objet: Questions parlementaires n° 401 de Madame la Députée Anne Brasseur et 404 de Monsieur le Député Biltgen

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe la réponse aux questions parlementaires n° 401 du 14 juillet 1998 de Madame la Députée Anne Brasseur et 404 du 14 juillet 1998 de Monsieur le Député François Biltgen.

Mady DELVAUX-STEHRÉS  
Ministre des transports

\$P-0005

Comme les questions parlementaires 401 de Mme Brasseur et 404 de M. Biltgen ont trait toutes les deux à une annonce parue en date du 9 juillet 1998 sous le titre de « Automobilclub schwärmt von **regionaler Tram** » et se recoupent, je me permets de vous fournir une réponse commune regroupant les différents éléments soulevés.

D'emblée, et sans me dérober à ma responsabilité, j'aimerais apporter une première information.

Au printemps 1996, lors de la mise en place des différents groupes de travail sur le projet **BTB**, a été créé également le groupe de travail « Promotion des Transports Publics », composé de représentants du Ministère des Transports, des CFL, de la Ville de Luxembourg et du syndicat des TICE.

Ce groupe de travail gère un budget de communication commun auquel contribuent, à des montants divers, toutes les parties représentées. Chaque initiative en matière de publicité et d'information, en l'occurrence également la publicité en question, a été discutée et arrêtée par les délégués des différents contributeurs.

Quant aux questions posées:

1. Le but de la publicité en question n'était pas d'induire en erreur le lecteur, mais d'attirer son attention, objectif qui a été largement atteint.

Il est exact que l'Automobil Club de Luxembourg s'est prononcé contre le projet **BTB** et que dans 3 numéros consécutifs de sa revue il a répandu certaines affirmations dépourvues de fondement.

Ainsi, pour étayer l'affirmation que le tram « défigure » la ville, il s'est servi d'un photomontage qui affuble le tram de fils électriques surdimensionnés et de poteaux innombrables. Il a publié des photos montrant les caténaires de trolley-bus à Innsbruck en suggérant qu'il s'agit d'infrastructures de tram. J'évoquerais aussi l'effet peu sécurisant d'affirmer que les frais d'investissements se chiffrent à plus du double de ce qui a été le résultat fondé des études de tracés publiées par le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg. Sans parler des doutes proférés à l'encontre du degré de sérieux de l'étude **Luxtraffic**. Ces reproches ont d'ailleurs incité M. Schaffer, co-auteur de cette étude et qui, en tant que président de la Commission Internationale des Métros Légers est un des experts les plus réputés d'Europe, à protester dans une lettre ouverte à la presse du Grand-Duché.

Comme le groupe de travail « Promotion des Transports Publics » ne dispose pas d'un réseau de distribution équivalent à celui des détracteurs du projet, il a été recouru à une annonce pour montrer que l'opinion défendue par l'ACL n'est pas celle d'associations comparables à l'étranger qui ont l'expérience de ce type de projets.

\$P-0006

2. Le sondage d'opinion auquel est fait référence indique dans l'annonce même que 505 Luxembourgeois de plus de 15 ans ont été sondés. Il y, avait donc dans l'échantillon des jeunes et également des adultes qui ne sont pas membres de l'ACL. Il en a été tenu compte dans l'indication du pourcentage. Le texte précise bien que ce ne sont pas 59% des sondés qui sont favorables au **tram régional**, mais 59% des membres de l'ACL dans l'échantillon.

C'est d'ailleurs par honnêteté intellectuelle que le nombre de personnes sondées a été indiqué.

3. La publicité n'a pas été voulue comme une provocation, mais un rappel que le projet **BTB** des sympathisants et qu'il rencontre des adhérents.

4. Je reste convaincue que la meilleure façon de traiter un projet de l'ampleur du projet **BTB** est le dialogue serein et compétent. Je regrette que plusieurs organisations recourent à des arguments dépourvus de fondement.

La Confédération de Commerce n'est nullement visée ni citée dans l'annonce parue dans les quotidiens le 9 juillet. On ne peut donc que supposer qu'elle avait pris la décision de rompre le dialogue en démissionnant des groupes de travail du projet **BTB** bien avant la parution de l'annonce et n'attendait qu'une occasion qu'elle jugeait appropriée pour le faire.

Je ne puis que prendre acte de cette décision et répéter que tant mes services que moi-même restons disposés à reprendre une discussion sérieuse et objective.

5. Au vu de la campagne menée au printemps par différents acteurs de la vie économique, j'ai pris l'initiative de les contacter un par un pour leur proposer un échange de vues et de les informer au mieux. Pour l'instant les réactions à cette initiative sont rares, mais j'espère que les différentes organisations concernées reviendront au dialogue qui permettra à chacun de faire part de ses critiques et suggestions de contribuer ainsi au débat sur l'organisation des transports en commun à Luxembourg.

6. La publicité à laquelle se réfère l'honorable députée cite l'opinion formulée par l'Automobile Club d'Allemagne (ADAC) dans un article de sa revue « Motorwelt » ainsi que les résultats d'un sondage mené au Grand-Duché. J'ai l'impression que c'est plutôt la forme qui a décontenancé certaines personnes, ce que je regrette.

7. En ce qui concerne l'utilisation des deniers publics il y a lieu de constater que le transport public en général souffre au Luxembourg d'un manque de communication et d'information. Ses performances et son potentiel sont peu connus. D'un autre côté, un projet aussi important pour notre pays que le projet **BTB** ne saurait être soumis à la décision politique sans une information du public. D'où la double mission confiée au groupe de travail « Promotion des Transports Publics » de diffuser des renseignements aussi bien sur l'offre actuelle que, sur les enjeux du **tram régional**.

J'aimerais citer à titre d'exemples la présence à différentes foires, la revue « Virfaart » ou la présentation du train-tram de Sarrebruck à Luxembourg.

Toutes ces mesures sont complémentaires à un travail de fond effectué au niveau technique afin de fournir toutes les données nécessaires à une prise de décision bien étayée. Cette activité est indépendante du travail de communication et ne peut le remplacer. En effet, le degré de connaissance rencontré auprès de certains acteurs pourtant fortement concernés prouve que les moyens et le temps consacrés à l'information et à la promotion du projet restent insuffisants.

**T-1997-O-6249**

Commission des Transports - visite d'information c/ le futur réseau de tram régional à Sarrebrück - 27 juin 1997

Ce document n'a pas de texte.

**C-1996-O-009-0001****Débat d'orientation sur le tram régional (BTB-2002) - N 4147****Débat d'orientation sur le tram régional (BTB-2002) - N° 4147**

*(Rapport de la Commission des Transports)*

**M. Marc Zanussi** (LSAP), *rapporteur*.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Mir stin haut virun der Diskussioun iwwer d'Aféierung vun engem **regionalen Tram** hei zu Lëtzebuerg. D'Virberedungen zu dëser Debatt si mat der Décisioun vun der Transportkommissioun am November 1995 an d'Wee geleet gin. D'Virberedungen, Dir Dammen an Dir Hären, hun awer och doranner bestanen, en Hearing non public den 13. a 14. Mäerz 1996 ze maachen, en Hearing, bei deem nët manner wéi 16 verschidden Organisatiounen, Ministèren an aner Strukturen invitéiert waren, fir hei hir Menung zu deem **regionalen Tram** ze soen.

Et war e Bestriewes vun Ufank un an der Transportkommissioun, fir déi Diskussioun iwwer de **regionalen Tram** méiglechst breet ze féieren, all Participantën an den Dialog anzebannen an och déi, déi eng éischter kritesch Positioun zu deem Virhaben hei haten.

Op dëser Plaz wéilt ech agangs nach eng Kéier merci soen all denen, déi un deem konstruktiven Dialog deelgeholl hun, mat deem Resultat wat mer bis haut kennen.

Merci méngersäits awer och un d'Kommissiounsmemberen, déi an enger halwer Dose Stonnen intensiver Diskussioun um Rapport matgeschafft hun, eng Rei vu konstruktive Virschléi gemeet hun, eng Rei Ëmännerunge proposéiert hun, déi an de Rapport integréiert gi si mam

§P-451

Resultat, dass de Rapport den 12. November 1996 vun der Kommissioun akzeptéiert gin as.

De Bericht, dee mer elo virleien hun, as relativ ëmfangräich, en ëmfaasst nët nëmmen de **regionalen Tram**, mä och eng Rei vun aneren Elementer am Ëmfeld vum kollektive Persounentransport an e beschäftegt sech och mat der Entwécklung vum Individualverkéier a sénge Konsequenzen op d'Entvölkerung vun de Stied zu Gonschte vun neie Wunnsiidlungen, bedauerlecherweis öfter méi laanscht d'Stroossenaxen, wéi laanscht de Réseau vun de Schinnen, mat all de Verkéiersproblemer, déi dat matschbréngt.

Fir dës Entwécklung gët et natiirlech eng ganz Rei vun Erklärungen, déi leien haauptsächlech an de Virdeler vum Privatauto a séngem Komfort, a sénger Vitesse, an deem héije bal onersätzleche Bedürfnis vun de Leit vun der onofhängeger a maximaler Mobilitéit. Et schéngt esou ze sin, wéi wann den Auto denen dote Bedürfnisser am nächste géing kommen. Dofir gin och 75% vun den Trajetën an der Europäescher Gemeinschaft mat Privatautoë gemeet.

Et gët awer och seit enger Rei vu Jore méi kritesch iwwer den Auto diskutéiert, et gët vu "Coûts externes" geschwat, haauptsächlech duerch déi negativ Niewenerscheinunge vun der Loftverschmutzung, wat dee gréisste Käschtepunkt verursaacht, zwetens duerch d'Akzidenter, drëttens duerch d'Doudeger, duerch de Materialschued, asw.

An zu Lëtzebuerg, dat sollt een eng Kéier hei op dëser Plaz soen, sin déi dote Käschte veranschlaagt mat 7 Mia d'Jor, déi op de Lëtzebuenger Steierzueler ofgewälzt gin. Op europäeschem Plang belafe sech déi Käschten op 2 bis 2,5% vum PIB vun der Europäescher Gemeinschaft. Op Grond vun denen doten Erkenntnisser as et selbstverständlech, dass am Laf vun dene leschte Joren eng nei Diskussioun iwwer d'Verdeling vun dene Käschte stattfond huet. D'Kommissioun geet nët am Detail op déi doten Diskussioun an, mä weist awer drop hin, dass et eng Diskussioun as vu grousser Bedeitung fir haut a virun allem nach méi fir d'Zukunft.

Dir Dammen an Dir Hären, elo awer zum öffentlechen Transport, deen hei zu Lëtzebuerg an och queesch duerch eis Länner vun der Europäescher Gemeinschaft positiv quotéiert as, op d'manst wat d'Theorie ubelaangt, an der Praxis gesäit et leider e bëssen anesches aus, et brauch een nëmmen ze kucken, wéi an de Spëttestonnen an de Stied den Trafik leeft a wat fir eng Staue mer heiansdo mussen do iwwerwannen, fir op eis Ziler ze kommen.

Trotz denen Efforën, déi an dene leschte Joren am öffentlechen Transport gemeet gi sin, stellt een awer fest, dass den Individualverkéier weiderhin am Uwuessen as an dass den öffentlechen Transport offesichtlech stagnéiert. D'Ursaachen dofir si bekannt:

- d'Kapazitéitslimit vun CFL, AVL an TICE an de Spëttestonnen
- den expansiven Aarbechtsmaart, glécklecherweis
- déi zentral Situatioun vun der Stad Lëtzebuerg am administrativen an ökonomesche Beräich,
- d'Delokaliséierung vu groussen Entreprises, z.B. op de Kiirchberg oder aner periphär Staddeler, déi schlecht oder guernët un en öffentlechen Transport ugebonne sin.

Wann déi Behauptung opgestallt gët, dass den Individualverkéier weiderhin hei zu Lëtzebuerg klëmmt, da soll een dat och mat Chiffere beleën. International Expäre gin dervun aus, dass den Trafik an denen nächsten 20 Jor an den industrialiséierte Länner ëm 50% klamme wäerd, an d'Majoritéit dovunner iwwer d'Strooss respektiv duerch den Individualverkéier ofgedeckt wäerd gin. Dat as besonnesch dramatesch wann een d'Situatioun vu Lëtzebuerg kuckt, well do stëmmt deen Trend 100%-eg.

1996 hate mir zu Lëtzebuerg eng Autosdicht vu 637 Autoën op 1.000 Awunner. Domadder si mer europäesch d'Spëtzt. An d'Steigerungsrate vum Automobilspark weise wéi déi Entwécklung zustane konnt kommen.

1992 hate mer	4,2%
1993	4,8%
1994	5,2% an
1995	5,6% Steigerungsrat.

Wann een esou Steigerungsraten am Automobilspark huet, da muss een natiirlech och soen, dass mer hei zu Lëtzebuerg alles derfir gemeet hun, dass ee relativ bequem mam Auto iwwerall hikënnt.

Mir hun d'Collectrice du Sud gebaut, mir hun de Contournement vun der Stad gebaut, mir hun d'Rocade de Bonnevoie gebaut, mir baue méiglecherweis nach d'Nordstrooss oder sécherlech esouguer. Mir bauen och nach eng Verbindung mam Saarland a vun dohir kann ee soen, dass mer alles gemeet hun an eng optimal Stroosseninfrastruktur hun, déi och mat responsabel as fir deen héije Park un Individualverkéier a Privatautoen hei zu Lëtzebuerg.

Den Thema vun haut, Dir Dammen an Dir Hären, as awer de kollektive Persouentransport, an dofir vläicht e puer Wuert zu sénge Strukturen an zu sénge Leeschtungen.

Den Transportsecteur huet 1995 ron 700 Entreprises ëmfaasst, déi 12.000 Leit beschäftegt hun. Séng Kontributioun zum BIP louch 1995 bei 4,2% an domadder kann ee behaupten, dass den Transportsecteur hei zu Lëtzebuerg eng grouss Bedeitung huet. Déi grouss Bedeitung gëlt awer och fir den öffentlechen Transport, an och do stellt ee fest, dass am Laf vun dene leschte Jore grouss Efforë gemeet gi sin. Och

wann déi Efforën nët ze vergläiche si mat denen Efforë fir den Individualverkéier, esou gin dach Efforën an dene leschte Joren am Beräich vun den Investissementer och fir den öffentlechen Transport gemeet.

Den öffentleche Persounentransport huet hei zu Lëtzebuerg véier Träger: d'CFL, den AVL, den RGTR an den TICE.

Si alleguerten hun Efforën an de leschte Jore gemeet a Resultater erziilt, fir hir Clientèle méi zefriddenzestellen, wéi dat an dene vergaangene Joren de Fall war.

D'Eisebunn huet, fir nëmmen e puer Modeller ze skizzéieren, nei Haltestellen ageriicht: zu Nidderkuer, zu Hääschrëf, zu Schiren, um Zens, zu Hamm an um Houwald. Si huet eng Modernisatioun vun hirem Fuerpak virgeholl. Si huet och den Taktverkéier bei den Autobussen agefouert. Si huet den Ausbau vun de Parkplaze bei der Gare gemeet. Et gouf eng Elektrifizéierung vun der Nordstreck an d'Wee geleet, d'Moderniséierung vun der Streck Esch/Péitëng, an eng Verbesserung vun hirem Image sin eng Rei vun Efforën déi gemeet gi sin, mat dene bekannte positive Resultater.

All Jors 5% méi Clientën seit 1991. 34.000 Leit pro Dag gin hei zu Lëtzebuerg transportéiert vun der Eisebunn an domadder leie mir als Lëtzebuerg no der Schwäiz an der

SP-453

Zuel vun den Déplacementer mat der Eisebunn am héchsten.

Bedenklech dergéint as d'Tatsaach, dass paralell zu deem Uwuesse vu Clientën nët dat selwecht Uwuesse am Verkaf vun de Billjeën ze konstatéieren as. Dee läit ledeglech bei 1,1 bis 2%. Dobäi kënn déi Feststellung, déi scho virdu gemeet gin as, dass mer elo mat enger Stagnatioun konfrontéiert sin an de Spëttestonnen, déi haaptsächlech op d'Transportkapazitéit an op d'Grenze vun der Transportkapazitéit vum aktuelle Material zrëckzeféiere sin, an dofir, Dir Dammen an Dir Hären, diskutéiere mer haut an hei zesummen iwwer en neit Konzept, iwwer de **regionalen Tram**.

Säit 1990 gouf d'AVL reorganiséiert mat der Ënnerstëtzung vum Professor Brändli, et gouf eng Reorganisatioun vun de Linne gemeet, et goufe Busspueren agefouert, et gouf Park & Ride ageriicht, et gouf eng Verbesserung op der Desserte vun de Linne gemeet an et gouf och do eng Moderniséierung vum Fuerpark gemeet.

Och hei sin d'Resultater stattlech a loosse sech weisen. An dene leschte sechs Jor konnte Progressiounen bis zu 80% Clientën opgewise gin. Insgesamt goufen 21,1 Mio Leit pro Jor transportéiert, an och hei déi selwecht Konstatatiounen, nämlech déi, dass an de Spëttestonnen d'Material op hire Kapazitéitsgrenzen ukomm as.

Den TICE as seit 1992 amgaang eng Reform vu séngem Fahrplang ze maachen, och hei mat der Ënnerstëtzung vum Professor Brändli, déi 1995 ëmgesat gin as doduerch, dass en Taktverkéier agefouert gin as, doduerch dass den Netzplang méi transparent gestalt gin as, doduerch dass sech konzentréiert gin as op déi eigentlech Missioun vun engem interkommunalen Transportsyndikat, nämlech d'Leit méiglechst bequem a séier tëschent den Uertschaften hin an hir ze féieren an nët an den Uertschaften hin an hir ze kutschéieren.

Och hei sin d'Resultater, déi viru kuerzem der Press virgestallt si gin, ganz beachtlech. D'Etüd vun der ILReS huet gewisen, dass mer 1995 op 1996 en netto Zouwuesse vu Clientë vu 40% um TICE hun, mat engem Total vun 1995 vu bal 12 Mio Leit, déi transportéiert gi sin.

Dat selwecht gölt fir den RGTR, an deem ronn zwou Dose privat Transportentreprise regroupéiert sin. Si deservéieren 160 Linnen a 600 Uertschaften am Land, a Jor fir Jor gët och deen dote Réseau ausgebaut.

1995 war e Plus vu 6,5% an de Kilometer ze verzechnen, mat enger Leeschtung déi elo ëmmerhi bei 14,5 Mio km läit.

Bei denen dräi öffentlechen a bei dem RGTR kann een zwou gemeinsam Feststellungen maachen.

1. an de Spëttestonnen as de Fierpark op der Transportkapazitéit ukomm, dofir haut d'Diskussioun iwwer den Tram, iwwer en neit Konzept mat méi héije Kapazitéiten;
2. muss ee soen a feststellen, dass de Verkaf vun de Billjeën an d'Struktur vun dene Leit déi d'Billjeë kafen éischer bedenklech as. Den Zouwuess läit bei 1-2%, a mir si mat der Tatsaach konfrontéiert, dass hei am Land ronn 2/3 vun de Clientë vum öffentlechen Transport gratis fueren.

Eng wichteg Voraussetzung, en éische Schratt, eng besser Koordinatioun an e méi bequeme Service goufe fir d'Clientën 1991 gemeet, wou déi national Tarifioun agefouert gin as mat enger méi héijer Transparenz vun der Tarifstruktur mat folgende Kritären:

1. eng Vereinfachung vun der bestanener Tarifstruktur
2. eng Depersonaliséierung vum Abonnement
3. d'Jumbokaart mat siwe Jor
4. Schülertransport bis 6 Jor gratis
5. gratist fueren och fir Leit déi invalid sin, respektiv sozial schwaach.

Dir Dammen an Dir Hären. Dës Tarifioun as eng wichteg Neierung gewiescht, an as och responsabel fir den Zouwuess vu Clientën op deem ganze Réseau. All dës Resultater, déi mer virdrun opgezeechent hun, sin de Bewäis derfir, dass den öffentlechen Transport vun de Leit profitéiert gët, wa säin Ugebuet stëmmt, wann e propperen an transparente Fahrplang do läit, a wann den öffentlechen Transport ufänkt konkurrenzfäeg mam Auto ze gin. D'Resultater schwätzen do derfir.

Dir Dammen an Dir Hären, mir si mat der Tatsaach konfrontéiert, dass den öffentlechen Transport positiv quotéiert as. D'Ëmfroë vun der ILReS vun 1992 an 1994 beweisen dat. Et gët allerdings eng Differenz tëschent der Theorie an der Praxis. D'Leit soen u sech jo zum öffentlechen Transport, mä nët fir sech selwer, an dohir sin d'Resultater och vun dohir bedenklech, dass 51% vun de Leit soen, si géingen den öffentlechen Transport och nët huelen, esouguer nët wann e gratis wir. Besonnesch schwéier schéngt d'Akzeptanz an der Alterskategorie vun 20 bis 35 Jor ze sin. Sécherlech en Zeeche fir Efforen an där doter Zilgrupp vu Leit ze maachen.

Elo, Dir Dammen an Hären, awer zum Projet selwer, an do géing ech wëllen ufänke mat engem Zitat aus der Regierungserklärung vum 22. 7. 1994:

“La politique des transports gouvernementale privilégiera la décongestion de l'agglomération formée par la capitale et sa périphérie urbanisée par la promotion des transports publics. L'agglomération ainsi définie sera traitée comme un ensemble, tout en respectant l'autonomie communale et en cherchant le concours des autorités locales pour arrêter un concept cohérent; le Gouvernement encouragera à cet effet la constitution d'un syndicat intercommunal.”

Zum Verlaf vum Projet e puer Wieder als Erënnerung. D'Initiativ zum Projet **Luxtraffic** as ausgaangen 1992 duerch eng Initiativ vum Transportministère zesumme mat der Stad Lëtzebuerg. Et gouf e Konsortium geschaf vun Ingenieurbüroën, déi sech zesummefond hun an den Numm **Luxtraffic** ugeholl hun an ugefaangen hun ze schaffen. Hiert Zil kann ee resüméieren op folgende Saz: “Die wichtigsten Ziele sind die Verbesserung der Umwelt (weniger motorisierter Individualverkehr, mehr öffentlicher Verkehr), unter anderem zwecks Erhaltung bzw. Steigerung der Attraktivität der Stadt Luxemburg als Lebensraum für alle Bürger, sowie eine verbesserte wie auch attraktiver gestaltete Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr.”

Aus dëser Zilformuléierung, aus dene ganzen Dokumenter déi erstallt gi sin, geet klor ervir, dass et sech bei deem Projet, deem ausgeschafft gouf, nët eleng ëm e Projet fir d'Stad Lëtzebuerg handelt, mä ëm e Projet fir d'ganzt Land, e Projet fir d'Regiounen vun eisem Land ënnerteneen ze verbannen an d'Garantie op héchster Mobilitéit ze errechen.

De Büro huet verschidde Phasen ugewannt fir zu sénge Konklusiounen ze kommen. Fir d'éischt gouf en Inventär gemeet ënner Berücksichtigung vun dene Sondagen, déi

\$P-455

ech virdru skizzéiert hun, ënner Berücksichtigung och vun där Skepsis, déi Leit géintwuer der Realisatioun vum Projet hun an ënner Berücksichtigung vun der héijer Attraktivitéit vum Individualverkéier hei zu Lëtzebuerg.

Si sin trotzdeem zu der Erkenntnis an zu der Schlussfolgerung komm, dass och hei am Land e groust Potential fir den öffentliche Transport do as, ënner der Viraussetzung, dass folgend Schwaachpunkte vum öffentliche Persounentransport kënnen éliminéiert gin.

1. Wann d'Kapazitätsgrenze vum Material opgehewe gin. Déi si mat deem aktuelle Material nët méi ze verbesseren.
2. Hu se an hire Rapporen en Defizit u Courage vun der Politik vermësse gelooss, fir offensiv Positiounen zum Virzuch vum öffentlichen Transport ze huelen.
3. Si hun e staarke Koordinéierungsdefizit tëschent denen einzelnen Träger ausgemaacht.
4. Si hu gesot, et goufen nët genuch Efforen a Richtung Rentabiliséierung vum bestoende System gemaacht.
5. Si hu gesot, et géife grouss Defiziter am Beräich vum Marketing beim öffentlichen Transport.

An de Konklusioun seet de Büro dann awer och, dass dee Verkéiersproblem, deem d'Stad Lëtzebuerg kennt, u sech kee Problem as, deem an der Stad selwer produzéiert gët, mä en importéierte Problem an e schwätzt vun zwee Chifferen: 270.000 Trajetën, déi all Dag an d'Stad eraféieren, an 130.000 Trajetën innerhalb vun der Stad.

D'Basis vun dëser Erkenntnis as dann och ganz klor. Wa mer eng Léisung fir dëse Problem wëllen erbäuféieren, muss et eng Léisung fir d'ganz Land sin, an et kann och nëmmen eng Léisung sin, wou dat bestehend Schinnennetz vun der Eisebunn eng important Roll fir d'Zukunft muss spillen.

Hir Konklusiounen sin dann och déi, dass fir dee Problem hei u Lëtzebuerg ze léisen, een e **Bahnhybrid** misst aféieren, mat engem méi schéinen Numm, "**regionalen Tram**" genannt, e Gefier also, wat esouwuel op de Schinne vun der Eisebunn wéi och op egene Gleiser herno duerch d'Stad ka fueren. Dass dat keng Onméiglechkeet as, beweise Beispiller aus dem Ausland. Eng Rei vu Memberen aus dësem Haus konnte sech och déi lescht Deg bei enger Visite zu Karlsruhe dovunner iwuerzen an déi lescht Zweifelen ausraumen, dass esou e System ganz effikass ka funktionéieren.

Dir Dammen an Dir Hären. Et gouf awer och gläichzäitig gesot, dass eng Léisung nët nëmmen eleng fir d'Stad Lëtzebuerg muss fond gin, mä dass deem importéierte Problem, deem d'Stad Lëtzebuerg am Beräich vum Verkéier huet, muss agebonne gin an dass et nëmmen e **regionalen Tram** ka si fir d'ganz Lëtzebuurger Land.

Si hun du fir d'Realiséierung zwou verschidde Konstruktionsphase virgeschloen.

Eng éischt Phas mat enger Längt vu 16,5 km, woubäi éischtens Amenagementen op der Gare virgesi waren.

Zwetens en zweespuregt Gleis vun der Gare duerch d'Avenue de la Liberté via de Pont Adolphe bis op de Boulevard Royal, mat enger Bréck Richtung Uelzechtall.

Drëttens eng Verbindung op de Kiirchbiereg mat dem eventuelle Bau vun enger neier Bréck.

An der zweter Phas huet de Büro zousätzlech 10 km virgesinn:

Eischtens en zweten Accès ze maachen duerch de Süden, iwver Bouneweg vun der Stad eran.

Zwetens eng Verlängerung vun der Linn op de Kiirchbiereg bis op de Findel an duerno nees op d' Gleiser vun der Eisebunn Richtung Waasserbëlleg.

Drëttens eng Ax fir de Lampersbiereg hei an der Stad unzeschléissen.

D'Ween sollten ongeféier 60 m laang sin, 400 Leit kënnen transportéieren an 120 km schnell fueren. Si sollten natiirlech virun allem bequeem, modern an zouverlässeg fir d'Utilisateure sin.

D'Investissementer, Dir Dammen an Dir Hären, déi deemools an de Raum gestallt gi sin, waren an der Gréisstenuerdnung vun 30 Milliarden. Dat huet sécherlech eng ganz Rei Leit am Ufank ofgeschreckt. 30 Milliarde Frang si jo och en décke Pak Geld, mä trotzdeem muss een dee Chiffer kritesch gesinn, kritesch an deem Geescht, well en Investissementer virgesäit, nët nëmme fir den Tram, mä an deem Pak waren ebenfalls de Bau vun engem Atelier de maintenance fir d'Eisebunn mat em 3 Milliarden dran, en drëtt Gleis tëschent Betebuerg an der Stad mat engem Käschtepunkt vun 1,1 Milliard, esou wéi eng Rei vu Gefierer, déi d'Eisebunn souwisou hätt misste kafen, well hiirt Material, wat d'Technik ubleangt, um Enn vu sénger Liewensdauer ukomm as.

Am Rapport gët dann och eng Schätzung gemaacht iwver d'Entwécklung vum öffentlechen Transport bis an d'Jor 2005. A si sin dann zur Konklusioun komm, dass, wann näischt géif geschéien, wir maximal mat engem Zouwuess vum öffentlechen Transport vu 14% ze rechnen. Mat der Aféierung vum Tram wir mat enger Steigerungsrat vun 28% ze rechnen, a bei de Pendler gët esouguer eng Steigerung vu 40% geschat op den neien Transportsystem "**regionalen Tram**".

Domat as et ganz klor, dass déi Investissementer, déi do gemaacht gin, grouss Virdeler mat sech bréngen an och ze rechtfertige sin. De Büro huet awer ebenfalls gesot, dass et nët eleng duergeet, Investissementer an d'Infrastrukturen ze maachen, mä en huet och gesot, dass Investissementer a virun allem Effore musse gemaacht gin am Beräich vun der Rentabilitéit, am Beräich vum Marketing an am Beräich vun der Gestiou.

D'Virdeler, déi duerch de Projet fir d'Stad a fir d'Land géingen entsto, wire resüméiert op fënnf Punkten:

1. Eng Erhéijung vun der Attraktivitéit vun der Stad Lëtzebuerg als Centre de travail, als Centre de loisirs, eng méi grouss Accessibilitéit insgesamt fir d'Stad.
2. Eng Reduktioun vun de Reeszäiten an der Stad Lëtzebuerg.
3. Eng besser Ausnotzung an domadder Rentabiliséierung vum Eisebunnsréseau.
4. Eng Reduktioun vum Pendlerverkéier, manner Akzidenter, manner Doudeger.
5. Eng Reduktioun vun de Schuedstoffemissiounen, déi jo bekanntlech mat engem ganz héije Koeffizient bei der Käschtenopstellung nidderschloen.

Fir d'Realiséierung huet d'Regierung am Hierscht 1995 en Expär an der Persoun vum Alain Groff engagéiert, e Mann, dee mat ganz vill Engagement, mat vill Iwwerzeugung, mat vill Dynamik a mat vill Sachkenntnis sécherlech säint dozou bäidréit, dass dee Projet a vernünfteg Bahne gelenkt gët an och an deem virgesinnenen Zäitpunkt realiséiert ka gin.

**Luxtraffic**, dat muss klor gesot gin, soll net nëmmen als Zil hu fir e **regionalen Tram** anzeféieren, mä soll och enden an

\$P-457

engem Gobalkonzept fir den öffentlechen Transport insgesamt hei zu Lëtzebuerg an dofir och den Aarbechtstitel vun deem Grupp, deem agesat gin as, fir dozou ze féieren, - **'BTB 2002'** heescht soss näischt wéi **Bus-Tram-Bunn 2002**, - e Grupp, deem an dräi verschiddenen Aarbechtsgruppen ënnerdeelt as:

1. Organisation et Financement,
2. Planification et Réalisation,
3. Promotion des Transports publics,

chaperonnéiert vun engem grouse Comité d'accompagnement, an deem all Forces vives de la nation dra sin, fir och permanent am Dialog mat jidderengem dëse Projet unzegoen, well mer och als Transportkommissioun der Iwwerzeugung sin, dass all Dialog an dësem Zesummenhang noutwendeg as a mat jidderengem muss gefouert gin, och wann en éischer kritesch dem Projet géintwuer steet.

D'Konklusiounen vun der Kommissioun zu deem heite Punkt gin dohinner, dass gesot gët, eng modern Transportpolitik muss eng Kombinatioun vun Effikassitéit, Flexibilitéit, Sécherheet a Suerg ëm d'Emwelt garantéieren. D'Kommissioun deelt och d'Menung wat déi europäesch Kommissioun schreift an hirem Livre vert iwwer d'Prioritéit fir de kollektive Persounentransport, an d'Erfahrungen an de Stied beweisen, dass et wuel eng Noutwendegkeet as, den éffentleche Verkéier auszebauen, mä dass, wann deem Ausbau stattfënt, - an dat gouf och am Rapport vu **Luxtraffic** niddergeschriwwen - op d'Koexistenz vum öffentleche Verkéier an dem Individualverkéier muss opgepasst gin, well et geet net drëm den Individualverkéier ze erstécken an der Stad. Et geet jhust drëm, dem Individualverkéier séng negativ Implikatiounen op d'Emwelt ze reduzéieren an dat passt och an d'Objektiv an den Engagement vun eisem Land, fir bis an d'Jor 2005 CO<sub>2</sub>-Reduktiounen vun 20% ze errechen.

Dir Dammen an Dir Hären, d'Kommissioun as och der Menung, dass an déi éischt Phas vun dësem Projet d'Schoulen agebonne mussen gin. Den Tram soll dohinner fuere wou d'Leit sin. An der Kommissioun gouf zum Beispill de Virschlag iwwer d'Abanne vum Geesseknäppchen gemaacht, dass dat eng vun den éischte Prioritéiten vun dësem Projet soll sin.

Dann as et och absolut noutwendeg, fir eng besser Koordinatioun tëschent denen eenzelnen Transportträger ze garantéieren. Et kann net sin, dass oft gewiesselt muss gin. Et kann net sin, dass d'Waardezäiten esou laang mussen sin, well alles dat féiert zu engem Découragement vun de Leit a féiert dozou, dass den öffentlechen Transport net profitéiert gët. Do bleiwen nach eng ganz Rei vun Efforen ze maachen.

Mir hun och am Rapport iwwer den Aménagement du Territoire geschwat iwwer déi negativ Konsequenzen vun enger Zentraliséierung an a ronderëm d'Stad, esou wéi mer se elo kennen an d'Kommissioun huet och an deem Zesummenhang e puer Iddien formuléiert, déi ech hei nëmme wëll kurz présentéieren.

Zum Beispill gouf gesot, dass ee soll urbanistesche drop oppassen, dass net onbedéngt Lotissementer dohinner gebaut gi wou den öffentlechen Transport ni kann hikommen, dass d'Industrië méiglechst regruppéiert sollte gin, dass Schoulen an Zerwisser mat héijem Persounepotential och mussen regruppéiert gin, a wann dann eng Kéier den Inventar gemaacht gët vun denen Administratiounen, déi net onbedéngt an der Haaptstad mussen sin, da wir dat sécherlech och zu Gonschte vun enger Dezentraliséierung vun enger besserer Ubannung un den öffentlechen Transport.

Am Punkt 3.2. huet ee vun de Kapitelen den Titel “La demande suivra l’offre”. Dat as eng Iwwerzeugung vun der Kommissioun, déi drop erausleeft, dass den öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg eng reell Chance huet, wann e konkurrenzfäeg gemaacht gët zum Auto, wann en nët méi deier as wéi den Auto, wann d’Reeszäiten nët vill méi grouss si wéi mam Auto a wann e komfortabel an accessibel bleift.

D’Beweiser sin do. D’Eisebunn, den AFL, den TICE an den RGTR hun duerch hir Efforen, déi se gemaacht hun, och eng ganz Rei vu Clientën zousätzlech op den öffentlechen Transport kritt an domadder as et och eng Evidenz, dass mer mussen drun denke fir e Kapazitéitsausbau ze garantéieren.

A wa gesot gët, dass uganks de Joren d’Steigerungsraten nët méi déi ware wéi se am Ufank waren, dann as dat op déi Kapazitéitsgrenzen zrëckzeféieren, a wa mer nach e qualitative Sprong wëlle maache fir méi Leit ze transportéieren, da muss en neie System kommen. D’Kommissioun schléisst sech och de Schlussfolgerunge vum Büro **Luxtraffic** un, dee seet, dass als eenzeg Léisung, fir deen dote Problem an de Grëff ze kréien, e **regionalen Tram**system muss agefouert gin.

D’Kommissioun geet dann och dovun aus, dass fir de Projet ze realiséieren - an dat gouf och am Hearing gesot vun där enger oder anerer Organisatioun - de Projet nët iwwerdimensionnéiert soll sin a mir plaidéieren dofir, fir e reduzéierten Aktiounsradius vum Projet an enger éischer Phas.

D’Konzept vum **regionalen Tram** as jo jidderzäit ausbaufäeg a soll op den Erfarunge vun dëser éischer Phas ausgebaut gin, wann d’Méiglechketen dozou bestin.

Eiser Menung no soll an där éischer Phas haaptsächlech d’Nord-Süd-Ax vun der Stad Lëtzebuerg, dat heescht vun der Gare-Centre Aldringen-Kiirchbiërg ugebonne gin. Duerch dee reduzéierten Aktiounsradius as et méiglech, d’Investitiounskäschten ze reduzéieren.

Dir Dammen an Dir Hären. Et war dann och d’Aufgab vun dem Aarbechtsgrupp “Planification et Réalisation”, deen agesat gouf, fir dozou séng Virschléi ze maachen.

Ech wëllt hei och dem Här Jean Schiltz e grouse Merci ausdrécken, fir de Résumé, deen en eis als Kommissioun zur Verfügung gestallt huet iwwer d’Aarbechte vun deem Aarbechtsgrupp, déi am Rapport och integréiert sin.

D’Ziler vun deem Aarbechtsgrupp “Planification et Réalisation” sin et eng Definitioun vum Basisréseau ze maachen an d’Integratioun vun engem **Bahnhybrid**, de regionalen an internationalen Zich ze erméiglechen.

Den aktuelle Stand vun den Aarbechten as deen, dass, entgéint deem wat am Projet **Luxtraffic** virgesi war, et nët geplangt as den Tram bis op Klengbetten fuere ze loossen. D’Ursaach huet zwee Grënn:

1. Well fir op Klengbetten ze fueren een e Motor misst hun, deen eng zousätzlech Stroumaart misst hun. Mir bräichten also amplaz Motore mat zwou Stroumaarten, Motore mat dräi Stroumaarten. Dee gët et nach nët.
2. Déi Klengbettener Streck as nët onbedéngt optimal geleën a bezuch op d’Leit, déi an den Uertschafte ronderëm wunnen. Wann een op deen dote Wee sollt goen, misst een sech iwwerleë fir nët direkt en neit Gleis ze bauen.

D’Tramme fueren och bis op Athus oder Audun-le-Tiche. De Süde vum Land bis erop an den Norden, as bis op

\$P-459

Dikrech ugebonnen, woubäi d’Richtung Osten nach eng Rei vu Problemer weist, déi an der éischer Phas nët sollte realiséiert gin.

Dann as de Schema vun der Exploitatioun ze erstellen als zweeten Objektiv vun dësem Aarbechtsgrupp. Do geet et drëm, d'Frequenze festzeleën op den eenzelne Linnen, d'Points d'arrêt an d'Points d'échange ze fixéieren.

Dat drëtt Objektiv vun deem Aarbechtsgrupp as et, ze kucke wéi een de regionale Busréseau un den Tram kann eruffieren, well ee vun den entscheidende Punkten as en anstännegen Zoubréngerdéngscht duerch de Bus. Alleguer déi, déi ufanks skeptesch waren a gefaart hun, dass mat der Aféierung vun engem **regionalen Tram** de Busdéngscht géing zrëckgoen, konnten elo nach eng Kéier zu Karlsruhe iwwerzeugt gi vun der Tatsaach, dass duerch d'Aféiere vun engem **regionalen Tram** nëmmen en optimalen Zoubréngerdéngscht vum Bus muss do sin. Domadder steet a fällt de System. Zu Karlsruhe konnt een no der Aféierung vum **regionalen Tram** ëmmerhin eng Steigerungsrat vu ronn 10% feststellen.

De véierten Objektiv vun dësem Aarbechtsgrupp as et, fir definitiv an am Detail d'Linnen ze affinieren an der Stad Lëtzebuerg a ronderëm. Do sin Etüden, déi elo am Hierscht missten an Optrag gi gin, fir ze kucke wéi de Réseau duerch d'Stad Lëtzebuerg soll verlafen, wéi d'Ubannung un de Kiirchbiereg soll geschéien, wéi méiglecherweis d'Ubannung un Hollerech, de Lampersbiereg geschéie soll, an et soll och gekuckt gi wéi de Schülertransport ka geléist gin.

Wann d'Kommissioun, Dir Dammen an Dir Hären, fir eng reduzéiert éischt Phas plaidéiert, dann och fir zu gudder Lescht d'Käschte vun deem Projet erofzedrécken. Et as ganz klor, dass e Käschtepunkt vun 30 Milliarden d'Leit méiglecherweis erschreckt an nët onbedéngt zu der politescher Akzeptanz vun deem Dossier ka bäidroen.

No der Analys vun de Chifferen a vum Käschtepunkt, kënn een dann awer zur Konklusioun, dass keng 30 Milliarden noutwendeg si fir déi Phas do ze realiséieren, mä datt et duergeet mat engem Investissement vu ronn 11 bis 15 Milliarden, fir déi éischt Phas kënnen ze realiséieren.

Ech hu schon aganks gesot, wat fir eng Käschten dass bei den 30 Milliarden dra waren. Ech brauch dat op dëser Plaz nët nach eng Kéier ze widderhuelen.

Da gouf och am Projet vun der sozialer Rentabilitéit vum **regionalen Tram** geschwat. Et as en däitsche Modell applizéiert gi fir déi sozial Rentabilitéit feststellen, an deem alleguer d'Faktoren, déi Käschte verursachen, an alleguer d'Faktoren, déi Notze bréngen, géintiwergestallt goufen, an allgemeng gët ugeholl, dass, wann do e Koeffizient vu méi wéi 1 erauskënnt, de Projet nützlich as a realiséiert soll gin.

Dee Modell, deem applizéiert gin as zu Saarbrécken, deem e Resultat erbruecht huet ënner 2, as och zu Lëtzebuerg applizéiert gin an huet e Resultat bruecht vun 2,6. Domadder dierft et ganz klor sin, datt de Projet vu sénger sozialer Rentabilitéit hir ze vertrieeden as, wat och an den Diskussiounen vun der Kommissioun confirméiert gin as.

D'Kommissioun war dann awer och der Meinung, dass et entscheidend as fir dëse Projet, dass relativ séier weidergeschafft gët. Et läit en Zäitplang vum Ministère vir, dee beseet, dass 1997 en Avant-projet mat eventuell engem Dépôt vun engem Projet de loi virgeholl soll gin, an dass duerno hei eng Diskussioun soll stattfannen iwwer e sougenannten Zweckverband, respektiv e Verkéiersverbond.

1998 muss Material bestallt gin.

1999 sollen d'Pläng finaliséiert gin, an an der Stad mat den Aarbechten ugefaange gin.

Am Jor 2000 soll e Pilotprojet starten an enger Diameterlinn, am beschten tëschent dem Süde vum Land bis erop op Miersch, wann nët, tëschent enger anerer Streck, tëschent der Stad an Esch, oder tëschent Miersch an der Stad Lëtzebuerg.

Et as dat eng Iddi vum Transportministère, déi een absolut muss begréissen, well et domat och drëm geet, de Leit ze weise wéi dee **regionalen Tram** soll ausgesinn. Et kënnt ee sech virstellen, dass d'Leit den Androck hätten, et géif sech nach ëm déi al Tramme vu fréier handelen. Dofir as et ganz wichteg, dass méiglechst schnell dee Pilotprojet realiséiert gët, fir dass d'Leit nët nëmme kënnen deen Tram gesinn, mä dass se och séng Auswierkunge kënnen spieren a selwer kënnen dovunner profitéieren.

D'Eisebunn as amgaang an Etüden driwwer nozedenken wou déi Pilotlinn soll gefuer gin an engem Takt tëschent 15 an 20 Minutten. D'Kommissioun ënnerstëtzt d'Regierung bei dësem Virhaben an ënnerstëtzt d'Regierung och, esou wäit et hir méiglech as, an deem doten Zäitplang an ënnersträicht nach eng Kéier, dass et onbedéngt noutwendeg as, fir 1998 déi noutwendeg Kreditter zur Verfügung ze stellen, fir Material ze kafen.

Da gët et en Aarbechtsgrupp, deen déi schwireg Missioun huet op d'Fro ze äntweren: "Quel type d'exploitation"? Dat as sécherlech eng vun dene schwiregsten Aarbechten, déi musse gemaacht gin. Dofir gouf en Aarbechtsgrupp "Organisation et Financement" agesat, an och hei fanne mer am Rapport e Résumé vun deem Aarbechtsgrupp. Ech wëll hei dem Här Paul Schmit, deen deen Aarbechtsgrupp presidéiert, merci soen, dass e mer déi Informatiounen zur Verfügung gestallt huet.

Den Aarbechtsgrupp huet elo e Modell ausgeschafft, deen u sech als Basis eng Trennung tëschent dem Leeschtungsbesteller an dem Leeschtungserbrénger virgesäit. Dat heescht, engersäits en Organ dat definéiert, wat fir eng Leeschtungen dass musse gefuer gin, an op där anerer Säit Opérateuren, déi déi Leeschtung sollen erbréngen.

Dee Modell, dee virgestallt gët, huet u sech dräi verschidden Niveauën.

1. Dee Modell gesäit vir, en Zweckverband ze maachen, deen zesummegeat as aus dem Stat an den interesséierte Gemengen. Dee soll d'Demanden, déi kommen, kanaliséieren. Dee soll décidéieren, wéini a wouhinner gefuer gët. Dee soll och décidéieren, ob Linnen ofgeschaaft respektiv bäigemaacht gin. Dat soll u sech e politesche Gremium sin, deen och séng politesch Responsabilitéit iwwerhuele soll.

2. Et géif en Zwëscheninstrument interkaléiert gin, wat sech géif Verkéiersverbond nennen, wat géif bestoen aus engem öffentlechen, privaten oder gemëschte Statut, wou d'Stad Lëtzebuerg, d'Eisebunn, privat Kapital oder aner interesséiert Gemenge kënnen dra sin. Deen hätt als Fonktioun, déi technesch Gestiou an de Management vun deem neie System ze maachen.

3. Et gët en drëtten Niveau: dat wiren d'Bedreiwer. Laut der Virstellung vun deem Aarbechtsgrupp wiren dat all Transportentreprisen, souwuel déi privat wéi déi öffentlech, déi op der Basis vun engem Contrat de service public, dee

\$P-461

mat hinnen an dem Verkéiersverbond géif gemaacht gin, hir Leeschtungen erbréngen.

Dir Dammen an Dir Hären. D'Kommissioun huet zu dësem Modell nach en anere Modell an de Raum gestallt als Ureiz fir d'Diskussioun, dee folgendermoossen ausgesäit:

- Et géif en Zweckverband gemaacht gin, deen aus den Autorités publiques, dem Stat an de Gemengen zesummegeat wir, deen als Missioun hätt, d'Orientation politique ze maachen an d'Definitioun vun de Leeschtungen ze erstellen.
- En hätt als Aufgab, fir de Contrat de service public mat den Entreprises auszeschaffen.
- E géif sech ëm d'Tarifpolitik bekëmmere.
- E géif eng Enveloppe zur Verfügung stelle fir d'Bedreiwe vum **regionalen Tram**.

- E géif d'Koordinatioun vun den Horairen, d'Stattistiken, d'Informatioun an d'Promotioun vum öffentlechen Transport maachen.

E wir équipéiert mat engem Bureau, mat engem administrative Staff a mat verschiddene Kommissiounen, déi hie géinge beroden. Deen Zweckverband géif de Contrat de service public ausschaffe mat der Eisebunn, mat der AVL, mam RGTR a mam TICE.

Fir d'Gérance an d'Gestioun vun dem Tram géif eng nei Struktur geschafe gin op der Basis vun där Enveloppe, déi den Zweckverband zur Verfügung stellt, eng Struktur, an där de Stat, d'Stad Lëtzebuerg, d'Eisebunn an interesséiert Gemenge vertrauede wieren. Déi hätten zur Missioun, e Contrat de service public mat der Eisebunn auszuschaffen, d'Elaboratioun vum Fahrplan ze maachen, d'Entwécklung vum Trafik an den Entretien vun den Arrêtën an niewebäi nach aner Klengegketen ze organiséieren.

Dat wir e Contrat de service public, dee mat der Eisebunn misst ausgeschafft gin. En hätt de Virdeel, dass dat op der Basis vun enger Enveloppe géif geschéien. D'Eisebunn misst déi Leeschtungen erbréngen, déi do gefuerdert gin.

D'Kommissioun huet ganz klor gesot, dass elo nach nët den Zäitpunkt komm wir, fir sech fir deen een oder anere Modell auszuschwätzen. Déi doten Diskussioun kënn d'nächst Jor op eis duer. Et geet haut drëm, haaptsächlech zum Prinzip vum Tram ze diskutéieren a méiglecherweis - an hoffentlech - zur Konklusioun ze kommen, dass dat dee richtege Wee as. D'Kommissioun wollt also bewosst, wat d'Exploitatioun ugeet, haut nët fir deen een oder anere Modell Positioun ergräifen. Näischt verhënnert awer, dass herno an der Diskussioun d'Vir- an d'Nodeler vun deem engen oder anere Modell duerch d'Orateuren hei kënnen virgedroë gin.

D'Kommissioun konnt sech awer drop enegen, dass zwou Virentschedunge sollten am Rapport zrëckbehale gin:

1. dass der Eisebunn, egal wéi, bei der Exploitatioun vum **regionalen Tram** eng wichteg Roll soll zoukommen, aus der Iwwerleung eraus, well ganz einfach vum **regionalen Tram** 2/3 bis 3/4 vum Persounentransport vun der Eisebunn soll iwwerholl gin;
2. dass déi nei Struktur, déi geschafe géif gin, kee Faass ouni Buedem däerf sin, kee Lach däerf gin, wou onendlech an onkontrolléierbar Suen erafléissen.

Dat sin déi zwou Viraussetzungen, déi d'Kommissioun als Konklusioun zu der Gestioun festgehalten huet.

Dir Dammen an Dir Hären. Deen Aarbechtsgrupp hat nach eng aner Missioun, nämlech fir ze kucken, wéi een nët nëmmen dat Ganzt kann organiséieren, mä och nach finanzéiere kann. Do gët et eng Rei vu Méiglechketen, wéi dat zustanekomme kann.

1. Den Aarbechtsgrupp hat dann d'Missioun, fir verschidde Varianten iwwer d'Finanzéierung an d'Organisatioun vum gesamten öffentlechen Transport virzeleën.
2. En hat och d'Missioun, fir ze kucken, wivill Suë mussen opbruecht gin, fir d'Etüden ze finaliséieren a fir ze décidéieren, virum Avant-projet de loi, wéi et mat der Realiséierung soll weidergoen.
3. Deen Aarbechtsgrupp hat och nach d'Missioun, fir d'Kompetenzen an d'Responsabilitéite bei der Planifikatioun, der Realisatioun an der Exploitatioun festzehalen.

D'Fro vun der Finanzéierung vum öffentlechen Transport, ob dat eng Aarbecht vun der Gemeng oder eng Aufgab vum Stat as, geeschert jo duerch d'Chamber bei Geleënheet vun allen Diskussiounen iwwer den öffentlechen Transport. Et gët Zäit, dass op déi Fro do eng Äntwert bruecht gët.

D'Kommissioun as an dësem Punkt zur Konklusioun komm, dass et op kee Fall ka bleiwen, wéi et as. Et kann nët sin - an ech sin nët deen éischten, deen dat hei op der Tribün seet - dass sech an Zukunft weiderhin 10 Gemengen an de Stat eleng d'Käschte vum öffentlechen Transport mussen delen. Et muss eng gerecht Verdelung queesch duerch d'ganzt Land geschéien.

Et gët dräi Méiglechketen, wéi dat kënt funktionnéieren:

- Et kënt een et maache wéi am Frankräich, wou eng Taxe transport opgehewe gët bei den Entreprises, déi bis zu 1,75% vun der Masse salariale géif ausmaachen, wa se méi wéi 9 Leit beschäftegen. Dat as e Modell, deen et scho gët.

- Et kënt een dee ganzen öffentlechen Transport iwwer de Budget vum Stat finanzéieren.

- Et kënt ee sech och virstellen, eng gerecht Verdelung vun de Käschten ze maachen tëschent dem Stat an de Gemengen.

Zu deem drëtten Modell, deen dee waarscheinlechste wäerd sin, huet den Aarbechtsgrupp dann och verschidden Iddiën entwéckelt, wéi esou eng Opdelung vun de Käschte kënt ausgesinn.

- Als Kritär kënt een an de Gemengen d'Zuel vun den Arrêtën, d'Zuel vun de Leit, déi den öffentlechen Transport benotzen, oder d'Zuel vun de Kilometeren huelen, déi an der Gemeng gefuer gin.

- Eng zweet Méiglechkeet wir, dass een de Präis einfach op d'Populatioun vun der Gemeng, op d'Zuel vun den Aarbechtsplaze respektiv op d'Zuel vun de Schüler géif fixéieren.

- Et kënt ee sech virstellen, dass et eng Solution mixte kënt gin tëschent denen zwee Virschléi.

- Et kënt ee sech och virstellen, dass et eng Offre de base vun deem Verkéiersverbond oder deem Zweckverbond kënt sin, an dass all zousätzlech Leeschtungen, déi eng Gemeng gären hätt, vun hir géifen akaaft gin an och deementspreechend bezuelt gin.

D'Kommissioun begréisst déi Aarbechten an Iwwerleungen, déi an deem heiten Zesammenhank gemaacht gi sin. Si dréckt d'Hoffnung aus, dass op deem dote Plang an den nächste Méint nach méi konkret Resultater wäerte virleien, fir dass mer hei an der Châmbre

\$P-463

kënnen driwwer diskutéieren. Grondsätzlech félicitéiert si awer d'Regierung fir déi Aarbecht, déi bis elo gemaacht gin as, an ënnerstëtzt si, fir an där doter Richtung endlech no enger Léisung ze sichen.

Da gët et nach en drëtten Aarbechtsgrupp, dee sech mat der Promotioun vum öffentlechen Transport beschäftegt. Do wëll ech jhust een Zitat vum Här Brändli virdroen, dee gesot huet: «Das Image des öffentlichen Transportes in Luxemburg ist weder gut noch schlecht, sondern inexistent.» Domadder huet hie genau dat gesot, wat d'Expären ëmmer erëm, wann hei zu Lëtzebuerg iwwer den öffentlechen Transport geschwat gët, widderhuelen. Et mussen do méi Effore gemaacht gin.

Deen Aarbechtsgrupp huet ënner der Presidentschaft vum Här Alain Groff schon eng Rei Viraarbechte gemaacht. Och hinnen nach eng Kéier merci fir d'Zurverfügungstelle vun denen Dokumenter. Mäi Kolleg Roger Klein wäerd zum Punkt Öffentlechkeetsaarbecht a Verkéierserzéiung méi an den Detail agoen.

Dir Dammen an Dir Hären. Ech kommen zu de Konklusiounen an zum Schluss.

Mir stelle fest, dass ganz vill un dësem Dossier geschafft gët. Mir haten an der Kommissioun d'Iwwerzeugung, dass et e realistesch Projet as, deen d'Perspektive fir den öffentlechen Transport duerstellt, deen awer zur gläicher Zäit eng Erausforderung fir den öffentlechen Transport duerstellt. Et

kann e formidablen Déngscht un de Biirgerinnen a Biirger vun eisem Land gin, e formidablen Déngscht un der Natur an der Emwelt hei am Land.

Mir félicitéieren d'Regierung fir déi Aarbechten, déi iwwer de Wee vun denen dräi Aarbechtsgruppe geleescht gi sin. Mir félicitéiere se och fir déi Kreditter, déi 1997 am Budget fir d'Weiderdreiwe vun dësem Projet stin.

Mir gin eiser Hoffnung Ausdrock, dass deen Zäitplang, deen opgestallt gin as, och agehale ka gin. D'Transportkommissioun as zu jidder Zäit bereet ze hëllefen, wann dat noutwendeg as.

Domadder wir ech um Schluss vu méngen Ausféierungen zum Rapport ukomm.

Dir hut op Ärem Pult eng Bemierkung fond vum Minister Robert Goebbels am Zesammenhank mam Uschloss un de Kiirchbiereg. D'Erklärung as ganz einfach déi, mir hun offensichtlech an der Kommissioun nët iwwer all Sachinformatiounen verfüügt, well do den Androck opkomm as, dass mat der Urbaniséierung vum Kiirchbiereg den öffentlechen Transport vergiess gi wir. Deem schéngt nët esou ze sin. Mir huelen dat da mat Genugtuung zur Kenntnis, wat den Här Robert Goebbels eis hei geschriwwen huet.

Ech wéilt ofschléissend nach eng Motioun deposéieren, wou d'Regierung opgefuerdert gët, am Beräich vum **BTB** 2002 sou séier wéi méiglech weiderzeschaffen, fir dass haauptsächlech an enger éischer Phas d'Nord-Süd-Ax vun der Stad Lëtzebuerg soll erschloss gin, dass den öffentlechen Transport soll weiderhin, a méi wéi bis elo, promovéiert gin, an dass virun allem déi Desserte-pilote sou séier wéi méiglech soll ëmgesat gin.

Mir encouragéieren d'Regierung weiderhin, fir a Richtung vun engem neie « schéma financier » ze schaffen, en Zweckverbond oder e Verkéiersverbond, fir d'Käschte gläichméisseg ze verdelen.

A mir halen an der Motioun fest, dass der Eisebunn e « rôle important » an der zukünftiger Exploitatioun vun deem Tram soll zoukommen. Mir maachen awer och eng Invitatioun un déi bestoend Transportträger, bis zur Realiséierung vum **Bahnhybrid** respektiv vum **Tram régional** Efforen am Beräich vun der Koordinatioun ze maachen, fir nach méi Leit wéi bis elo op den öffentlechen Transport ze kréien.

Ech géif dem President dës Motioun iwwerreechen.

*Motion 1*

*La Chambre des Députés,*

*- Considérant la déclaration gouvernementale du 22 juillet 1994 stipulant: « La politique des transports gouvernementale privilégiera la décongestion de l'agglomération formée par la capitale et sa périphérie urbanisée par la promotion des transports publics. L'agglomération ainsi définie sera traitée comme un ensemble, tout en respectant l'autonomie communale et en cherchant le concours des autorités locales pour arrêter un concept cohérent.*

*Le Gouvernement arrêtera les orientations quant aux transports collectifs appelés à assurer la desserte urbaine et suburbaine de la capitale sur base de l'étude **Luxtraffic** »;*

*- considérant les conclusions de l'étude « **Luxtraffic** » réalisée à l'initiative commune du Ministère des Transports et de la Ville de Luxembourg et présentée fin 1994, notamment la préconisation d'un **tram régional** combinant un service ferroviaire régional et une desserte urbaine dans le cadre d'une conception globale des transports publics dénommée ultérieurement « **Bus Tram Bunn** 2002 »;*

- *considérant la décision de principe du Gouvernement en Conseil du 24 février 1995 en faveur de la transposition des conclusions de l'étude « **Luxtraffic** »;*

- *considérant les conclusions de ses auditions des 13 et 14 mars 1996 avec les institutions et associations concernées par la réalisation d'un nouveau système de transports publics;*

- *considérant les conclusions intermédiaires des groupes de travail « **BTB 2002** »;*

*invite le Gouvernement*

- *à mettre en oeuvre les conclusions de l'étude « **Luxtraffic** » telles qu'elles seront ajustées par les groupes de travail « **BTB 2002** »;*

- *à concentrer la réalisation du futur système de transport d'abord sur l'amélioration de la circulation générale autour de l'axe Nord-Sud de la capitale;*

- *à promouvoir dès maintenant les transports publics en général et le **tram régional** en particulier moyennant la mise en place rapide d'une desserte-pilote et à permettre l'acquisition en temps utile de matériel roulant requis;*

- *à inciter dès maintenant les transporteurs publics à coordonner davantage les horaires ainsi que les informations aux clients;*

- *à élaborer*

*\* un schéma d'exploitation réservant un rôle important aux CFL*

*\* un schéma financier reposant sur un cadre légal ou toute autre solution nationale équitable.*

*(s.) Marc Zanussi, François Bausch, Roger Klein, Jean-Pierre Koepf et Nicolas Strotz.*

Ech soen Iech merci fir Är geschätzt Opmiirksamkeet.

**M. le Président.**- D'Wuert huet elo d'Transportministerin, d'Madame Mady Delvaux-Stehres.

\$P-465

*Débat*

**Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Ech wollt der Kommissioun an dem Rapporteur merci soë fir déi Aarbecht, déi gemaacht gin as. De Rapport as eng exzellent Synthes, souwuel wat d'Etüd **Luxtraffic** wéi och déi Aarbechten ubelaangt, déi an der Zwëschenzäit, no der Akzeptatioun vu **Luxtraffic**, geschitt sin. An deem Sënn as et en Dokument, wat eis gutt weiderhëlleft, wat och, fir d'Präsentatioun no baussen, weist, wou mer haut dru sin.

Ech brauch nët op alles anzegoen, wat den Här Zanussi gesot huet. Hien huet op eng formidabel Manéier d'Aarbechte vun dene verschiddenen Aarbechtsgruppen résuméiert. Ech wëll nëmme rappelieren, dass déi prinzipiell Décisioun, fir an d'Richtung vun engem **Bahnhybrid**, also vun engem **Tram régional** ze goen, geholl gin as vun der Regierung de 24. Februar 1995, an dass säithier d'Planifikatiounsaarbechte lafen an Zesummenaarbecht mat der Gemeng Lëtzebuerg a mat anere Gemengen, déi drun interesséiert sin. Mir sin also elo an enger Phas, wou geplangt gët, wou weider Etüde musse gemaacht gin, zum Beispill iwuer d'Trassen, an technesch Etüden. Mir sin och mat där schwireger Diskussioun amgaangen, wéi d'Organisatioun an de Finanzement solle gemaacht gin.

An deem Sënn soen ech merci fir all déi Perspektiven, déi d'Kommissioun hei opmécht. Ech mengen nët, dass mer haut schon esou wäit sin, fir zu deem Punkt kënnen Décisiounen ze huelen. Mäin Objektiv

bleift nach ëmmer, dass mer an ongeféier engem Jor op déi Froen, déi haut alleguer opgeworf gi sin, och am Rapport, Äntwerte kënnen gin.

Ech wëll nach den Engagement vun der Regierung rappeléieren, fir d'Infrastrukturkäschte fir d'Schinne fir deen neien Tram ze iwwehuelen. D'Regierung huet och den Engagement geholl, dass de Plan pluriannuel vun der Regierung fir 1997 am Fonds du rail extra fir den **Tram régional** 50 Milliounen virgesäit, fir 1998 100 Milliounen, fir 1999 750 Milliounen a fir d'Jor 2000 1,250 Milliarden. Dat sin déi Dotatiounen, déi virgesi sin am Plan pluriannuel fir d'Infrastrukturkäschten, déi ufale fir de **Bahnhybrid**. Jhust hei zur Informatioun, dass déi Suen am Plan pluriannuel virgesi sin.

Ugangs vum Débat wëll ech haaptsächlech un d'Objektiv erënneren, eist Objektiv bei deem Projet **Tram régional**, dee mer am Transportministère **BTB Bus-Tram-Bunn** genannt hun. Ech wëll ënnersträichen, dass et hei nët nëmmen drëm geet, fir en Tram ze bauen, nët e Gadget, dee mer an d'Vitrine setzen, mä et geet drëm, fir e gutt an effikast Angebot vun öffentlechem Transport am ganze Land ze garantéieren. Dat as d'Objektiv! Den Tram as ee Moyën méi, dee mer asetzen, fir dohinnerzekommen.

Eng zweet Remarque: Ech gesinn d'Promotioun vum öffentlechem Transport an och den **Tram régional** nët an engem Krich géint den Auto. Mäin Zil as et, fir ze soen, mir sollen de Leit d'Mobilitéit méi grouss maachen, mir sollen hinnen eng Alternativ zum Auto ubidden. Mir solle kucken, esouvill wéi méiglech komplementar ze fueren.

Et as evident, dass et Regiounen am Land gët, wou mer ganz sécher d'Besoinë vun der Populatioun nët kënnen mam öffentlechem Transport ofdecken. Et as grad esou evident, dass et aner Uertschaften a Géigenden am Land gët, wou ee sécher besser, vill méi effikast a méi schnell mam öffentlechem Transport weiderkennt wéi mam Auto. Et geet drëm, déi Komplementaritéit ze organiséieren, wa mer wëllen de Verkéierschaos an den nächsten 10 Jor hei zu Lëtzebuerg verhënneren. Dat as d'Objektiv vun där ganzer Operatioun. Ech mengen, et wir wichteg, fir dat am Ufank vum Débat nach eng Kéier ze ënnersträichen.

Prioritéit soll et sin, fir de Clientën eng gutt Offer ze maachen:

1. 20% vun den erwuessene Lëtzebuerger hu kee Führerschäin.
2. Alleguer déi jonk Leit kënnen och nët mam Auto fueren.

Also musse mer e gutt Angebot un öffentlechem Transport maachen. Ech sin iwweezeegt, dass d'Leit vun deem Angebot profitéieren, wann den öffentlechem Transport méi schnell wéi den Auto as. Dat as d'Zil, wou mer sollen hikommen.

All Moyën - den Zuch, de Bus an den Tram - si gutt, fir dat Zil ze errechen.

D'Objektiv as och, fir ee grousst Verkéiersnetz ze kréien, fir vun engem Transportmëttel op dat anert iwwezegeen. Ee Verkéiersplang, ee Fahrplang, fir dass ee sech erëmfënt, een Ticket an ee selwechte Präis, egal op wat fir engem Moyën ee fiirt, wat mer elo schon hun!

Ech wëll Iech eng kleng Informatioun am Ufank gin. Mir hu jo am Oktober d'lescht Jor eng Enquête gemaacht bei där ganzer Lëtzebuerger Populatioun. Mir hun dat definitiivt Resultat nach ëmmer nët. Wat elo virläit an Zuelen, dat seet dat schéint däitscht Wuert « Zahlenfriedhof ». Et sin esouvill Zifferen, dass een dran ënnergeet. Mir sin amgaangen déi opzeschaffen. Ech denken, dass mer ufanks Dezember an der Kommissioun kënnen eng éischt Virstellung maachen, an och de Gemengen dat matdelen.

Jhust e puer Informatiounen. Déi Enquête as nëmme bei de Lëtzebuerger gemaacht gin, och nët bei de Frontalierën, wat mer wëllen am Fréijor nohuelen. Pro Dag leën d'Lëtzebuerger 1.265.000 Weër zréck. Dovunner gin der 200.000 zu Fouss oder mam Velo gemaacht. Déi iwwe eng Millioun den Dag gin also

motoriséiert gemaacht. Vun dene motoriséierte Weër gin 18% mam öffentlechen Transport gemaacht, also all déi aner nët.

Dee « model-split », wéi dat am technesche Jargon heescht, as awer ganz ënnerschiddlech. Et gesäit een, dass an der Stad - am Zentrum, op der Gare an um Lampertsbiërg - den Undeel vun de Leit, déi den öffentlechen Transport benotzen, tëschent 30 a 35% läit. Deen Undeel as am schlechtesten am Süde vum Land bei nëmme 10%. Et kann ee soen, dass d'TICE-Verbesserungen nach keen Afloss drop haten.

Eng aner interessant Informatioun, déi eigentlech konfirméiert, firwat et esou wichteg as, an der Stad an an de Randgebitter unzufänken, as, dass 44% vun all denen Déplacementer wiertes sin, an d'Stad eran, aus der Stad eraus oder innerhalb vun der Stad. 15% sin an de Randgemenge vun der Stad Lëtzebuërg. 26% vun denen Déplacementer fannen am Süde vum Land statt. Dat konfirméiert also, dass mer sollen ufänken eis ze konzentréieren op eng Verbesserung - dat as jo den Objektiv - vum Tram, fir d'Uewerstad an de Kiirchbiërg unzeschléissen un d'Schinn, well dat e Moyën as, fir vill méi Leit ze déplacéieren.

Ech wollt Iech déi Informatiounen jhust zum Ufank vum Débat gin. Ech soen nach eng Kéier merci fir all Är

SP-467

Suggestiounen. Ech hoffen, dass mer an engem Jor kënnen zu Konklusiounen kommen.

Ech wëll nach eng Kéier ënnersträichen, dass déi ganz Diskussioun ëm e verbessert Angebot am öffentlechen Transport drëm geet, fir an 10 Jor den totalen Zesummebroch an der Mobilitéit am Lëtzebuërges Land ze verhëdden. Et geet drëm, fir eng verbessert Mobilitéit fir all Leit hei am Land ze sichen.

Ech soen Iech merci.

**M. le Président.**- Als éischte Riedner as den Här Nicolas Strotz agedroen.

Här Strotz, Dir hut d'Wuert.

**M. Nicolas Strotz (CSV).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. D'Ofhale vun där heiteger Orientatiounsdebatt iwwe den öffentlechen Transport zu Lëtzebuërg am generellen an de Bau vun engem Tram am speziellen as ouni Aschränkung ze begréissen.

An engem Sondage vun der ILReS, deen zwëschen dem 29. Mäerz an dem 2. Abrëll dëst Jor gemaacht gin as, si 56% vun de Lëtzebuërges positiv agestallt zum Bau vun engem Tram. Nëmme 38% glewen awer, datt den Tram och wiirklech realiséiert gët. 23% wossten iwwehapt nët, datt eng Initiativ an dëser Richtung gemaacht gin as.

Ugesiichts vun dësen Zuelen, kënn déi heiteg Orientatiounsdebatt et erlaben, éischstens ee méi brede Publikum iwwe de Projet **Bus Tram Bunn 2002** ze informéieren, an zweetens dene Leit, déi un der Realisatioun vum Tram zweifelen, duerch ee kloort Signal d'Machbarkeet vun dësem Projet méi no ze bréngen.

An deem Sënn as och de Rapport vum Här Zanussi ze verstoen, deen hien eis haut an enger mustergülteger Aart a Weis virgedroen huet. Ech soen him merci fir säin Asaz, deen hien och während dene ganze Preparatiounen vun dësem Rapport bewisen huet. Och wann den Eisebunner am Kader vun den Diskussiounen emol mat him duerchgaangen as, sou huet hien den Débat dach awer während dem Hearing wéi bei der Preparatioun vum Rapport a voller Sachkenntnis an Neutralitéit gefouert.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Wann hei an der Châmber d'Majoritéit vun den Deputéierte sech fir de **BTB** 2002 ausschwätzen, kënn ech mer virstellen, datt doduerch eng Dynamik an de Projet erakënnt, déi et erméiglecht, déi ugestrieften Ziler och ze erreechen. Sécherlech mussen nach verschidden Hürden iwwerspronge gin.

Ech wëll hei och drun erënneren, dass d'CSV sech an hirem Walprogramm bei de leschte Châmberswale fir den Tram ausgeschwat huet, an ech zitieren: « Um dem öffentlichen Personentransport den Weg zu ebnen, darf der Projektvorschlag **Luxtraffic** nicht zu den Akten gelegt werden. »

Och wann de Kolleg Bausch alt emol mengt, hie misst d'CSV rügen, si hätten nët déi néideg Approche zu dësem Projet, géif ech him soen, dass et nach ëmmer erlaabt as an enger Kommissiounssëtzung, aus där hien zitiert huet, kritesch Froen ze stellen, déi ëmmer derzou bäidroen, e Projet an déi richteg Richtung ze dirigéieren.

Vill Leit froë sech, firwat mir iwwerhaupt een Tram brauchen, firwat de Stat soll Milliarden an esou e Projet erastiechen. D'Äntwert läit op der Hand: fir dem Biirger eng besser Liewensqualität ze garantéieren.

- Mir wëllen dem Biirger et erlaben, séier an ouni Stress op séng Aarbecht ze kommen oder akafen ze goen oder enger anerer Aktivitéit nozegoen.

- Mir wëllen dem Biirger et erlaben, sech an der Stad Lëtzebuerg kënnen opzehalen, ouni allméiglech Zorte vu Kaméidi ausgesat ze sin an ouni eng schlecht, gesondheetsschiedlech Loft mussen anzeootmen.

- Mir wëllen awer och den Awunner vun denen Uertschaften, wou de Stroosseverkéier a Richtung Stad duerchgeet, eng verluere Liewensqualität zrëckgin.

Sécherlech as de Projet **BTB** 2002 nët déi eenzeg Moosnam, déi op dësem Gebitt muss geholl gin.

- De Contournement vun der Stad Lëtzebuerg, wou ee sech d'Fro muss stellen, wéini datt mer, zumindest op dem Deelstéck Stroossen-Gaasperech déi drëtt Spur bäibauen,

- déi verschidden Emgehungsstroosse vun eise Lokalitéiten,

- d'Nordstrooss, déi en Deel vum Verkéier aus dem Uelzechtdall eraushëlt oder op d'manst verhënnert, dass nach méi Verkéier an den Uelzechtdall kënn,

sin aner Mesüeren an dës Richtung. Domat geet et awer nët duer.

Besonnesch aus ëmweltpoliteschen Iwwerleungen eraus muss d'Förderung vum öffentlechen Transport vis-à-vis vum Individualverkéier eng Prioritéit an der Transportpolitik gin. Wann ech vun ëmweltpoliteschen Iwwerleunge schwätzen, wëll ech hei ganz klor festhalen, dass den Umweltschutz kee Selbstzweck as, mä leschten Enns dem Biirger séng Liewensqualität soll verbessern.

Wa mir wëllen en Tram bauen, heescht dat, datt e Besoin do as, fir en Tram ze bauen. Aneschtens ausgedréckt, wëllt dat soen, datt den öffentlechen Transport, sou wéi en haut funktionnéiert, nët dee gewënschten Effet huet, also nët esou funktionnéiert, wéi e funktionnéiere soll.

Den Tram as u sech nëmmen eng Komponent vum öffentlechen Transport nieft dem Bus an dem Zuch.

Wa mer elo wéilten en Tram bauen, ouni eis ze iwwerleën, wéi de gesamten öffentlechen Transport zu Lëtzebuerg an Zukunft soll ausgesinn, bräichte mer keen Tram, well hien eleng den Attrait vum öffentlechen Transport nët kënn steigeren.

D'Iwwerleungen iwwer de Bau vun engem Tram bidden awer déi formidabel Chance, iwwer de gesamten öffentlechen Transport an eisem Land nozedenken, eng Chance, déi onbedingt genotzt muss gin. Ech wëll drun erënneren, wann am Ufank nach vum **Bahnhybrid** geschwat gin as, dass haut den

Term «**Bus-Tram-Bunn** 2002 » benotzt gët, woumat gemengt as, datt den öffentlechen Transport a sénger Gesamtheit nei iwwerduecht soll gin.

Wann eis dat glécke sollt, kann een, ouni ze iwwerdreiwen, vun enger klenger «**Revolutioun** » op dësem Gebitt schwätzen, déi laang op sech waarde gelooss huet.

Nët dass an dene leschte Joren näischt um Gebitt vum öffentlechen Transport geschitt wär, loin de là, sougutt den AVL, wéi den TICE, d'CFL an de Stat iwwer de Wee vum RGTR hu considéabel Efforë gemaacht, fir d'Servicer esou attraktiv wéi méiglech ze gestalten, a vill Positives as an dësem Beräich an de leschte Jore geschitt.

Leider muss een awer haut feststellen, dass déi eenzel Opérateuren un hir Grenz gestouss sin, sief dat aus technesche Grënn, sief dat aus finanzielle Grënn.

\$P-469

Wat zu Lëtzebuerg feelt, as eng optimal Koordinatioun, sougutt téschent denen eenzelnen Opérateuren, wéi och de verschidde Transportmodussen. Doduerch geet dem öffentlechen Transport vill vu séngem Attrait verluer, well d'Initiative vun den eenzelnen Opérateuren nët esou gräife kënnen, wéi dat de Fall wär, wann den öffentlechen Transport optimal organiséiert a koordinéiert wär. Hei gëlt et, awer elo schon den Hiewel unzesetzen, fir mat dene bestehende Systemer maximalen Notzen erauszézéien.

Et stellt ee fest, dat hun d'Hearingen zu dëser Debatt och bewisen, datt de Wëlle vun den eenzelnen Opérateuren am öffentlechen Transport do as, fir méi enk mateneen ze schaffen. Si sin also och elo scho gefuerdert.

Besounesch erfreenlech schéngt et mir, datt d'Kooperatioun téschent dem Stat an der Gemeng Lëtzebuerg bei der Planung vum Bau vun engem Tram bis elo excellent war.

Kruzial Froë bleiwen awer nach ze regelen, wéi zum Beispill de Finanzement an d'Gestioun vum neie System. Hei wär ech frou, wa mer vläicht am Laf vun dëser Debatt déi offiziell Stellungnam vun der Stad Lëtzebuerg gewuer géife gin.

Betoune wëll ech nach eng Kéier, datt de Projet **BTB** 2002 vill méi as wéi de Bau vun engem Tram, mä eng komplett Reorganisatioun vum öffentlechen Transport bedeit.

Firwat dann elo de Bau vun engem Tram?

Ech wëll virausschécken, dass et sech beim virleiende Projet nët jhust ëm de Bau vun engem Tram handelt, dee sech op dem Territoire vun der Gemeng Lëtzebuerg beweegt, mä datt et en Tram as, dee sougutt op Tramschinne wéi och op Zuchgleiser kann zirkuléieren.

Et as virgesinn, datt den Tram zum Beispill ka vun Diddeléng bis op Ettelbréck fueren. Et handelt sech hei also ëm e **regionalen Tram**, deen an engem Rayon vun 30 Kilometer ronderëm d'Stad kann agesat gin.

Den Tram bitt vis-à-vis vum Bus verschidde Virdeler:

- Den Tram huet eng relativ héich Beförderungskapassitéit, déi dräi- bis véiermol méi héich as wéi bei Standardbussen.

- Op Verkéiersverbindungen, déi oft benotzt gin, erlaabt den Tram eng méi rationell Betriibsweis wéi de Bus, wat natiirlech zu Aspuerung bei de Personalkäschte bäidréit.

- D'Zäitverloschter op den Arrêté si begrenzt, well den Tram op Grond vu sénger Bauweis e schnellt a bequeemt Aus- an Eraklammen erlaabt. Den Tram huet oft duebel esouvill an duebel esou grouss Dire wéi de Bus.
- De Gank an engem Tram as méi grouss wéi an engem Bus, wat eng besser Verdelung vun de Passagéier erlaabt.
- Dat selwecht gëlt och fir d'Ofstelle vu Gepäck, Kannerkutschen an esou weider.
- De Fahrconfort as méi grouss beim Tram, well en eng fest Spurféierung an en agreabelt Vitesseverhalen huet.
- Den Tram as méi ëmweltfrëndlech wéi de Bus, well e keng Ofgase produzéiert a manner Kaméidi mécht.
- Ausserhalb vun den Zentre kann den Tram och méi schnell wéi de Bus fueren. Dat as besonnesch de Fall bei engem **regionalen Tram**, sou wéi mir e virgesinn, dee jo d'Zuchinfrastrukture benotze kann.
- Een anere grouse Virdeel vum Tram as, datt den Tram mat engem Steierkapp op den zwou Extremitéiten a mat Diren op den zwou Säite keng Wendeschleef benéidegt.
- Vis-à-vis vum Zuch huet den Tram dee grouse Virdeel, méi e klenge Bremswee ze hun, an esou och kënnen op méi kurzen Distanze stoen ze bleiwen.
- Den Tram as och méi attaktiv wéi de Bus, wéi dat Studien am Ausland beweisen.

Et spriechen also eng Rei vun Avantagë fir den Tram. Et däerf een awer nët vergiessen, datt den Tram linnen- oder tracégebonden as. Et as dofir nët méiglech, den Tram esou fueren ze loosse wéi de Bus, dat heescht, duerch all Quartierë vun der Stad, well an dësem Fall de Käschtepunkt ze héich géif gin.

Den Tram as als eng Aart Réckgrat vum öffentlechen Transport an a ronderëm d'Stad ze bezeechnen, op deen déi aner öffentlech Transportmëttel mussen ausgeriicht gin.

Dat heescht, fir datt dat gesamt Konzept funktionnéiert, wäerd dem Bus an dem Zuch och nach an Zukunft eng genau esou grouss Roll zoukommen:

- den Zuch, fir d'Leit aus gréisseren Distanzen an d'Stad an Emgéigend ze bréngen;
- de Bus, deen als Zouliwwerer zum Tram an Zuch muss figuréieren, an deen déi Zone muss ofdecken, wou Tram an Zuch nët hikommen.

D'Roll vum Bus as an deem Sënn enorm wichteg, muss hien dach kënne verhënneren, dass eist Land a verschidden Zonen opgedeelt gët: déi privilegiéiert Zonen, wou den Tram hikënnt, an déi manner gutgestallte Gebidder, wou den Tram nët hikënnt.

De Bus wäerd also nët verschwannen. Dee wäerd weider ausgebaut gin, e muss nach zousätzlech Busspuren ugeluegt kréien an e muss an e globaalt Leitsystem agebonne gin.

Wat den Tram ugeet, as an enger éischer Phas geplangt, bezun op d'Stad Lëtzebuerg, vun der Gare via Zentrum op de Kiirchbiereg respektiv via Eech ze bauen. Dat as quasi d'Reckgrat vum neie Projet an der Stad. En enger zweiter Phas muss dann den Tram awer och op aner Deler vun der Stad an Emgéigend ausgebaut gin, fir datt d'Aktivitéitszonen an d'Schoulen, wéi Lampertsbiereg a Geesseknäppchen, dat heescht, do wou Usammlunge vu ville Leit stattfannen, och dervu profitéiere kënnen.

De Succès vum **BTB** 2002 hänkt eben dermat zesummen, datt jidfereen d'Méiglechkeet kritt, schnell an ouni vill brauchen ënzesteigen, iwwer den öffentlechen Transport zu séngem Zil ze kommen.

Hei kënt nach vill Aarbecht op de Grupp « Planification et Réalisation » duer, fir eng optimal Léisung ze fannen, déi alle Géigenden an a ronderëm d'Stad Rechnung dréit.

En zwete Problem, dee besteet, as d'Emsteige vun engem Transportmodus op een aneren. Hei as et wichteg, dass op dene sougenannte « complexes d'échange », wéi zum Beispill op der Gare oder am Centre Hamilius, d'Emsteige vum Zuch op den Tram oder vum Bus op den Tram esou schnell wéi méiglech vir sech geet.

Problemer wäerte komme bei verschiddenen Engpäss, wéi zum Beispill wat de städtesche Beräich ugeet tëschent der Paräisser Plaz an der Gare, op der Rouder Bréck, am Eecher Bierg an esou weider.

Wat de Beräich ausserhalb der Stad ugeet, dat heescht, op dem traditionelle Schinnennetz vun der Eisebunn, do wäerd et op eenzelne Streckenabschnitter enk gin, fir den Tram, deen am Taktverkéier fiirt, de Persounenzuchverkéier an de Güterverkéier, deem jo och eng Prioritéit soll bäigemoss

§P-471

gin, laanschteneen ze kréien. Ech sin awer zouversichtlech, dass hei technesch Léisunge fond kënnen gin.

D'Fördere vum öffentlechen Transport an de Bau vun engem Tram heescht awer och, deem öffentlechen Transport Prioritéit vis-à-vis vum Individualverkéier ze gin. Wann de Bus an den Tram sollen optimal funktionnéieren, musse si op hire Spure kënnen fräi zirkuléieren, ouni vum Individualverkéier gestéiert ze gin. Den Tram an de Bus musse bei de roude Luuchten an op de Kräizunge Virfaart hun.

Den Individualverkéier däerf nët méi ouni weideres an den Zentrum vun eise Lokalitéiten, hei as besonnesch d'Gemeng Lëtzebuerg betraff, erakommen. Sécherlech däerf a kann een nët den Individualverkéier ganz aus der Stad erauskréien. Et muss een awer éierlechkeetshalber soen, datt den Individualverkéier duerch den Tram beeinträchtigt gët, well wann den Tram an de Bus esou funktionnéieren, wéi dat virgesinn as, wäerten d'Autoën et méi schwéier kréien, fir an d'Stad eranzekommen.

Et heescht dofir, den Auto schon op der Peripherie virdrun opzefänken, an de Leit et dann ze erméiglechen, ouni groussen Zäitverloscht op den öffentlechen Transport ëmzeklappen. Et muss och dem Auto méi schwéier gemaacht gin, fir am Zentrum ze parken.

Et kënt ee sech zum Beispill en intelligente Parkingsystem virstellen, dee folgendermoosse géing ausgesinn:

- Op der Peripherie a virdrun e P & R-System op alle Bus- an Tramlinnen, fir d'Navetteuren, also de Beruffsverkéier opzefänken;

- d'Schafung vun enger Zone intermédiaire;

Ech mengen domat zum Beispill de Glacis, d'Stäreplaz oder d'Gare, wou et erlaabt as, zwou bis véier Stonnen zu engem raisonnable Präis ze parken.

- eng zentral Zon mat dissuasive Präisser fir maximal zwou Stonne Parken, mat enger Rei vun Ausnamen: altersbedéngt, gesondheetsbedéngt an esou virun.

Dëse System as vum technesche Standpunkt aus mat intelligente Parkkäärtercher duerchaus machbar.

Dir gesitt, dass nach eng Rei vun technesche Schwiregkete bestin - ech hun der e puer hei opgezielt - déi awer mat guddem Wëlle kënnen geléist gin.

Ee puer Wuert zu den Exploitationsstrukture vum zukünftigen öffentlechen Transport zu Lëtzebuerg.

Wéi ech scho virdu gesot hun, steet a fällt d'Organisatioun vum zukünftegen öffentlechen Transport zu Lëtzebuerg mat dem Kooperatiounswëllen zwëschen dene verschiddenen Opérateuren an deem Beräich. De Wëllen zur Kooperatioun mengen ech awer kënnen feststellen. Natiirlech läit den Däiwel oft am Detail, an et wär ze hoffen, dass dës Kooperatioun net jhust un engem Detail hänkebleift.

Wéi e Kooperatiounsmodell ee wëllt op d'Bee stellen, bleift ofzewaarden. Am Rapport gët déi eng oder aner Propositioun gemaacht. Den Här Zanussi as am Detail drop agaangen. Ech mengen, déi Propositioun beinhalte munch interessant Virschléi. Hei as et un dene Betraffenen, fir sech ze enegen an e Modell ze fannen.

Wat d'Bedriewung vum neie System ugeet, soll ménger Meinung no - sou wéi et och an der Motioun steet - der CFL eng important Roll zouerkannt gin.

Wat de Finanzement vum Tram betrëfft, muss ee ménger Meinung no d'Fro vum Finanzement vum ganzen öffentlechen Transport stellen. Wéi ech et virdu scho gesot hun, de Bau vum engem neien Tram eleng kann den öffentlechen Transport zu Lëtzebuerg net entscheidend verbesseren.

Et kann net sin, dass an anere Gemenge wéi d'Gemeng Lëtzebuerg den Tram zirkuléiert, ouni dass dës Gemengen awer e richtegen Notze vum deem neien Transportmëttel hun, well den Zoubréngerdeingscht dohinner net funktionéiert. Et geet net duer, Arrêtën op der Tramspur ze errichten, mä d'Leit aus dene verschiddene Gemenge mussen och kënnen iwwer den öffentlechen Transport zu dësen Arrêtë kommen oder zumindest mam Auto op Opfangparkingen no bei dësen Arrêtë gelaangen.

Hei muss nach Iwwerzeugungsaarbecht gelescht gin, fir d'Gemengen derzou ze kréien, sech finanziell um öffentlechen Transport ze bedelegen. Dene verschiddene Gemenge muss ganz genau erkläert gin, wéi een Notzen den Tram an den öffentlechen Transport hinne brénge kann.

Sécher as et net méi zoumuttbar, dass nëmmen eenzel Gemengen zesumme mam Stat déi ganz Chargé vum öffentlechen Transport droen, quitte dass déi Gemengen, déi e kommerzielle Bénéfiss duerch hir Roll als Aktivitéits- a Geschäftszentrum hun, eng speziell finanziell Responsabilitéit beim öffentlechen Transport och weider mussen droen.

Wat de Bau vum neie System an den Ausbau vum bestehenden Netz, souwéi och d'Gestioun vum gesamten öffentlechen Transport ugeet, mussen d'Käschten esou genee wéi méiglech chiffriert gin. D'Attraktivitéit fir de Bau vum neie System duerf net duerch ënnerschaten Devisë gesteigert gin. Et muss mat offene Kaarte gespillt gin, souwuel beim Bau wéi och bei der Gestioun.

Een anere wichtegen Aspekt, deem ee muss berücksichtegen, wann een en effikassen öffentlechen Transport op d'Bee stelle wëllt, as d'Betreibung vum Benotzer vum öffentlechen Transport. Et muss een ëmmer dervun ausgoen, dass et sech beim Benotzer ëm e Client handelt, deem net forcément den öffentlechen Transport muss huelen. De Biirger kuckt, ob et fir hie méi interessant as, säin Auto ze huelen oder awer en öffentlecht Transportmëttel ze benotzen. Dëse Choix hänkt vu ville Parameteren of.

Sécherlech steet et fest, wann den öffentlechen Transport vis-à-vis vum Individualverkéier favoriséiert gët, dass den Usager méi staark zu deem leschtgenannten Transportmodus tendéiert.

Fir awer sécher ze goen, dass de Biirger den öffentlechen Transport optimal benotzt, muss verschidde Mesüre geholl gin:

- Den Usager muss zu allen Auerzäiten, ouni laang brauchen ze waarden, en öffentlecht Transportmëttel benotze kënnen. Dofir as et och esou wichteg, dass net nëmmen den Tram, mä och déi aner öffentlech Transportmëttelen ausgebaut gin.

\$P-473

- De Client muss kënnen ouni Problem en Iwwerbléck iwwer de Fahrplang kréien, an och ouni Problem den Tram, Zuch a Bus um richtege Quai erëmfannen.
- Den Usager muss e gewëssene Confort gebuede kréien.
- Hie muss op e frëndlecht Personal ziele kënnen.

Ech weess, dass den Aarbechtsgrupp « Promotion des Transports publics » sech dëser Problematik bewosst as an och dorunner schafft.

En zwete Punkt, deen ech an dësem Kader wëll uschneiden, as d'Publizitéit vum öffentlechen Transport bei der Bevëlkerung. Wat notzt e gudden, performanten öffentlechen Transport, wann d'Leit dobaussen nët wëssen, dass et esou e Service gët, wann d'Leit nët wëssen, dass och si ouni gréisser Problemer op den öffentlechen Transport kënnen zréckgräifen?

Hei mussen direkt déi néideg Mesüre getraff gin, fir dass d'Leit iwwer de Wee vun der Reklam Goût um öffentlechen Transport kréien.

Dee performantesten öffentlechen Transportsystem huet awer keen Zweck, wann nët am Kader vun der Landesplanung, sief dat um nationalen, regionalen oder kommunalen Niveau, endlech dru geduecht gët, wa gréisser Infrastrukture realiséiert gin, zum Beispill Schoulen, Stroossen, Lotissementer, Sportsinfrastrukturen, Industrie- an Handelszonen an esou weider, fir och den Aspekt vum öffentlechen Transport ze berücksichtegen.

Bis elo as an dene meeschte Fäll gebaut gin, fir da feststellen, dass e gréissere Verkéiersproblem besteet. De Kiirchbiérg war e gutt Beispill, wéi een et nët soll maachen. Am Rumm vun der Neiorientéierung vun der Urbanisatioun vum Kiirchbiérg as awer elo an der Planung dem öffentlechen Transport Rechnung gedroë gin. Et wäerd näischt deem an de Féiss stoen, dass souwuel d'Tramme wéi och d'Bussen herno kënnen kamout mat an de Kiirchbiérg agebonne gin, fir esou do e maximalen öffentlechen Transport garantéieren ze kënnen.

Awer och a ville Gemengen as wäit vun den Zentren ewech gebaut gin, ouni sech d'Fro ze stellen, wéi dës Lotissementer sollen un den öffentlechen Transport ugebonne gin. D'Konsequenze vun esou enger Politik sin ëmmer déi selwecht: Stauen, Accessibilitéitsproblemer an esou virun.

Dës Fro wäerd sech an Zukunft nach méi akut stellen, nët nëmme fir den Zentrum, mä och fir de Süden an den Norden - d'Nordstad - wa mer wëssen, dass d'Bevëlkerungszuel vu Lëtzebuerg weider an d'Luucht geet, fir vläicht op 500.000 oder méi ze klammen.

Ausser enger Rei anere fundamentale Froen, déi bei der Entwécklung vun eisem Land ustin, muss ëmmer och d'Fro vum öffentlechen Transport gestallt gin. Et däerf nët méi sin, dass fir d'éischt geplangt a gebaut gët, an da finanziell deier Léisunge musse fond gin, fir d'Accessibilitéit nët ze verbessern, mä iwwerhaupt emol ze garantéieren. Hei muss ee fundamentaalt Emdenke kommen.

Ech wëll elo zum Schluss vu ménger Interventioun kommen.

Am Numm vun der CSV-Fraktioun halen ech fest, dass mir voll hanner dem **BTB** 2002-Projet stin. Dëse Projet stellt eng histoersch Chance fir eist Land duer, fir e modernen a performanten öffentlechen Transport fir d'21. Jorhonnert ze schafen.

Ugesiichts de Verkéiersproblemer, mat dene mer haut konfrontéiert sin, an déi, laut den Aussoë vun den Expären, an Zukunft nach ëmmer méi grouss gin, musse mir dem öffentlechen Transport an denen nächste Jore Prioritéit gin, an dat am Interesse vun eise Biiirger.

Eng Rei vu Problemer beim **BTB** 2002-Projet stin nach op, ech hun der hei schon e puer opgezielt. Déi dräi Aarbechtsgruppen, déi zu hirer Léisung agesat goufen, leeschten, ënner der Présidence vum jonken Expär, dem Här Groff, eng gutt Aarbecht. Et as mer nët baang, dass si déi adequat Mesüre wäerten ausschaffen, fir déi bestehend Problemer ze behiewen. Dës technesch, organisatoresch a finanziell Problemer mussen awer fir d'éischt geléist gin, ier e performanten öffentlechen Transport kann definitiv op d'Bee respektiv op d'Schinn gesat gin.

Wéi scho virdru gesot, geet et nët nëmmen drëm, den Tram ze bauen, mä dat ganzt öffentlecht Transportwiesen ze reorganisieren. Wann dat nët de Fall wär, géing den Tram keng gréisser Verbesserung an eisem öffentlechen Transport bréngen.

Dësen ambitiöse Projet bedéngt d'Mathëllef vun eiser ganzer Gesellschaft, sief et déi öffentlech Instanzen, wéi de Stat an d'Gemengen, sief et déi eenzel Opérateure vum öffentlechen Transport, sief et awer och den eenzelne Biirger, deen derzou muss bruecht gin, fir méi verstärkt op den öffentlechen Transport zréckzegräifen.

Ee modernt a performant öffentlecht Transportwiesen erfuerdert doriwwer eraus eng méi effikass Landesplanung, fir datt d'Feler vu gëschter an Zukunft nët méi gemaacht gin, a fir datt bei all Realisatioun vu gréisseren Infrastrukturen den Aspekt Transport och berücksichtegt gët.

Wann all dës Viraussetzungen erfëllt sin, wäerd d'Realisatioun vum **BTB** 2002 eng formidabel Réussite gin, mat alle positive Konsequenze fir eis Wirtschaft a fir eis Biirger.

Ech soen Iech merci.

**M. le Président.**- Als nächst Riednerin as d'Madame Anne Brasseur agedroen.

Madame Brasseur, Dir hut d'Wuert.

**Mme Anne Brasseur (DP).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Ugangs vu ménger Stellungnam wëll ech gläich soen, dass déi Debatt vun haut, och wann d'Châmber sollt à l'unanimité beschléissen, dass mer e **regionalen Tram** zu Lëtzebuerg brauchen, nët däerf zum falsche Schluss leden, dass domat d'Problemer vum Verkéier geléist wieren. E Beschloss vun der Châmber as eng Saach, d'Realisatioun dervun as awer vill méi komplizéiert. Et gët nach zevill Froen an dësem Dossier, zemoos technescher a finanzieller Natur, déi nët geléist sin.

Ech sin och der Menung, Här President, dass dës Debatt ze fréi kënnt. Et wir ménger Menung no méi utile gewiescht, wa mer déi Debatt eréischt geféiert hätten, nodeem déi dräi Groupes de travail, déi agesat gi si vum Transportministère a vun der Stad Lëtzebuerg, hir éischt Konklusione gezun hätten. Or, dat as nach nët de Fall, sou datt ech déi Debatt vun haut jhust als éischten öffentleche politesche Schrëtt vun der Châmber kann ugesi fir déi zukünfteg Entwécklung vum öffentlechen Transport. Mir mussen ons all dobäi bewosst sin, dass de Wee fir en neit öffentlecht Transportmëttel nach ganz wäit as.

Och wëll ech agangs ënnersträichen, dass ee sech nët däerf op d'Fro beschränken, ob ee fir oder géint en Tram as.

\$P-475

Den öffentlechen Transport däerf nämlech kee Selbstzweck gin, an nach vill manner zu engem Dogma erhuewe gin, wéi dat leider vu gewësse Säiten heiansdo praktizéiert gët.

*(Interruption)*

D'Madame Wagener huet mech elo ënnerbrach, si schéngt sech ugesprach ze fillen! Ech gin zum Beispill d'Gefill nët lass, dass fir verschidde gréng Kreesser - soss hätt si och nët drop reagiert - den öffentlechen Transport en Dogma as. Or, dat kann a méngen Aë wiirklech nët sin.

Et geet virun allem drëm ze klären, wéi hei zu Lëtzebuerg dem steigende Besoin fir Mobilitéit kann eng Äntwert gebuede gin, ënner der Berücksichtigung vun ekonomeschen, ekologeschen mä och finanzielle Facteuren.

A ménger Interventioun wëll ech nët an den Detail vun der Etüd **Luxtraffic** agoen, well de Rapporteur, den Här Zanussi, dat op eng excellent Aart a Weis gemaacht huet. Ech wëll fir d'éischt op d'Problematik vun der Mobilitéit agoen, dann op de Kontext, an där d'Etüd **Luxtraffic** realiséiert gin as, fir da méi spezifesch d'Problematik vum öffentlechen Transport vun der Stad Lëtzebuerg ze beliichten, a fir zum Schluss eng Rei Froen opzewerfen, déi musse beäntwert gin, ier d'Iddi vun engem **regionalen Tram** kann an d'Praxis ëmgesat gin.

Zu der Fro vun der Mobilitéit muss ee fir d'éischt emol d'Definitioun kucken. Dat as eppes, iwwer dat vill geschwat gët, mä de Petit Larousse définiert d'Mobilitéit als « facilité à se mouvoir, à être mis en mouvement, à charger et à se déplacer ».

Onst Verlaangen no ëmmer méi Mobilitéit geet am Fong scho géint dës Definitioun, op d'manst linguistesesch gesinn, well wann ee kuckt, wat Facilitéit heescht, dann as dat eppes, wat een ouni Méi ka maachen.

Et gesäit een, dass d'Mobilitéit haut nët méi ka mat Facilitéit gläichgesat gin. Mobilitéit huet eigentlech am Ursprung näischt ze di mat Facteurë wéi Distanz, Vitesse oder Moyenë fir sech fortzebewegen, mä haut gët den Term "Mobilitéit" ëmmer méi a Verbindung gesat mat der Motorisatioun. Mir setzen dann och nach dat Wuert "Auto" dobei a verstin am Fong den Term "Mobilitéit" nëmmen nach an Zesammenhang mam Auto an da schwätze mer vun Automobilitéit.

Wann een och kuckt wéi sech ons Stied entwéckelt hun: D'Gréisst vun de Stied huet sech am Fong ëmmer no dem jeweilegen Transportmëttel geriicht. Am Ufank vum Mëttelalter haten d'Stied en Diameter vun 3-5 km, an do konnt een alles zu Fouss maachen. Et gouf och keen anere Moyen.

Duerno, wéi d'Kutsch ageféiert gin as, sin d'Stied méi grouss gin, mä all déi eenzel Quartierë woren awer a sech nach Selbstversuerger, esou dass een am eenzelne Quartier alles konnt maachen. Normalerweis wor och d'Aarbechtsplaz no bei der Wunnéng.

Déi éischt Ännerunge vun der Gréisst vun eisen Agglomératiounen a vun der Separatioun vun de verschiddene Fonktiounen koum duerch den Zuch, wéi ee gemengt huet domat kënnst een all Schwireketen iwwerbrécken.

E wesentleche Schrëtt as du geschitt 1938 mat der Charte d'Athènes, wou décidéiert gin as, et soll een d'Fonktiounen vum Schaffen, vum Wunnen a vun de Loisiren trennen. Deen eenzegen, dee sech séngerzäit dogéint gewiert huet, wor de Le Corbusier, mä all déi aner hu fond, den Auto wir esou e formidable Moyen fir alles ze iwwerbrécken, dass ee sollt d'Fonktiounen an de Stied trennen.

Haut kenne mer d'Resultat mat Stauen, Kaméidi, Energieverbrauch, Umweltbelaaschtung an Akzidenter.

An Europa stierwen all Jor 55.000 Leit op onse Stroossen an et gin 1,5 Milliounen Blesséierter.

Elong zu Lëtzebuerg hu mer all Jor ëm déi 70 Doudeger an d'lescht Woch wor en traurege Rekord mat 6 Doudeger, eleng an enger Woch. Niewent der perséinlecher Tragik an der Trauer vun der Famill, muss ee wëssen, dass d'Ausgaben an Europa an Zesammenhank mat den Akzidenter sech op 70 Milliarden ECU belafen. Dat heescht, 25 Mol onse Joresbudget.

De Georges Als, fréieren Direkter vum STATEC, zesumme mam André Thill, dem fréieren Direkter vun den Assurances sociales, hun ausgerechent, dass d'Folgekäschte vun den Akzidenter hei zu Lëtzebuerg all Jor 2% vum PIB géingen ausmaachen.

Wann ee gesäit wéi d'Steigerungsrat vun onsem PIB as, da geet de Wuesstum an d'Folgekäschte vun den Akzidenter.

En anere Facteur, deen och ëmmer méi wichteg gët wann ee vun der Mobilitéit schwätzt, as dee vun der Zäit. An Däitschland verléieren d'Automobilisten all Jor am Duerchschnëtt 70 Stonnen a Stauen a verbrennen 2,4 Milliarde Liter Bensin onnëtz.

Eng Etüd, déi an Däitschland gemaacht as gin, huet och ergin, dass wa mer ons Fräizäitbeschäftegung op den Niveau vun de 60er Jore géingen zrückschrauwen - jidderee vun ons weess, dass et déi Zäit och scho Fräizäit gouf - dann hätte mer 2/3 manner Autoen op der Strooss.

Et gët eng Rei Leit, déi mengen, et wir dem Verkéiersproblem bäizekommen andeem een d'Aktivitéiten nach weider géing dezentraliséieren. Dat as a méngen Aen en Trugschluss, well een dezentral Aktivitéiten nëmmen duerch Individualtransport ka matenee verbannen. Et kënt zwar dann an de Stadzentren zu enger Entlaaschtung, mä d'Verlagerung vun den Aktivitéiten engendréiert méi Trafik op anere Plazen, wat ekologesch nët ze veräntwerten as.

Den Här Goebbels huet ëmmer gesot, dass wann d'Banque générale op de Kiirchbiereg kéim, da géing dat zu enger Entlaaschtung vum Stadkär bäidroen. Or, dat as falsch, well d'Stad gët doduerch nët entlaascht. D'Banque générale hat an huet eng limitéiert Zuel vu Parkplaze mëtten an der Stad, déi se och haut nach benotzt. De gréissten Deel vun hirem Personal, dat mëtten an der Stad geschafft huet, as mam Bus schaffe komm. Haut, wou se um Kiirchbiereg sin, obwuel eng Buslinn dohinner fiirt, fueren se mam Auto. Dat heescht, datt mer doduerch méi Autoen duerch d'Stad hu wéi virdrun, nët ze schwätze vun deem Verloscht vu potentielle Clientën, déi d'Geschäftswelt doduerch ze verzechnen huet.

Et gin och Tendenzen, déi soen - an dat sin haauptsächlech déi Gréng an och d'Sozialisten - dass fir de Verkéiersproblem ze léisen, keng Parkplaze méi dierften am Zentrum ugebuede gin.

Ech hun dem Här Strotz virdrun nogelauschtert an deen huet och gesot, d'Parke misst méi schwéier gemaacht gin am Stadkär.

D'Demokratesch Partei as do anerer Menung, well fir ons muss de Stadzentrum fir den Auto accessibel bleiwen. Wat notzt et ons e Stadkär ze hun, deen autofräi as, an doduerch d'Clientën ëmmer méi mat hirem Auto op d'gréng Wiss gin,

\$P-477

well d'gréng Wiss jo eng Alternativ as, dëst ëmsou méi, well d'Regierung d'Implantatioun vun engem risegen Akaafszentrum um Kiirchbiereg massiv favoriséiert huet.

D'Verduebelung vum Präis vun de Protokollen, déi vun der Mme Transportminister ageféiert gin as a wou trotz Versprieche et nach zu kenger Erofsetzung kouw, dréit nach zousätzlech zu der Onattraktivitéit vum Stadkär bäi.

Wat hu mer mat der Verdrängung vum Auto aus dem Stadkär erreecht? E Stadkär, an deem et ëmmer manner Geschäfte gin zu Gonschte vun der grénger Wiss, well se nët kënnen mat der grénger Wiss konkurréieren, eng ganz Rei Existenzen, déi op d'Spill gesat gin, an e Stadkär, deen doduerch nët méi attraktiv as, well e Stadkär kann nët nëmmen duerch kulturell Institutiuonen - an do gët jo och nach eng

op de Kiirchbiereg gesat amplaz an de Stadkär - attraktiv sin. E Stadkär kann nëmmen attraktiv sin duerch e flotte Commerce. Or, de Commerce gët hei désavantagéiert.

D'DP versicht mat all hire Mëtzel esou eng katastrophal Politik ze verhënnere, fir dass onse Mëtzelstand mat onse Stadzentren nach eng Zukunft hun.

D'Politik vun der Accessibilitéit vum Stadkär muss an onsen Aen dem geleëntleche Visiteur et erméiglechen mam Auto an d'Stad ze kommen. Dofir huet d'Majoritéit vum Stater Gemengerot géint d'Stëmme vun der LSAP an dene Grénge fir e Parking ënnert der Avenue Monterey gestëmmt. Dee Parking soll reservéiert bleiwe fir Leit, déi eng kuurz Zäit an d'Stad kommen a fir Awunner vum Stadkär.

D'Parkdauer am Stadzentrum as jo och erofgesat gin an an de Wunnquartierën as de Stationnement résidentiel ageféiert gin, fir do d'Wunnqualität ze hiewen an d'Leit vun den Dauerparker ze befreien. Dat misst och nach weider ausgebaut gin, mä esou e System fonktionnéiert nëmme mat engem Contrôle. Or, de Contrôle geet ganz zu Laaschte vun de Gemengen. D'Recettë vun de Protokoller fléissen awer an d'Staatskeess.

Ech hu virun zwee Jor eng Proposition de loi hei agereecht. D'lescht Jor bei de Budgetsdebatten hat de Budgetsminister, den Här Fischbach, gesot, bis spéitstens Januar 1996 léich e Projet de loi um Dësch. Dee läit nach ëmmer nët vir. Déi Ongerechtegheet vis-à-vis vun de Gemenge muss en Enn gesat kréien, fir dass d'Gemengen - an et as nët nëmmen d'Stad Lëtzebuerg - Kontrollagente kënnen astellen, déi finanzéiert gin duerch d'Recette vun de Protokoller an da kann och an der Stad de Système vum Parking résidentiel op aner Quartierën ausgebaut gin. Wa mer keng Léisung fannen, da sin d'Leidtragend d'Leit aus dene betreffende Quartierën oder vun Nopeschgemengen.

Fir déi Leit, déi an d'Stad schaffe kommen, as den öffentlechen Transport ausgebaut gin, esou dass trotz steigender Mobilitéit am Verglach zu auslännesche Stiet, d'Verkëierssituatioun awer nach ze meeschteren as. Mir därefen och hei nët den Daiwel un d'Wand molen. Esou katastrophal as d'Situatioun nun awer och nët.

No dësen allgemengen Iwwerleungen zu der Mobilitéit géing ech elo méi speziell op d'Situatioun vun der Stad Lëtzebuerg agoen.

D'Stad Lëtzebuerg huet eng Surface, déi nëmmen 2% vum Territoire vum Land duerstellt, wou 20% vun der Populatioun wunnen, 30% vun den Aarbechtsplazen ugesiedelt sin a wou wäit méi wéi 50% vum PIB engendréiert gët.

Bei den deeglechen Autosmouvementer an der Stad sin 1/3 Banneverkéier, also Verkëier vun Awunner vun der Stad selwer, 2/3 komme vu baussen.

26% vun den Déplacementer - an dat sin d'Zuele vum Jor 1993; d'Mme Minister huet déi aktualiséiert; elo sin et iwwer 30% - vun de Stater Awunner maache sech mam Bus, wougéint déi vu baussen nëmmen zu 18% op de Bus zréckgräifen.

Dëst beweist ganz däitlech, datt de Problem nët vu banne vun der Stad entsteet, mä vu baussen, esou dass d'Léisung sech nët kann op d'Gebitt vun der Stad beschränken.

Ech wëll elo kuurz beliichte wéi den öffentlechen Transport an der Stad Lëtzebuerg organiséiert as.

D'Stad Lëtzebuerg huet hire Busbetrieb réorganiséiert mam Resultat, dass haut 70-80% méi Leit mam Bus fuere wéi viru 7 Jor. Dat heescht, 21 Milliounen Passagéier am Jor. Dat as enorm. Dee Succès gët et awer nët zum Nulltarif. An de Budgetspropositiounen fir 1997 beleeft sech den Defizit op 1,1 Milliard, déi eleng vum Stater Biirger muss gedroë gin. Dat as natiirlech en enormen Defizit fir de städtesche Bus.

Wou gin déi Suen hin? Ech gin Iech d'Donnéë vun 1995.

Et gin 22 Linnen; de Gesamtréseau huet 125,7 km, wouvun iwwer 12% Buspiste sin an deemnächst kënn nach eng vum Kiirchbiérg an d'Stad dobäi. Déi Buspiste ass à l'unanimité vum Gemengerot decidéiert gin, mä et ass eng Staatsstrooss a leider läit d'Permission de voirie nach ëmmer nët vir.

Et gi 590 Haltestellen, dovu 532 um Gebitt vun der Stad Lëtzebuerg an 183 Aubetten.

De Personalbestand si 37 administrativ Beamten, 209 Chauffeuren, 13 Kontrollere plus 30 Beamten, 61 Handwierker an 89 Aarbechter, wat en Total mécht vu 439 Leit, niewent enger Rei vu Chauffeuren vu Privatentrepreneuren. Pro Jor gin et am ganzen 59.701 Tournéen an zesumme gin all Jor 6.272.128 km gefuer. Dat ass wierklech eng Zuel, déi ee muss ënnersträichen.

D'Zuel vun de Busse beleeft sech op 136, dovun 98 Standardbussen. Ee Bus kascht tëschent 7 an 8 Milliounen. 7 Gelenkbussen, woubäi 1 Gelenkbuss tëschent 12 an 13 Milliounen kascht. 3 Mëttelbussen an 8 Minibussen. En Experiment leeft mat Bussen, déi mat Biodiesel gedriwwen sin a mat Elektrobussen. Well mer esou flott Experimente hun, si mer och an engem europäeschen Projet matagebonnen.

De ganze Fuhrpark bitt am ganzen 13.065 Plazen, wouvun 7.937 Sëtzplazen a 5.128 Stopplazen sin.

Fir dem Bus virum Auto Prioritéit ze gin an domat d'Effikassitéit an de Confort ze erhéije sin niewent de Busspueren, Buscapen an d'Strooss gebaut gin. Bei 30% vun de Verkéiersluuchte gëtt et Prioritéit fir de Bus. An de Stroosse sin 43 speziell Detektoren geluegt gin, fir dem Bus op der Kräizung Prioritéit ze gin.

Deemnächst wärd d'Stad Lëtzebuerg och e Busleitsystem kafen, deen 200 Milliounen kascht, e System, deen et erméiglecht, fir an der Zentral feststelle wou all Bus drun ass, genee Informatiounen iwwer d'Retardéieren oder d'Avancen op den Horaire ze liwweren, fir dann op d'Verkéiersluuchten nach méi direkt anzewierken, fir dem Bus nach weider Prioritéit ze gin, an och fir an enger nächster Etapp de Passagéier op der Haltestell genee ze informéieren wéini säi Bus kënn, ob e Retard huet oder nët.

\$P-479

Dës enorm Ustrengunge vun der Stad Lëtzebuerg hun hir Friichte gedroen, mä d'Stad eleng kann nët méi finanziell Effort an deem Beräich maachen.

Pro Awunner beleeft sech den Defizit pro Jor fir de Busbetrieb op 14.000 Frang.

Niewent der Stad Lëtzebuerg mussen och d'Südgemengen, déi am TICE zesummegegong sin, fir den öffentlechen Transport opkommen, wou awer de Stat ronn 56% vum Defizit iwwerhëlt.

Dann huet viru kuurzem och nach d'Gemeng Ettelbréck sech e Bus ugeschaaft, deen se och finanzéieren muss, oder brauch déi nët dofir opzekommen? Ech huelen un, dach!

**M. Edouard Juncker** (CSV).- Wien da soss?

**Mme Anne Brasseur** (DP).- Ech gin dem Här Juncker do Recht. Dat heescht, dass nëmmen 11 Gemengen mussen vum hirem Budget den öffentlechen Transport finanzéieren, wougëint d'Populatioun vun den aneren 107 Gemengen ganz zu Laaschte vum Stat ass. Dëst ass eng Ongerechtegkeet, där onbedéngt muss en Enn gesat gin.

Mä nët nëmmen sin d'finanziell Effort vun der Stad Lëtzebuerg op Grenze gestouss, mä och déi vun der Kapazitéit vum Stroossennetz.

Et brauch ee sech nëmmen an de Spëttestonnen d'Nei Avenue oder d'Busquaië beim Centre Hamilius unzekucken, fir feststellen, dass einfach nët méi Bussen an där Zäit do erapassen. Et as wuel nach un déi eng oder aner Verbesserung vum bestehende System ze denken; et as awer nët méiglech, nach wesentlech méi Leit an der Stad mam Bus ze transportéieren.

Wa mer also wëllen nach méi Mobilitéit duerch den öffentlechen Transport erreechen, dann as et klor, dass et zu engem anere System muss kommen.

Elo zu der Etüd **Luxtraffic**.

Et as intressant, kuerz op den Historique vun dëser Etüd anzegoen. Uganks der 80er Joren as d'Iddi opkomm, fir zu Lëtzebuerg e Metro ze bauen. An dës Iddi koum nët, wéi oft ugeholl, vu politescher Säit, mä vu Metroconstructeurs, déi hei zu Lëtzebuerg wollte Suë verdingen, andeem hei géing e Metro gebaut gin, wou jidferree weess, dee sech mat der Matière beschäftigt, dass fir eng Populatioun ënner 500.000 e Metro einfach nët realistesch as.

Op Grond vun denen 3 Propositionen as eng grouss Oprengung am Land entstanen an et hu sech Mouvementer zesummegegedi fir en Tram hei zu Lëtzebuerg. Du sin d'Débatën och nach passionnéiert gin a waren oft guer nët méi sachlech. Du war et Metro contra Tram. Eischtens war, souvill ech weess, déi politesch Säit ni fir e Metro, an d'Fro huet sech och nët gestallt, ob ee fir e Metro oder fir en Tram wär.

Well een awer keng politesch Décisioun kann huelen op Grond vun Emotiounen, hun den deemolegen Transportminister Robert Goebbels an de Schäfferot vun der Stad Lëtzebuerg beschloss, eng Etüd maachen ze loossen, fir ze kucken, wat an Zukunft dat bescht Transportmëttel fir Lëtzebuerg wir. Dës Etüd as zur Halschent vum Stat finanzéiert gin an zur Halschent vun der Gemeng Lëtzebuerg.

Den Här Zanussi as am Detail drop agaangen, sou dass ech dat nët brauch ze maachen. Wichtig as feststellen, dass no dëser Etüd weder e Metro, nach e verbesserte Bustransport, nach en Tram fir d'Stad eleng a Fro kënn. D'Iddi vun der Etüd as et, dat bestehend Schinnennetz vun der Eisebunn vu ronn 270 Kilometer ze benotzen an de Süde vum Land mam Norden duerch en Tram duerch den Zentrum vun der Stad ze verbannen, a weider och un den Osten an de Weste vum Land unzabannen.

D'Avantagë vun esou engem System sin aliichtend an hei och schon ugedeit gin. Well mir hei zu Lëtzebuerg ganz kleng Distanzen hun, as et nët attraktiv, wann ee vun engem Transportmëttel op dat anert muss ëmklammen, well d'Gesamtreeszäit doduerch enorm an d'Luucht geet an dofir dann den öffentlechen Transport vis-à-vis vum Auto nët intressant as.

En aneren Avantage vun esou engem neie System as, dass een d'Anzugsgebitt wierklech kann erweideren, an ekologesch as et och eng sënnvoll Alternativ: d'Kapazität vun esou Gefierer as vill méi héich wéi déi vun engem Bus, wou mer un de Limiten, wat d'Stad Lëtzebuerg ubelaangt, ukomm sin.

Wéi ech a ménger Introduktioun gesot hun, sin awer vill Problemer nach nët geléist, e Sujet, deen ech elo wëll uschneiden.

Vun den inconditionnelle Verfechter vun engem Tram zu Lëtzebuerg gi Beispiller aus dem Ausland ugeféiert. Dat si Stied wéi Karlsruhe, Zürich, Saarbrécken oder Stroossbuerg. De Vergläich mat Lëtzebuerg as a méngen Aën nët zoulässeg, well dës Stied en enormt Anzugsgebitt hun, wat vill méi grouss as wéi dat vun der Stad Lëtzebuerg, a virun allem, well se iwwe meeschtens ganz breet Stroosse verfügen. E schinnegebonnenen Transport mécht nëmme Sënn, wann d'Gefier ka konfliktfräi fueren, d.h. dass egen Tracë mussen zur Verfügung stoen, wat an enke Stroossen nët evident as.

D'Kärstéck vum neien Tram zu Lëtzebuerg as et, d'Gare mam Stadzentrum mat Beggen engersäits a mam Kiirchbierg anersäits ze verbannen. Eng éischt Etapp soll jo déi sin, eng Verbindung mat Eech-Beggen: dat as eng Längt vu 5,5 Kilometer. Déi éischt grouss Schwiregkeet as sécher d'Stéck vun der Nei Avenue tëschent der Gare an der Paräisser Plaz.

Jidferree vun Iech as do kënneg: et sin am Moment do 3 Fuerspuren zur Verfügung, wouvunner eng eng géigeleefeg Busspur as, plus dann nach eng Parkspur. Dat heescht, dass mer nëmme zwou Autospuren hun. Eng zweegleiseg Tramspur doran ze bréngen, schéngt mir méi wéi problematesch, well an Zukunft och nach e Bus do muss fuere kënnen, wann och a reduzéiertem Mooss.

Et geet also nët duer, ze soen, da missten d'Autoën zrëckgedrängt gin, well si sin nun eemol do. Virun allem muss awer och an dëser Geschäftsstrooss - an dat muss mer och berücksichtegen - de Problem vun de Beliwwerunge vun de Commercé geléist gin. Dëst ka sech jo nët op de Schinne maachen, well soss gët den Tram behënnert. E ka sech awer och nët op der Autospur maachen, well déi gët scho reduzéiert fir d'Autoën, soss kritt een e Verkéierschaos an der ganzer Stad.

E weidere Knackpunkt as dee vun der Neier Bréck. Do stin 3 Fuerspure plus eng géigeleefeg Buspist zur Verfügung. Wann een der zwou fir den Tram hëlt, bleiwen der nach zwou fir d'Autoën iwwreg. Wann ee weess, dass dat déi eenzeg Verbindung vun der Stad mat der Gare as - well déi Al Bréck leeft jo an déi aner Richtung -, da gesäit een, dass d'Léisung vun dësem Problem nët mat Absichtserklärungen ze léisen as. Well et as jo wuel awer kaum drun ze denken, dass mer d'Nei Bréck géinge verbreden.

Den Eecher Bierg as eng weider Schwiregkeet, an et kann een nët drun denken - den Eecher Bierg huet 3 Fuerspuren -,

\$P-481

dass den Tram do och nach kéint zweegleiseg fueren. Et geet also nëmme, wann den Eecher Bierg géing méi breet gin.

Da muss een och oppassen, dass de Bus muss kënnen um Site vum Tram zirkuléieren, well - well mer Fuerraum fir den Auto ewechhuelen - et ka jo nët sin, dass de Bus da mat géing dora stieche bleiwen. Da géing jo de Bus d'Opfer gi vun där Transportpolitik, an dat ka jo awer nët sin.

Eng weider Schwiregkeet as d'Koordinatioun vum internationale Schinnentransport mam nationale **Regionaltram**. Well eise Schinneréseau staark belaascht as duerch international Zich, muss awer verhënnert gin, dass doduerch de **Regionaltram** nët regelméisseg ka fueren, well e soss säin Zweck géing verfelen. En drëtt Zuchgleis - wat envisagéiert gin as an der Etüd **Luxtraffic** - op der Betebuerger Streck as en héijen Investissement, mä déi Investitioun eleng vun 1,1 Milliard léist de Problem nët.

E weidere Problem as dee vun de Stroumaarten, wou am Ufank vun der Etüd **Luxtraffic** geduecht gin as, esou e Gefier misst 4 Stroumaarten hun, fir dass mer och kéinten a Belgien, a Frankräich an an Däitschland fueren, a fir an der Stad ze fueren, bräicht een eng zousätzlech Stroumaart. Vü dass et esou Gefierer nët gët an dass mer nët Experimenter solle maachen, déi schrecklech deier sin, huet deen ee Groupe de travail gesot, et soll ee sech op zwou Stroumaarte beschränken, esou dass de System, wéi en elo geplangt as, nët kann op d'Grenzregioun ausgeweit gin.

Dat sin nëmme e puer Schwiregketen technescher Natur, fir déi mer haut nach keng Léisung hun.

En anere schwirege Volet as selbstverständlech dee vun de Finanzen. Den Här Strotz hat gemengt, en hätt gär eng offiziell Stellungnam vun der Stad Lëtzebuerg. En huet zwar gesot, d'Tribün vun der Châmbre wir nët d'Plaz dofir, mä ech géing dem Här Strotz soen, e soll säi Kolleg Bus- a Finanzschäfte vun der Stad Lëtzebuerg, den Här Willy Bourg, dee beschdens am Bild as, froen: dee kann em dann déi néideg Erklärunge gin, wann nach Klärungsbedarf besteet.

*(Interruptions)*

Wat ech ganz klor betount hun, sin déi Efforen, déi d' Stad Lëtzebuerg all Jors mécht: 1,1 Milliard fir den öffentliche Transport. Ech sin nët mandatéiert, fir hei am Numm vun der Stad Lëtzebuerg ze schwätzen, mä da schwätzen ech a méngem perséinlechen Numm, an ech hun e Mandat an der Stad Lëtzebuerg. Méi Belaaschtung kann d' Stad Lëtzebuerg fir den öffentliche Transport nët droë wéi déi 1,1 Milliard d' Jor.

**M. Jacques-Yves Henckes (ADR).**- Madame Brasseur, kann ech Iech eng Fro stellen?

**Mme Anne Brasseur (DP).**- Här President, wann Der erlaabt...

**M. le Président.**- Jo!

**M. Jacques-Yves Henckes (ADR).**- Ech wollt jhust nure froen, ob d' Stad Lëtzebuerg nët kéint hiren Defizit decken, andeem se géing de ganze Service privatiséieren, well da kéinten ongeféier 500 Milliounen d' Jor agespuert gin.

**Mme Anne Brasseur (DP).**- Ech sin ëmmer frou, dass den Här Henckes esou Iwwerleunge mécht an dass en dat esou einfach fënt. Ech weess, den Här Henckes as e grouse Finanzexpär. Ech sin dat nët! Ech sin och nët esou kéng, esou Aussoen einfach esou ze iwwerhuelen.

Wann ech vun de Finance geschwat hun, da wäerd déi éischt Realiséierungsphas ouni d' CFL-Atelierën tëscht 12 a 15 Milliarde kaschten. Dat as enorm!

*(Interruption et hilarité)*

A wann d' Stad Lëtzebuerg bis elo nieft de järeleche Käschte fir de Busbetrieb, déi sech op iwwert eng Milliard belafen, och 50% vun de Fräe vun der Etüd gedroen huet - déi huet och keng aner Gemeng bezuelt: d' Stad Lëtzebuerg huet d' Halschent vun de Frais d' étude fir d' Etüd **Luxtraffic** bezuelt, de Stat huet déi aner Halschent bäigedroen -, dann as et klor, dass d' Stad nët nach weider kann zur Kontributioun gezu gin, dëst ëmsou méi, dass mer eis an der Analys klor sin, dass de Problem nët vu bannen eraus vun der Stad engendréiert gët, mä muss am ganze gekuckt gin.

D' Madame Transportministerin huet deklaréiert - a si huet dat elo grad widderréiert -, dass d' Investissementer fir d' Schinnen iwwer de Fonds du rail lafen. Dat as eng gutt Nouvelle an eng erfrelech Zouso, dass de Fonds du rail do soll asprangen. D' Dotatioune fir de Fonds du rail gi jo och am Programme pluriannuel vun der Regierung an d' Luucht. Natiirlech geet dat nët duer, fir dat Ganzt hei ze finanzéieren.

Wéi et awer mat denen aneren Investitiounskäschten as, z.B. d' Uschafe vun de Gefierer, wou d' Käschten - nom Devis vun der Etüd **Luxtraffic** - sech op 7,4 Milliarde belafen, wéi et mat den Haltestellen as, mam Aménagement vun de Stroossen: all déi Froë sin nach nët gekläert. Och wann d' Etüd **Luxtraffic** festgestallt huet, dass de Facteur Käschten/Notzen, ënner der Berücksichtigung och vun ekologesche Facteuren, positiv as - an den Här Zanussi as drop agaangen -, wäerten d' Exploitatiounskäschten héich sin.

Vu weem gin déi da gedroen? Ménger Meinung no missten all d' Käschte fir de Persounentransport hei zu Lëtzebuerg - ob dat d' Eisebunn, den TICE, den RGTR, d' städtesch Bussen oder den neien Tram as - zesummegeschloë gin, an da misst d' Solidaritéit vun alle Gemenge mam Stat zesumme spillen.

E weidere Problem as dee vun der zukünftiger Exploitatioun vum Tram. A méngen Aën dierf een nët an de Feler verfallen a vun dene bestehende Strukturen ausgoen. Et muss ee villméi ënnersichen, wéi d' Exploitatioun kéint optimal organiséiert gin, fir dann déi bestehend Strukturen unzepassen, ofzeschaffen oder nei Strukturen ze schafen.

Deen eenzege Punkt, op deem d'DP-Fraktioun nët mam Rapportier d'accord as, as deem iwwer d'Exploitatioun, wou d'Majoritéit vun der Kommissioun méi wéi ee Préjugé favorable huet, fir dass d'CFL sech drëm soll këmmern. Wann ech dat och nët ausschléissen, dierf een dach awer nët mat esou A-priorien un des Problematik erugeen.

Eng aner Fro as déi vum zukünftege Rôle vum Bustransport. Et as nët drun ze denken, dass d'Busse géinge verschwannen, wéi dat vun de private Busentrepreneure gefaart gët. D'Busse mussen dann de Rôle vum Zoubrengerdéngscht op den neie System iwwerhuelen, well e schinnegebonnene System duerch manner Flexibilitéit jo nët all Lokalitéite kann desservéieren.

An der Stad Lëtzebuerg muss de Bus esou organiséiert gin, dass weider all Quartierë mam Stadzentrum verbonne gin, wat eng komplett Ëmstellung vum jëtzege Busréseau mat sech bréngt. Op jidde Fall muss dofir Suerg gedroë gin, dass d'Unzuel vun de Bussen an der Neier Avenue zréckgeet, well een do haut schon zu Spëtzenzäiten d'Limité vun der Kapassitéit erreicht huet.

§P-483

Fir déi Problemer, déi ech elo opgeworf hun, ze léisen, huet den Transportministère mat der Stad Lëtzebuerg Aarbechtsgruppen agesat, déi awer nach nët zu Konklusione komm sin. D'Fräe fir des zousätzlech Etüde gin alt nees zu 50% vun der Stad Lëtzebuerg gedroen.

Donieft feelt och nach de Sondage iwwer d'Mobilitéit, dee vum Transportministère ugekënnegt gin as. D'Mme Transportministerin huet eis elo virdu vun deem "Zahlenfriedhof" e puer wesentlech Donnée gin, déi wuel intressant sin. Ech bedauern et awer, dass déi Zuelen nët fir des Debatt zur Verfügung stoungen, a wéi ech uganks gesot hun, kënn des Debatt ménger Meinung no vill ze fréi, an et wir gutt gewiescht, wa mer déi Zuele scho gehat hätte plus d'Konklusione vun den Aarbechtsgruppen, ier mer hei en öffentlechen Débat gehat hätten.

Nieft de Groupes de travail fir deen techneschen a finanzielle Volet gët et och een, dee sech ëm d'Promotioun vum öffentlechen Transport soll këmmern. Do muss direkt ugesat gin, an et wir sënnvoll, dass direkt eng global Publicitéitsstrategie vun allen Transportträger hei zu Lëtzebuerg géing entwéckelt gin. Am Moment maachen d'Eisebunn, de Busbetrib vun der Stad Lëtzebuerg an den TICE getrennte Publicitéitscampagnen.

Nach gëschter konnt een an der Press liesen, dass den TICE elo eng nei Publicitéitscampagne ulafe léisst. Dësen Niewentenee misst esou séier wéi méiglech an e Mateneen ëmgewandelt gin, woubäi een awer muss oppassen, dass d'Käschten awer musse raisonnabel bleiwen, an och do muss ee sech froen, vu weem déi Käschte gedroë gin. Och wann den Tarifverbond eng wichteg Etapp war, geet dëst nët duer. Esou sin nach weider Efforen ze maachen, wat d'Ofstëmmung vun den Horairen ubelaangt.

Och stellen ech mer d'Informatiounspolitik vun den Transportträger anescht vir. Ech war deslescht op der Gare am Guichet, fir en Zuchbilljee ze kafen. Do hun ech gesinn, dass do e Schëld hänkt, wou drop steet, et géingen an der Gare keng Zuchhorairë verkaf gin. Ech huelen un, dass de Busbetrib vun der Stad Lëtzebuerg keen Zuchhoraire an d'Gare kee Bushoraire verkeeft. Or, ech mengen, domadder muss ee fir allemol Schluss sin. Mir mussen dach d'Méiglechkeet kréien, dass een, dee mam öffentlechen Transport fiert, ob dat mam TICE as, mam RGTR, mam Zuch oder mat Busse vun der Stad Lëtzebuerg, op enger Plaz all Informatiounen ka kréien.

Dann as en anere Volet dee vum Schülertransport, deen och nach muss besser a finanziell méi équitabel geregelt gin. Well d'Eisebunn souwisou muss an nächster Zukunft neie Matériel roulant fir de Persounentransport uschaffen, schéngt et sënnvoll, dass se Tramgefierer keeft, fir déi da mat erhéichter Frequenz anzesetzen. Domat kann nët nëmmen d'Fiabilitéit vun esou Material getest gin, mä och d'Akzeptanz vun de Passagéier. Dat wir a méngen Aën en éischte Schrëtt.

Et gët also nach eng Rei vu Punkten, déi een direkt mat engem raisonnablen Opwand ka verbessern.

Ech kéim elo, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, zu ménge Konklusiounen.

Wéi et aus méngen Ausféierungen ervirgaangen as, begréisst d'DP-Fraktioun prinzipiell d'Iddi vun der Schafung vun engem neien Transportsystem zu Lëtzebuerg, fir dem ëmmer zouhuelende Mobilitéitsbesoin vun eiser Bevölkerung gerecht ze gin, an dat am Intérêt souwuel vun der Ekonomie wéi vun der Ekologie.

Ech wëll awer nach eng Kéier ënnersträichen, dass den öffentlechen Transport kee Selbstzweck däerf sin an nët als Dogma däerf gëllen. Fir d'DP kann et nët heeschen, dem Auto de Krich unzekënnegen. Den öffentlechen Transport an den Auto si fir eis keng Konkurrenten, mä déi zwee sin a musse complémentaire bleiwen.

Och wëll ech virun enger zevill euphorescher Stëmmung vis-à-vis vum Tram warnen. Zevill Froen technescher a finanzieller Natur musse fir d'éischt nach geléist gin. Wann all dës Froen op eng verstänneg Aart a Weis kënnen geléist gin, setzen och mir alles drun, fir dass den öffentlechen Transport am nächste Jortausend eng Zukunft huet, fir esou och d'Zukunft vun eisem Land ze sécheren.

Ech soen Iech Merci.

**Plusieurs voix.-** Très bien!

**M. le Président.-** Als nächste Riedner as den Här Roger Klein agedroen. Den Här Klein huet d'Wuert.

**M. Roger Klein (LSAP).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, well mer haut iwver d'Perspektive vum öffentlechen Transport schwätzen, hun ech eppes gemaacht, wat ech, ech gin et gären zou, ganz sele maachen: ech sin haut mat den öffentleche Verkéiersmëttelen an dës Châmbersëtzung komm.

*(Interruption)*

Ech liewen nach! Dir gesitt, ech hun et iwverstanen, an et war och eng ganz gutt Experienz fir mech. Ech hu jo d'Chance, dass ech an engem Rayon vu manner wéi zwee Kilometer vun direkt zwou Garen ewech wunnen, zwou vun dene 64, déi nach funktionnéieren, an...

*(Interruption)*

Dir maacht et all Dag, jo! Wann dësen Dag erëm as - ech sin nët esou ongedëlleg -, dann zéien ech méng Konklusiounen a méng Konsequenzen, ob ech et nët méi dacks maachen.

*(Interruption)*

Op jidde Fall, wéi gesot, ech hun zwou Garen am Ëmkrees vu manner wéi zwee Kilometer, an ech kommen och aus enger Gemeng, wou en RGTR-Zoubréngerdéngscht d'Leit aus dene verschiddene Quartieren op den Zuch bréngt.

Ech sin also - an ech zielen Iech dat, well déi privat Experienz an engem gewësse Sënn ganz relevant as fir den Transport public mat sénge Stärkten a mat sénge Schwächen - um 13.25 Auer aus dem Haus gaangen. Ech hu mech op d'Gare féiere gelooss an ech hun den Zuch vun 13.40 Auer geholl.

Deen as mat 5 Minutte Verspéidung lassgefuer, well e waart op den Zuch vun Déifferdeng, well et kommen nämlech ganz vill Leit aus dem Raum Déifferdeng op Péiteng, déi do ëmsteigen an de

Schnellzuch huelen, well dat fir si méi agreabel as, wéi wa si den direkten Zuch iwwer Esch-Betebueg an d' Stad huelen.

*(Interruption)*

Ech hun elo grad dem Här Garcia gesot, dass ech dat ofhängeg maache vu méng weideren Experienzen; ech hun nämlech wëlles, haut nach e bëssen ze fueren. Ech zielen Iech dat herno!

*(Interruption)*

Wann Der mech e bësse wëllt weider erziele loossen...

\$P-485

Ech sin dun an e Bus vun der Linn 20 geklommen, dee laut der Ausso vum iwwregens ganz frëndleche Chauffeur sollt um 14.20 Auer fueren, wat en och gemaacht huet, an ech war um 14.28 Auer, also grad rechtzäiteg fir d' Debatten, hei an der Châmber. Madame Buurgesmeschter, wann ech déi relativ laang Waardezäit op der Gare erwähnen, da soll dat keng Kritik sin un Äre Bus, mä éischer en Ageständnis vu ménger Onerfuerenheet. Wann ech méi Experienz hätt, hätt ech ganz sécher e Bus fond, dee schon éischer gefuer wär.

Ech hun deemno 63 Minutte gebraucht. Dat war fir méng Begrëffer zwar uerg laang am Verglach mat denen 30 Minutten, déi ech brauch iwwer d' Collectrice du Sud an iwwer d' Escher d' Autobunn...

**Une voix.-** Awer nët moies um halwer 8!

**M. Roger Klein (LSAP).**- Nee, nët moies um halwer 8!

...bei absolutem Respektéiere vun de Vitesselimitatiounen. Mä ech hu mer gesot, dass et trotzdem relativ as, an ech hun et an de Verglach bruecht mat gëschter Owend, wou ech heemgefuer sin no den Debatten iwwer d' Genmanipulatioun - besser gesot, wou ech nët heemgefuer sin, mä am Stau gestanen hun, deen den éische Schnéi verursaacht hat - an iwwregens zwou Stonnen an zing Minutte gebraucht hun, an dat war wesentlech méi nervenopreiwend wéi all dat Ëmsteigen, wat ech haut gemaacht hun.

Ech wëll Iech dann och, well schon dono gefrot gi war, mäin öffentlechen Transportplang vum Rescht vum Dag nët virenthalen. No dëser Sëtzung wäerd ech mam Bus erëm op d' Gare fueren, wou ech da mam Zuch op Esch fueren. Ech wëll nämlech um Vernissage vun der Ausstellung "Honnert Jor Sozialisten an der Châmber" deelhuele!

**Une voix.-** Schon esou laang?

**M. Roger Klein (LSAP).**- Schon esou laang! An och ganz sécher nach déi nächst 100 Jor! Dono fueren ech da mat engem TICE-Bus, deen neierdings op dräi verschiddene Linnen am Stonnentakt d' Streck Esch-Rodange desservéiert, heem.

Domat hun ech da sämtlech véier Réseaux publics benotzt, déi et gët:

- d' CFL, déi op der Schinn déi 5 Strecke bedreift, déi stäreförmeg vun der Stater Gare ausgin, plus d' Streck Péiteng-Betebueg, de leschten Iwwerbleibsel vun der fréierer sougenannter Gürtelbunn, an dee mat Bussen déi sougenannt "Lignes de substitution" fiert;
- den RGTR, deen ënner direkter Autoritéit vum Ministère des Transports säit dem 15. Mee 1996 d' Coursé vun de CFLs-Busse koordinéiert, awer och déi iwwer 160 Linnen, déi vun de privaten Entreprisë gefuer gin;
- d' Busse vun der Stad Lëtzebuerg, déi am ganzen 23 Linnen desservéieren an dobäi all Dag Dausende vu Passagéier vun der Gare an de Stadzentrum an doriwwer eraus op hir Destinatioune bréngen;

- an d'Busse vum TICE, déi, wéi d'Ofkierzung et verréit, d'Nofolleg vun engem fréieren Tram iwwerholl hun, deen d'Zentre vun der Sidéurgie am Süde vum Land matenee verbonnen huet, Bussen, déi haut géréiert gi vun engem Syndikat vun 8 Gemengen aus dem Kanton Esch an enger aus dem Capellener Kanton.

Wann déi véier Réseauen och onofhängeg vunenee funktionnéieren, esou besteet dach eng gewësse Koordinatioun, déi tëscht denen enge méi direkt an tëscht anere méi labber as. Wat awer ménges Wëssens nët besteet, dat as eng gemeinsam Publikatioun - eventuell a verschiddene Fasciculen, no Regiounen opgedeelt - vu sämtlechen Horairë vun dene véier Réseauen, déi ganz sécher dem Verbraucher géif entgéintkommen, dee vun engem op deen aneren ëmsteige wëll.

Op de véier Réseauen besteet zënter dem 1. Januar 1991 eng sougenannt Tarification uniforme, d.h. et kann ee mat deem selwechte Billjee den öffentlechen Transport am ganze Land benotzen. Wann ech mäin Titre de transport am Carnet kafen, da kann ech fir 128 Frang e ganzen Dag laang de ganzen interne Réseau benotzen. De Präis gëlt fir d'zweet Klass.

Ech fueren ëmmer zweet Klass, wann ech mam Zuch fueren. Ech hun ni verstanen, firwat ech éischt Klass sollt fueren, well d'éischt Klass fiert d'selwecht fort a kënnt d'selwecht u wéi déi zweet. Dat as genau esou en Iwwerbleibsel aus fréieren Zäiten. Am Fliager heescht et alt wéinstens "Business class" an "Tourist class"; hei schéngt se mer e bëssen iwwerlieft ze sin, déi Bezeechnung.

*(Interruption)*

Ech fueren am léifsten non-fumeur. Ech sin zwar en tolerante Mënsch, mä ech fannen et méi agreabel, non-fumeur ze fueren.

D'Aféiere vun der Tarification uniforme as eng vu ville Mesüeren, déi an de leschte Jore geholl goufen, fir eisen öffentlechen Transport méi attraktiv ze maachen. Op sämtliche véier Réseauen goufe grouss Effore gemaacht. Ech zitieren "à titre d'exemple" den TICE, dee virun zwee Deg op enger Pressekonferenz iwwer d'Resultater vu sénge Verbesserungen, awer och iwwer d'Grenzen oder d'Defiziter vum öffentlechen Transport referéiert huet.

An deem Zesammenhank an au vu vum Rôle vum TICE an eiselem Gesamtsystem vun den Transports publics sief et erlaabt, eng Klammer opzemaachen an d'aktiivt Abezéie vum TICE an d'Aarbechtsgruppe "Planification et Réalisation" an och "Organisation et Financement" ze froen, dat ëmsou méi, wéi déi véier separat Réseauen sech an Zukunft an engem globale Konzept erëmfanne sollen. Klammer zou.

ILReS-Studien, déi jee weils am Mee 1995 an 1996 duerchgefouert goufen, hu gewisen, dass d'Neigestaltung vum Réseau an domat verbonnen d'Aféierung vum Taktverkéier - an dat als Ëmsetzung vun der "Brändli-Studie", déi 1988 an Opdrag gi gouf - innerhalb vun engem Jor zu enger Steigerung vun der Zuel vun de Passagéier vun nët manner wéi 40% gefouert hun, eng enorm Steigerung vu 7.792 op 11.804 Passagéier pro Dag. Souwuel d'Zuel vun de Coursen as eropgaangen (vun 260 op 350 pro Dag) wéi och d'Auslaaschtung vun de Bussen (d'duerchschnëttlech Zuel vun de Passagéier pro Course as vun 30 op 34 eropgaangen).

Den Taktverkéier, dee jo och scho vun der Eisebunn wäitgehend agefouert gin as, schéngt also eng entscheidend Viraussetzung fir eng gréisser Akzeptanz vum öffentlechen Transport ze sin. Et as och ze verstoen: Taktverkéier bedeit Transparenz vun den Horairen.

Ech brauch also nët dauernd mat engem Fahrplang an der Täscher dorëmmer ze lafen, fir ze wëssen, wéini deen nächste Bus fiert, mä ech ka mer relativ liicht mierken: vun där Statioun aus fiert en ëmmer ëm souvill Minutten op oder ëm souvill Minutte bis. Dobäi as wichteg, wéi kuerz deen Takt as, well wann ech e Bus verpassen, da gët et eng

SP-487

Schmäerzengrenz vun Zäit, déi ech bereet sin ze waarden, fir deen nächsten ze kréien.

Et as awer och klor op der Pressekonferenz gesot gin, wat fir eng Bevölkerungsgruppen den öffentliche Transport vum TICE benotzen: 68% vun de Passagéier gin zum Nulltarif oder zum Quasi-Nulltarif gefouert. All zwete Passagéier as e Schüler, all 8. den Détenteur vun enger Invalidekaart. Ganz wéineg vertraueden as - an dat seet d'ILReS-Etüd och - an den öffentliche Transportmëttelen d' Altersgrupp vun denen 20- bis 50jäeregen.

Et kéint een also e bëssen iwwerspëtzt behaupten, dass virun allem déijéineg mam öffentliche Transport fueren, déi nach kee Führerschäin hun oder awer op Grond vun hirem Gesondheitszoustand fräiwëlleg oder noutgedrongen op d'individuell Verkéiersmëttel verzichten.

Et kéint een desweideren zu där sécherlech och iwwerspëtztener a falscher Schlussfolgerung kommen, den öffentliche Transport wär zwete Choix, gewëssemoossen eng Noutléisung fir déi Bevölkerungsgruppen, déi sech aus deem engen oder anere Grond nët mat engem egenen, individuelle Verkéiersmëttel fortbewege kënnen.

Déi Virstellung existéiert sécherlech a ville Käpp, an et as dat gewëss ee vun den Hauptproblemer vum öffentliche Transport: eng schlecht Image de marque, déi am Bewosstsäin vu ville Leit aus enger mëttlerer Alterskategorie ze fannen as, nët zulescht vläicht och dofir, well se negativ Erënnerungen aus hirer Jugend mat weiderdroen a sech nët bewosst sin, dass sech grad um Gebitt vum öffentliche Transport am Laf vun de leschte Jore villes gedoen huet.

Mä an engem Land, wou et esou vill Autoë gët wéi néierens an Europa, wou vill Familje sech en zweten Auto leeschte kënnen oder wëllen, wou den Individualismus grouss geschriwwe gët, do huet den öffentliche Transport et nët einfach. Et muss een zwar aschränkend drop hiweisen, dass 15% vun de Familjen, déi zu Lëtzebuerg wunnen, keen Auto hun...

*(Interruption)*

15%! Sin et der elo 24? Viru kuerzem waren et der nach 15, laut engem Rapport. Da soë mer, et wäeren der 24! Da muss ech och méng zweet Zuel korrigéieren.

Da sin et 76%, déi een oder méi Autoën hun. Fir déi dozou ze bréngen - ob dat der 76 sin oder 85, dat as relativ egal -, méi dacks op hiren Auto zugonschte vun engem öffentliche Verkéiersmëttel ze verzichten, dozou brauch ee méi wéi Iwwerzeugungskraaft. Dofir mussen eng Rei vu konkrete Mesüre geholl gin.

Ech zitieren: "Investieren in den öffentlichen Transport bedeutet, dem Verkehrsinfarkt durch den Individualverkehr zu entgehen". Dat schreift de Landesverband vun den Eisebunner ganz richtig a sénger grad sou flotter wéi instruktiver Broschür "Vorschläge der FNCTTFEL für ein zukünftiges Globalkonzept im öffentlichen Transport".

Domat as de Kär vum Problem ugeschwat: wa mer kee globaalt Konzept entwéckelen, fir eisen öffentliche Transport weider ze moderniséieren a virun allem ze aktualiséieren, de geännerte Besoinën unzepassen, dann erstéckt eis Hauptstad am Verkéier, dann iwwerlaaschte mer d'Zoufahrsweër zu den Aarbechtsplazen an der Hauptstad an am Zentrum vum Land bis zum Kollaps.

*(Interruption)*

Dat as nët schlëmm. Ech fueren trotzdem weider, Här Regenwetter!

Ech zitéiere weider: “Höhere Geschwindigkeit und mehr Flexibilität angestrebt”, as den Titel vun engem Artikel gëschter am “tageblatt” iwwer d’Moderniséierungsarbeiten op der Streck Lëtzebuerg-Waasserbëlleg. Dat kéint och als Leitmotiv stoen iwwert all dene Mesuren, déi an den nächste Joren a Jorzingte musse geholl gin, fir eisen öffentleche Verkéier méi attraktiv ze gestalten, an de Projet vum **regionalen Tram** wäerd sech sécher wéi eng Epine dorsale duerch déi ganz Bestriewungen zéien.

Den öffentlechen Transport as präislech attraktiv. Do, wou en et a ville Fäll nach nët mam Auto ophuele kann, dat as am Beräich vun der Durée vum Trajet, also der Zäit, déi ech brauch, fir vu méngem Ausgangspunkt op méng Destinatioun ze kommen, am Beräich vun der Flexibilitéit an deelweis och am Beräich vum Confort.

Awer grad op deem Gebitt huet och den öffentlechen Transport Fortschrëttler gemaacht. Déi nei Gefierer vun der CFL bidden e ganz gudden Confort a si glat a guer nët ze vergläiche mat den Automotricë vu fréier, an de Fait, dass déi nei Bussen, déi den TICE bestallt huet, mat enger Klimaanlage ausgerüst sin, as och en Hiweis, dass versicht gët, esou benutzerfrëndlech wéi nëmme méiglech ze sin.

De **Bahnhybrid** as eng Upassung vum öffentlechen Transport un aktuell Begebenheten. Haut schaffen 90.000 Leit an der Hauptstadt: déi meescht dovun si Pendler. Ofgesinn dovun, dass et un der Zäit wär, fir iwwert eng seriö Dezentraliséierung nozedenken - mä dat as nët den Thema vun der Debatte vun haut -, muss ee feststellen, dass eisen öffentlechen Transport, haaptsächlech eist Schinnennetz, där Tatsaach nët esou gerecht gët, wéi et vu ville reellen a potentielle Benotzer gewünscht wär.

Mer wëssen alleguer, dass aus historéische Grënn d’Stater Gare relativ wäit ewech vum Stadkär huet misse gebaut gin. Wann ech also mam Zuch an d’Stad fueren, da sin ech nach wäit ewech vun der eigentlecher City, an nach vill méi wäit ewech vun de Centres d’activité, déi an der Peripherie entstane sin, wéi de Kiirchbierg, awer och d’Cloche d’or oder d’Kalchesbréck, fir der nëmme e puer ze nennen.

Wéi eis Eisebunnslinie geplangt gi sin, am 19. Jorhonnert - an de Gros vun dene Strukturen besteet jo haut nach -, du waren d’Aarbechtsplazen haaptsächlech am Süden. D’Zuel vun de Leit, déi an d’Stad schaffen oder akafe komm sin, war geréng.

9\12GrefeR

9\11Kleror

Vill Lëtzebuurger sin héchstens eemol am Jor an d’Stad komm, an dann zu Fouss mat der Prozesssioun.

D’Eisebunn sollt an éischer Linn den Uschloss vun der Hauptstadt un den internationale Persounverkéier garantéieren, schliisslech huet et am “Feierwon” nët geheescht: “Kommt Dir vu Stengefort, Betebuerg a Waasserbëlleg”, a wa vu “Frankräich, Belgien a Preise” riets war, dann hat den Auteur deemools ganz sécher och nach nët d’Visioun vun dene 60.000 Frontalierën, déi een haut bei allen Iwwerleungen zum öffentlechen Transport mat konsideréiere muss.

De **Bahnhybrid**-Projet as an deem Sënn eng Aktualiséierung vun eisem Schinnennetz, dass duerch dëst öffentlecht Verkéiersmëttel, dat gewässermoossen d’Charakteristike vum Zuch a vum Tram matenee verbënt, de Passagéier, deen an d’Stad kënnt, nët méi op der Gare an en anert Verkéiersmëttel, am Prinzip e Bus, ëmsteige muss, mä dass e mam selwechte Gefier bis op séng Destinatioun

\$P-489

bruecht gët, an enger éischer Phas an de Stadzentrum an op de Kiirchbierg.

Dat neit **Bahnhybrid**gefier géif an engem Rayonnement vun iwwer 20 Km de Passagéier op dräi vun dene fënnef besteende Schinnennetzer, déi op d’Stater Gare féieren, ophuelen. Op den zwoe aneren as aus enger Rei vun technesche Grënn dat an enger éischer Phas nët méiglech, an et géif, laut de Konklusioun vum Aarbechtsgrupp “Planification et Réalisation”, de Passagéier direkt z.B. vun Dikrech, Diddeléng oder vu Rodange op de Boulevard Royal oder op de Kiirchbierg féieren.

Vü dass de **Bahnhybrid**projet eigentlech eng Erweiterung vun eisem Schinnennetz as, wann och eng speziell, well iwwer d'Stroossen an nët iwwer eng Eisebunnstrace gefuer gët, schéngt et mir op der Hand ze leien, dass bei der Sich no engem Exploitant an engem Opérateur vun deem neie Moyen de transport op déi zrëckgegraff gët, déi hei am Land 275 Km Eisebunnslinnen exploitéieren an och als eenzeg deen entspreichenden Know-how derzou hun, nämlech den CFL.

De **Bahnhybrid**projet géif also fir de Benotzer um Trajet Lëtzebuerg-Gare an den Zentrum oder op de Kiirchberg den Avantage vun der gréisserer Kommoditéit, keen Ëmsteigen, a vun engem appréciablen Zäitgewënn matsechbréngen.

De **Bahnhybrid** duerch d'Stad fueren ze din, an dat "en site propre", dat heescht op Gleisspueren, déi exklusiv fir hie reservéiert gin, diirft nët esou einfach gin. D'Mme Brasseur as am Detail op d'Problemer agaangen. Schliisslech müssen a sollen aner öffentlech Verkéiersmëttelen, wéi z.B. Bussen an och den individuellen Trafik nach hir Chance behalen a sollen nët iwwer Gebühr beanträchtegt gin. Dat si Problemer, déi een nët diirf minimiséieren, déi een awer och nët vu vireman als nët ze iwwerwannen duerstelle soll a fir déi absolut prioritär Léisunge musse gesicht gin. Et as evident, dass dobäi an éischer Linn déi direkt Betreffen, d.h. déi politesch Responsabel vun der Stad Lëtzebuerg mat de Ministèren a mat denen néidegen Expären déi Léisunge sichen an duerchschwätze wäerten.

D'rout Bréck schéngt jo laut leschten Erkenntnisser vun der Statik hir de **Bahnhybrid** op de Kiirchberg féieren ze kënnen, esou dass keng zousätzlech Bréck misst gebaut gin, wat ganz sécher nët nëmme finanziell gesinn interessant as, an et as schon op dee klenge Lapsus am Rapport higewise gin. Wéi de Minister vun den Travaux publics eis ganz rezent verbal an dono och nach schrëftlech confirméiert huet, as um Kiirchberg eng Trass fir den öffentlechen Transport virgesinn a reservéiert.

En zukunftsorientéierten Transport public bedeit weiderhin och Transformatiounen um besteënde Schinnennetz.

Et gët keng direkt Verbindung tëscht der Stad Lëtzebuerg an denen zwou nächstgréisste Gemenge vum Land, Esch an Déifferdég. De Virschlag vum Landesverband, mëttelfristeg eng direkt Linn Lëtzebuerg-Esch virzegesinn, an zwar praktesch parallel zur Autobunn, as dofir nët vun der Hand ze weisen, well een d'aktuell Faartzäit vun theoretsch 22 Minutten, déi praktesch bal nët anzehalen as, wesentlech verkiirze kéint. Dat géif och de Problem, fir aus dem Raum Déifferdég an d'Stad ze fueren, ferm erliichteren. Momentan féiert de Wee entweder iwwer Esch-Betebuerg oder iwwer Péiténg mat Ëmsteigen. Béid Weer verlaange wuel méi Zäit, wéi et fir e moderne Persounentransport zoumutbar as.

D'Noutwendegkeet vun engem drëtten Gleis op der Betebuenger Streck grad wéi vun der Zweegleisegkeet vun der Streck Péiténg-Lëtzebuerg sollen och nach eng Kéier ervirgestrach gin, fir dass an engem akzeptablen Takt ka gefuer gin. Desweidere misst sech gefrot gin, ob eng Rei Uertschaften aus dem Weste vum Land, haaptsächlech aus dem Kapellener Kanton, déi all relativ ongënschteg, d.h. wäit ewech vun der Linn Lëtzebuerg-Arel leien, nët eng Kéier duerch eng nei **Bahnhybrid**streck mat der Stad solle verbonne gin.

D'Distanz vun den Uertschaften bis op d'Garen as en allgemenge Problem. An denen Uertschaften, wou et eng Gare gët, as de Wee op d'Gare dacks kilometerwäit, esouguer vum Uertskaar aus. D'polypenaarteg Ausdenung vun eisen Uertschaften duerch déi typesch Lëtzebuenger Bauweis, nämlech laanscht d'Landstroossen, an och den neien Trend zum Lotissement "en pleine verdure" droën nët derzou bäi, de Wee op d'Gare, fir vill Leit méi kuerz an domat méi akzeptabel ze maachen. Méi schlëmm as et an all dene Gemengen, wou keng Gare méi as. Entretemps as et jo awer esou, dass vu villen Uertschaften aus e gudden Zoubréngerdingscht op déi nächstgeleë Gare organiséiert as. Dësen Dingscht gët am allgemenge vum RGTR assüriert.

An engem zukünftege Konzept muss dësen Zoubréngerdingscht nach weider ausgebaut a generaliséiert gin. An der Hypothees, dass an Zukunft méi Leit mam Zuch oder mam **Bahnhybrid** an d'Stad fueren, kritt den Zoubréngerdingscht also nach méi eng wichteg Roll ze erfëllen, wéi bis elo.

Dozou kënt, wéi e Bléck op d'geographesch Lag vun eisen Industrie- an Handelszonen uechter d'Land weist, dass déi allermannst vun denen un eist Schinnennetz ugebounne sin, eng Tatsaach, déi künfteg bei der Planung vun neie Centres d'activités méi staark berücksichtegt muss gin. Fir d'Accessibilitéit vun all denen Zonen, an domat d'Mobilitéit vun den Aarbechtskräften ze garantéieren, mussen och am Kader vun engem zukünftege globale Verkéierskonzept verstärkt Zoubréngerdingschter vun de Garen an d'Industriezonen organiséiert gin, well et kann an duerf dach nët sin, a ganz besonnesch an enger Zäit vu grousser Aarbechtslosegkeet, dass een eng Aarbecht nët kann unhuelen, well ee kee Führerschäin oder keen Auto huet, fir op séng Schaff ze kommen.

De **Bahnhybrid** duerf awer och keng Verschlechterung vun der Situatioun fir de Benotzer matsechbréngen, soss besteet d'Gefor, dass d'Leit, déi elo mam Zuch fueren, erëm op en individuell Verkéiersmëttel iwwergin. En hybrid Gefier huet nämlech nët nëmme Virdeler par rapport zum klasseschen Zuch. Ee vun den Haaptmodeller as sécherlech d'Verhältnis vun de Sëtzplazen zu de Stehplazen. An engem hybride Gefier gët et prinzipiell méi Stehplaze wéi Sëtzplazen, fir dass zu de Spëtzenzäite méiglechst vill Leit matenee kënnen transportéiert gin. Mä wéi as d'Akzeptanz vun enger Stehplaz, nët op enger Kuerzstreck, mä op enger méi laanger Distanz? Huelen ech a Kaf 20 Minutten ze stoen aplaz ze sëtzen, nëmme fir nët ëmzeklappen oder vläicht 10 Minutten éischer op ménger Destinatioun ze sin?

Wéi as et mat der Vitesse vum **Bahnhybrid**? Do gin Héchstgeschwindegkete vun 80 bis 120 genannt. Wat as realistesch? Par contre geet beim klasseschen Zuch rieds vu Vitesse bis 150 Km, op der virgeschloener Streck

§P-491

Lëtzebuerg-Esch bis 200 Km. Wéi as et mat der Vitesse vum Bremsen, vum Beschleunegen? Wéi as et mat zousätzlechen Halten? Do wäerte jo Demandë kommen, fir hei an do zousätzlech Arrêtën anzerichten, wat jo am Interessen as vun de Leit, déi an der Géigend wunnen, wat awer d'Transportdauer verlängert. Wéi as et mat de Spëtzenzäiten? Fueren do niewent den Hybridgefierier traditionell Zuchrammen, eventuell direkt vun enger gréisserer Uertschaft no Lëtzebuerg-Gare, während de **Bahnhybrid** iwwerall hält. As et méiglech mat engem direkten Zuch op Lëtzebuerg-Gare ze fueren an do an e **Bahnhybrid** ëmzeklappen, ouni allzevill Zäit ze verléieren? Vun den Äntwerten, déi d'Expären op dës an op nach vill aner Froë wäerte fannen, hänkt leschten Enns dee vun eis all erhofften Erfolleg vum **regionalen Tram** of.

Derzou kënt och nach, dass nët nëmme d'Gare Lëtzebuerg, mä vill aner Gare mussen moderniséiert gin. An der Afaart an Duerchfaart duerch eng Gare ka vill Zäit gewonnen oder verluer goen. Den Aménagement vun de Quaiën as e wesentlecht Element beim Aklappen, Ëmsteigen an Erausklassen. Eng méiglechst Proximitéit vun Halt vum Zoubréngerdingscht a Quai as wünschenswert, d'Quaië grad wéi de **Bahnhybrid** mussen accessibel si fir Leit am Rollstull oder mat enger Kannerkutsch. Fir déi, déi nët mam Zoubréngerdingscht op d'Gare komme wëllen oder kënnen, mussen sécher Velosënnerstänn zur Verfügung stoen a weider lokal Park & Ride amenagéiert gin.

Den CFL wéi d'Gemenge sin hei gläichermoosse gefuerdert. Dass den CFL gewëllt as, deen Challenge fir d'Zukunft anzegoen, erkennt een un hiren ambitiöse Moderniséierungsprojetën, ech nenne stellverriedend fir vill de Projet vun der Moderniséierung vun der Péitenger Gare, ënner villem aneren och mat der Vergréisserung vum Park & Ride, e Projet, an deen an denen nächsten zwee Jor 1,3 Mia investéiert gin.

Eng aner Fro as déi heiten: Wéi verdréit sech d'Förderung vun engem Konzept fir e **regionalen Tram** mam Individualverkéier?

Erënnere mer drun, dass beim Hearing vum 13. a 14. Mäerz den AutomobileClub ee vun dene wéinege Gesprächspartner war, deen eng ganz Rei vu Bedenken ugemellt huet.

Am Fazit vu sénger Stellungnam zum **Luxtraffic**-Konzept schreift den Automobile Club och: öPNV (öffentlicher Personen-Nahverkehr) kein Ersatz für das Auto.

Den Automobile Club, Dir Dammen an Dir Hären, huet Recht, den öffentlechen Transport as an duerf keen Ersatz si fir den Auto, nët an deem Sënn wéi de “Petit Robert” de Begrëff definéiert, et as jo eent vun dene wéinegen däitsche Wierder, dat an de franséische Sproochgebrauch agaangen as, an zwar laut do d’Definitiou vum “Ersatz”: “Produit de remplacement de moindre qualité”. Dat, Dir Dammen an Dir Hären, duerf den öffentlechen Transport vun der Zukunft nët gin, dat as nämlech d’Reproduktioun vun der Virstellung vum öffentlechen Transport aus där guernët esou gudder aler Zäit, engem öffentlechen Transport, deen een nët aus fräie Stécker benotzt huet, mä gezwongenermoossen, well engem keen individuellt Verkéiersmëttel, dat een als besser ugesinn hätt, zur Verfügung stung.

Wa mer en zukunftsorientéierten öffentlechen Transport mam Term “Ersatz” awer positiv definéiere wëllen, da musse mer op de “Wahrig” zrëckgräifen, wou mer folgend Definitiou fannen, déi ech mir perséinlech géing zu ege maachen: “das, was man als Ergänzung benutzen kann”.

A grad dat hei as wichtig, et soll an et muss wuel an enger Demokratie eng Komplementaritéit bestoën tëschent öffentlechem Transport an individuellem Transport. Et mussen Alternativen sin, tëschent denen e “libre choix” méiglech as. Et as dofir och falsch ze argumentéieren, e **regionalen Tram** géif eng Nordstrooss iwverflësseg maachen.

Mir brauche béides, e gutt Stroossennetz an e gudd Réseau fir den öffentleche Verkéier. Mir musse virun allem, an dat as eng vun dene ganz groussen Erausforderunge vum 21. Jorhonnert, den öffentleche Verkéier esou attraktiv gestalten, dass de Choix vun dësem Transportmodus dem Biirger liicht gemaacht gët. De Gros vun de Biirger as sech sénger Verantwortung nämlech méi bewosst, wéi dacks vu villen ugeholl gët. Wann den öffentleche Verkéier bequem, effikass, flexibel a séier as, da gët en och benotzt, wéi d’Zouwuessraten op alle Réseauen an dene leschte Jore beweisen, a wa mer et verstin, déi Defiziter, déi nach par rapport zum Individualverkéier bestin, ze combléieren, da wäerten och an Zukunft vill méi Leit do sin, déi fir vill Trajetën a Relatioun mat Beruff a Fräizäit, fräiwëlleg op hiren Auto verzichten, an da wäerte mer och erëm engermoossen normal Verhältnisser op eise Stroossen an an eise Stied kréien.

Dat as ganz sécher nët ouni beglegend Moosnamen am edukative Beräich ze erreechen. Dorënner verstin ech eng Verkéierserzéiung an de Schoulen, déi och op d’Avantagë vum öffentlechen Transport hiweist, grad esou wéi op d’Gefore vum Individualverkéier. Dorënner verstin ech och eng positiv Duerstellung vum öffentlechen Transport an de Curriculumë vun de Schoulbicher, dorënner verstin ech virun allem awer eng breetugelueten a global Informatiouns- a Publizitéitskampagn fir den öffentlechen Transport.

Den Individualverkéier huet séng Lobby, loosse mer déi roueg gewärde loosse, well et as hiirt gutt Recht hire Produit ze promovéieren, mä d’öffentlech Hand, wéi et esou schéin heescht, an d’Bedreiwer vun de Réseaux publics sollen awer och hire Produit, deen ëmmer méi amgang as sech e “label de qualité” ze verdingen, an der Öffentlechkeet duerstellen a promovéieren.

Wa mer et fäerdebréngen, a rasonnablen Délaiën eenzel Etappe vum **regionalen Tram**, an deem wat alles dermat zesammenhängt, ze realiséieren, da schafe mer un der Schwell vum 21. Jorhonnert zousätzlech staark Argumenter fir e fräie Choix vum fräie Biirger fir den öffentlechen Transport. Ech soen Iech merci.

**M. le Président.**- Nächste Riedner as den Här Fernand Greisen. Den Här Greisen huet d’Wuert.

**M. Fernand Greisen** (ADR).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Fir d'éischt wëll ech alle Leit, déi an den Aarbechtsgruppen an um Rapport matgeschafft hun, merci soen.

D'Konzept, dat hei virgeluet gët, de Projet **Bahnhybrid**, as scho virgestallt gin. De Rapport definéiert d'Kritären, déi vun esou engem neien integréierte Betrib erfëllt musse gin, an och d'Virdeeler, déi dëse System bréngt. Ëmmer erëm weist dës Etüd op d'Beispill vun auslännesche gudden Erfarungen hin, z.B. Karlsruhe. Dobäi gët awer nët gesot, wéi wäit hannendru mir alt erëm eng Kéier sin. D'Planung fir d'Karlsruher Verkéiersbetriber gouf 1984 ugefaangen an

\$P-493

1992 as deen éischte Betrib gerullt. Dogéint sin d'Preparatioune vun dësem Débat 1995 ugefaange gin.

Erënnere wëll ech och, dass virdrun hei zu Lëtzebuerg vu privater an och öffentlecher Säit scho Propositionen a Projetën, och iwwer d'Finanzéierung, virgeluegt goufen, hei awer am Bericht nët berücksichtegt gi sin.

Wann et stëmmt, wéi am Bericht steet, dass fréier Stied an Diirfer sech ëmmer ëm eng Verkéiersachs, Strooss oder Eisebunn, mä oft Waasserwee entwéckelt hun, an doduerch eng bestëmmte Situatioun festgeluegt gouf, esou muss awer och hei gesot gin, dass d'Entwécklung vum individuelle Verkéier, dem Auto, op alle Gebitter vun der Politik nët virausgesinn a schlecht begleet gouf.

Et muss gesot gin, dass d'Entwécklung an d'Ausbredung vun eise Stied an Diirfer méi oft individuellen Interessen a politesche Machtverhältnisser Rechnung gedroen huet, as wéi engem iwwerluegten, mënschegerechten Entwécklungsplang.

Ech kann also nët dermat d'accord sin, an de Rapport gët nun emol deen Uschäin, dass den heitege Chaos op deem Gebitt naturbedingt an nët ze verhënnere gewiescht wir. Dëse Chaos, an dës Situatioun goufen duerch eng falsch Politik an der Vergaangenheet verursaacht.

Och dem gesellschaftleche Problem, deen duerch den individuellen Autoverkéier am Beräich Ëmwelt an Onfäll, also Gesondheet a Käschte geschafe gouf, hätt kënnen a misse vun eise politesche Responsable fréizäiteg entgéint gesteeuert gin.

Sécher as d'Liewensqualitéit vun enger Stad oder vun enger Géigend, engem Land, ganz vill ofhängeg vum Fonctionnement, vum Transport a vun der Beweeglechkeet vun de Leit, mä nët nëmme dovunner. Zu enger gudder Liewensqualitéit gehéiert virun allem eng gesond Ekonomie, also d'Méiglechkeet, fir séng Kuschts ze verdéngen a vläicht och nach eppes fir drop.

Déi heiteg Wirtschaft am internationalen Emfeld brauch nun emol gutt verkéierstechnesch Konditiounen.

Och déi demographesch Entwécklung, d'Zouhuele vun den Awunner am Land, d'Zouhuele vun den Aarbechtsplazen a vun de Grenzgänger, also och déi heiteg Situatioun as nët noutgedrongen oder gottgewollt entstanen, mä duerch dagdeeglech Entschedungen oder Vernoléissegunge vun de Politiker.

Och de Verrieder vun der Regierungspartei huet hei zouginn, dass et Feler gouf an der Landesplanung an der Vergaangenheet, an dass déi nët därefer widderholl gin.

Zum Auto- a Stroossennetz wëll ech dat heiten nach soen.

Am Rapport gët den Androck erwächt, dass nëmmen ausschliesslech eng onophaltbar international Entwécklung fir de Stau op de Stroosse responsabel as. Dass deem nët esou as, as evident, an as och schon hei am Haus gesot gin.

De Rapport hält da fest, dass am Secteur vum öffentlechen Transport haut 12.000 Leit schaffen. Dass et do grouss Ennerscheder tëschent den Aarbechtsbedingunge vun de Leit aus dem private Beräich zu hire Kollegen aus dem öffentleche Beräich gët, brauch nët nach eng Kéier erkläert ze gin. De Problem as, dass den öffentleche Service aus villerlee Grënn nët interessant as fir de Verbraucher.

Hei mussen sech d'Politiker d'Fro gefale loossen, firwat dass si et nët fäerdegruecht hun, en attraktiven öffentlechen Transport opzebauen.

D'Personal vun Eisebunn a städteschen Autobussen as jiddefalls nët dru schold, wann hir Betriber nët effikass schaffen, nët genuch Succès beim Client hun an zevill Suë kaschten.

Et as richtig, dass de Problem iwwer d'Hauptstad eraus iwwer d'ganz Land an och an d'Grenzregioun eraus ugaange gët, sou wéi dat am Rapport versicht gët.

Zum Pilotprojet, wat de Rapporteur och ugeschwat huet, as vläicht ze soen, et misst virun allem am Zentrum ugefaange gin. Op alle Fall d'Gare an d'Stad mussen drop virbereet gin, ier vu baussen eran Leit en masse erbäigefouert gin.

D'Reorganisatioun vun de Bus-Servicer an d'Verbesserung vun de Servicer bei der Eisebunn sin en noutwendege Schrëtt an déi richtig Richtung. Mä dës Iwwerleunge koume spéit, an ech denken, dass d'Zouhuele vun de Passagéier bis elo éischter op de Stau op der Strooss am Auto als wéi op d'Attraktivitéit vum öffentleche Verkéiersmëttel zréckzeféieren as.

Mir si mat der Regierung eens, wa si an der Regierungserklärung vun 1994 seet, den öffentlechen Transport muss gefördert gin. Mä d'Etüd **Luxtraffic** bestätegt eng Rei Schwachpunkte vun där heiteger Offer:

- an de Spëtzestonnen onzoumuttbar Iwwerfëllung,
- d'Angscht, fir déi richtig Transportpolitik unzepaken,
- keng Koordinatioun tëschent dene verschiddeenen Netzer a Bedreier,
- nët genuch Efforen, fir d'Rentabilitéit ze verbessern,
- vu Marketing, besonnesch iwwer de « service au client », nët ze schwätzen.

Ech hun dës Schwachpunkten nëmmen opgezielt, well si de Wee weisen, deen ee muss aschloen. D'Konklusioun, déi ze zéien as, heescht, et mussen grondlegend Ännerungen ënnerholl gin, et geet nët duer, um heitege Problem erëmzebastelen. Dës Konklusioun steet an der Etüd an as dee Beweis vum Feelverhalten aus der Vergaangenheet.

Nët averstane sin ech mat der Ausso vun der Etüd, e Métro urbain wär ze deier an nët rentabel. Et leie Projetë vu privater Initiativ vir, fir de Géigendeel ze beweisen.

D'Riednerin vun der Stad Lëtzebuerg huet d'Problemer vun deem heitege Projet vun de Schinnen an der Stad schon opgezielt.

Tramschinnen an der Stad an elektresch Leitungen tëschent den Haiser, si sécher nët déi beschte Léisung.

Wat maache mer zum Beispill mat de Veloën an der Stad? Och wann et kaum e grouss Beruffsverkéier um Velo wäerd gin, sou versichen dach eis Responsabel och dem Velo an der Stad eng Plaz ze gin. An dann hënneren d'Schinnen nun eemol!

**Mme Renée Wagener (DÉI GRÉNG).**- Hut Dir ons Velospiste scho gekuckt an der Stad?

**M. Fernand Greisen (ADR).**- Do feelt nach vill!

**Mme Anne Brasseur (DP).**- Et sin der op d'manst do! An denen anere Gemenge sin iwverhaapt keng!

*(Interruptions diverses)*

**M. Fernand Greisen (ADR).**- En ënnerirdesche Metro an der Stad kënt, grad esou gutt wéi deen heitege Projet

\$P-495

iwver de Buedem, ausserhalb der Stad fueren an déi Gemenge ronderëm - Stroossen, Bartréng, Hesper, Sandweiler, Walfer bis op Miersch - uschléissen.

D'Iwverleung, fir op der Gare an am Zentrum vun der Stad unzufänken an da wéi e Spannennetz iwver d'ganzt Land weider auszebauen, schéngt eis richtig.

Mä firwat onbedingt den Tracé « Rout Bréck », dat heescht, eng nei Bréck iwver dee gréisstméiglechen Dall, dee mer hun?

**Une voix.**- Mir fueren iwver déi bestehend!

**M. Fernand Greisen (ADR).**- D'Bréck as also staark genuch. Voilà!

As dat wiirklech déi bescht Léisung, fir dee selwechten Trajet do ze fueren? Sin dozou Variante studéiert gin oder bestin déi Festungsmaueren, déi am leschte Jorhonnert ofgerappt gi sin, nach ëmmer an de Käpp vu verschiddene Leit?

Et kënt een och op de Kiirchbiérg, ouni d'Gewulls vum Trafik duerch d'Stad an iwver de Lampertsbiérg ze schlefen, zum Beispill iwver Cents, Hamm a Bouneweg oder iwver Weimeschkiirch, Millebaach, Rolléngergronn, Lampertsbiérg, firwat nët Hesper, Izeg an déi westlech Staddeler an där éischer Phas mat virgesinn?

Muss ech un de Stüben-Plang vum Ufank vun dësem Jorhonnert erënneren, deen déi östlech Deler vun der Stad iwver eng Bréck wollt verbannen?

Si mir schon esou festgefuer an eisen Iwverleungen, dass nët méi iwverluegt kënt gin, fir verschidde Brécken op der Ostsäit - Kiirchbiérg, Cents, Clausen - ze bauen?

As et zum Beispill nët méiglech, de Geesseknäppchen a Märel bis op Stroossen besser mat an d'Iwverleungen eranzezéien?

As den Uschloss vum Erhuelungs- a Sportgebitt op der Kockelscheier, a sin d'Wunnegebitter vu Gaasperech genuch berücksichtegt gin?

Wann Dir elo sot, d'Etüden hätte bis elo genuch kascht, da muss ech froen, wéisou déi staatlech offiziell Etüden ëmmer Milliounen kaschten, an awer nët méi wäit gesi wéi zum Beispill eng privat Etüd vun der Tram-A.s.b.l., déi fir eng hallef Millioun dat selwecht ausseet.

Et bleiwen also nach weiderhin eng Rei Iwverleungen ze maachen, an eréischt duerno kann een un déi reng technesch a finanziell Detailler kommen. Dass d'Finanzéierung vum öffentlechen Transport Prioritéit iwver aner Projetën huet, a méi wichteg as wéi zum Beispill e Pei-Musée, well ech hei besonnesch ervirhiewen.

Dass mat der bishereger Ausrichtung vun der Verkéierspolitik nët weidergefuer ka gin, as klor. Soss si mer geschwënn esou wäit, dass den Automobilist mueres eraus an de Stau fiirt, op der Strooss am Auto, dank den neie Kommunikatiounstechnologien, säin Télétravail erledegt, an dann direkt erëm heemfiirt, wann de Stau sech owes opgeléist huet!

Eng global Konzeptioun vum öffentleche Verkéier huet bis elo gefeelt. Mir begréissen et, dass elo endlech vun der Regierung eppes op dësem Gebitt geschitt, a mir betounen, dass eng Koexistenz vum öffentlechen Transport an individuellen Autoverkéier muss bestoë bleiwen.

Eise Verrieder an der Transportkommissioun huet d'Motioun mat ënnerschriwwen, déi d'Regierung invitéiert, d'Konklusioun vum der Etüd duerchzesetzen.

**M. Henri Grethen (DP).**- Do steet och « réservant un rôle important aux CFL » dran.

**M. Fernand Greisen (ADR).**- Dofir hun ech jo hei nach e puer zousätzlech Erklärunge gin.

Eng integréiert Politik fir Transport a Landesplanung gët am Bericht vun der Kommissioun verlaangt. Dës Ausso as eng verschéinert Emschreiwung vun der vergaangener Handlungsweis vun alle politeschen Instanzen, wou et méi wichteg war, Profit aus Spekulation ze zéien oder mat Personalpolitik bei Bus an Eisebunn Muecht fir déi al Parteien ze erhalen, méi wichteg wéi ondankbar, laangfristeg a komplizéiert Problemer unzepakten.

Am Bericht steet: « La demande suivra l'offre. » Ech mengen, dat stëmmt nët ganz. D'Clientë sin nämlech do, et as eng Demande do, mä d'Offer muss dem Bedarf vum Client ugepasst gin. An hei soll eist Beispill vun denen neie Karlsruher Verkéiersbetriber richtungsweisend sin.

Grad wat d'Exploitatioun ubelaangt, verlaange mir, dass verstärkt an d'Richtung vun enger onofhängeger Organisatioun mat motivéiertem Personal geduecht gët, an emol eng Kéier nët un d'Schafe vun neie Poste fir trei Parteileit.

Vläicht kënnen d'Fachleit aus der Direktioun vun de Karlsruher Betriber grad do e Beispill gin.

Ech soen Iech merci.

**M. le Président.**- Als nächste Riedner as den Här François Bausch agedroen.

Här Bausch, Dir huet d'Wuert.

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. 1988 hun déi Gréng sech intensiv mat de Verkéiersproblemer an der Stad an am Groussraum Lëtzebuerg befaasst. Si hu schon deemools versicht, un Hand vu vergläichbare Beispiller a vergläichbare Stied am Ausland, sech Gedanken ze maachen, wat ee kënn fir de Groussraum Lëtzebuerg proposéieren, fir de Verkéiersproblem an de Grëff ze kréien.

Et war deemools schon erauszefannen, wéi den eigentleche Problem vum Verkéier sech an a ronderëm d'Stad an doriwwer eraus souguer a verschiddenen anere Regiounen, bis erop op Miersch stellt. Et war déi Zäit scho klor, datt de Berufsvkéier, de sougenannte Pendlerverkéier, den Haaptverursaacher wär vun deem enorme Verkéierschaos, dee sech vun deemools bis haut jo nach weider gesteigert huet.

Haut de Mëtteg as vun enger Riednerin zu dësem Thema gesot gin, verschidde Leit - a si huet op déi Gréng ugespillt - géingen aus dem öffentlechen Transport en Dogma wëlle maachen. Dat as absolut nët de Fall. Zemol mir Gréng handelen an der Regel nët dogmatesch, mir si jhust aus de Chifferen an aus enger Rei rezente Beispiller eraus, wat fir Léisungsvirschléi an anere Stied am Ausland elo scho

probéiert gi sin, zur Konklusioun komm, dass dat gëgentst Mëttel, fir de sougenannte Berufspendlerverkéier aus der Stad ewechzekeréien, de qualitativen Ausbau vum öffentliche Transport wär.

Ech fannen et an deem Sënn bedauerlech, dass et an dene leschte Wochen esou agerass as, dass dene Gréngen, wann ee sech nët méi wëllt mat hiren Iddiën ausernanersetzen,

§P-497

dauernd allméiglech Saachen ënnerstallt gin, an dass se verschrië gin als Dogmatiker oder als gréng Mullahën.

Ech mengen, d'Leit dobaussen, déi eis Positiounen an dene leschten 10 Jor verfollegt hun, konnten a kënnen och haut nach feststellen, dass mir weder Dogmatiker nach soss eppes sin. Ech hun dat scho méi wéi eng Kéier op déser Tribün gesot. Ech selwer hun en Auto a fueren och Auto. Déi Gréng sin nët allgemeng der Meinung, et soll een den Auto verbidden. Mir si jhust der Iwwerzeugung, dass een den Auto do soll asetzen, wou et sënnvoll as. Nët sënnvoll as et eiser Meinung no, fir den Auto ze benotzen, fir mueres ëm 6.30 oder ëm 7.00 Auer zu Miersch fortzufueren an an d'Stad schaffen ze kommen, den Auto 10 Stonnen do stoen ze loossen an owes erëm dermat heemzufueren, wann ee weess, dass een déi Mobilitéit, déi do erfuerdert as, vill besser kënnt regele mat öffentliche Verkéiersmëttelen.

Aus denen Uraache si mir schon 1988 der Iwwerzeugung gewiescht, dass déi Ustrengungen, déi zu deem Zäitpunkt gemaacht gi sin, zum Beispill vun der Gemeng Lëtzebuerg, fir den AVL ze verbesseren - wéi den Här Brändli op Lëtzebuerg bestallt gi war an och eng Etüd gemaacht huet - zwar gutt wäeren, mä dass dat à la longue mat Sécherheet nët géing duergoen an dass ee misst en qualitative Sprong maachen am Ausbau vum öffentliche Verkéier. Mir waren zwar déi Zäit schon der Meinung, dass dat nët eleng de Rôle vun der Stad Lëtzebuerg wär, mä dass virun allem de Stat an och aner Gemenge gefuerdert wäeren, fir esou e qualitative Sprong ze realiséieren.

Aus denen Ursaachen hu mer eis schon 1988 intensiv befaasst mat dem sougenannte Karlsruher Modell, an nët - wéi virun hei behauptt gin as - mat engem Tram separat fir d'Stad. Dee Modell war déi Zäit schon an der Aarbecht, an dofir hu mer eis dermat befaasst. Mir hu kuurz duerno gemengt, dass en ähnleche Modell wéi dee Karlsruher Modell fir Lëtzebuerg kënnt déi gëgent Form sin, fir dee qualitative Sprong ze maachen.

Ech wëll derbäi soen, dass d'Geschicht hei e bëssche mam Briecheise forcéiert gin as, an dass an anere Leit hire Käpp déi Zäit awer aner Saache geschwieft hun. Ech wëll drun erënneren, dass den deemolegen Transportminister duerch d'Land gelaf as a sündhaft deier Prestige-Metroprojetën op Stelze versicht huet ze promovéieren.

Et soll elo keen hei soen, déi Projetë wäeren deemools nëmmen an d'Diskussioun lancéiert gi wéi anerer. Ech kann Iech soen, déi Zäit sin hei grouss Pressekonferenzen organiséiert gi mat verschiddene private Firmen, wou den deemolege Minister dobäi war. Dat as deemools als grouse Léisungsvorschlag promovéiert gin, fir d'Verkéiersproblemer an der Stad. Et mag sin, dass deen deemolegen Transportminister sech verblende gelooss huet vun enger gutt organiséierter privater Firma, déi hei wollt Lëtzebuerg e milliardendeiere Projet opschwätzen, mä zumindest war et esou, dass den deemolegen Transportminister eis éischer belächelt huet mat eiser Iddi, fir an d'Richtung ze goe vum **Bahnhybrid** a gemengt huet, hie misst déi Metrosinitiativ weider forcéiert zur Diskussioun an d'Öffentlechkeet erabréngen.

Kuerz duerno hu sech eng Rei aner Initiative gegrënnt. Ech wëll nëmmen erwähnen, dass dun eng Tram-A.s.b.l. entstanden as, déi an enker Zesummenaarbecht mam Mouvement écologique eng ganz gutt Viraarbecht gelescht huet, an ënnert anerem 1991 dat Gutachte vum Här Knoflacher présentéiert huet, woubäi ech zwar nët averstane si mat deem wat virun hei gesot gin as, dass dat Gutachten duergaange

wir an hätt kënnen dat ersetze vun Analysen, déi duerno gemaacht gi sin vum Büro **Luxtraffic**. Dat war souwisou nët den Objektiv vun deem Gutachten, well do si jo beschränkte Moyenen ugewant gi fir dat ze erstellen. Et as jhust versicht gin opzestellen, wat fir eng Méiglechkeet fir Lëtzebuerg adequat wieren. Och den Här Knoflacher huet nët en Tram separat fir d'Stad als beschte Léisung a sénge Konklusiounen proposéiert, mä éischer eppes an der Richtung vum Karlsruher Modell, mat ausgebauten Strecken a Richtung Westsäit, bis erop op Mamer asw.

Dun as, wéi d'Mme Brasseur dat richteg hei gesot huet, 1990 dee **Luxtraffic**-Büro an d'Liewe geruff gin. Et as eng Initiativ, déi richtegerweis geholl gin as vun der Stad Lëtzebuerg an Zesummenaarbecht mam Transportministère. Mä ech wëll awer och dobäisoen, dass jiddefalls laut deem wat den deemolegen Transportminister ausgesot huet, mer dovun iwwerzeegt sin, dass hien a séngem Hannerkapp nach ëmmer geduecht huet, dass sech vläicht bei där Etüd kënnert erausstellen, dass déi Metrosprojeten awer eppes Interessantes kënnert sin, well zumindest huet den deemolege Minister dat nach zimlech offensiv mat verteidegt.

Wann ech da kucke wat fir eng Konklusiounen, datt schon 1993 eng éischte Kéier gezu gi si vun deem **Luxtraffic**-Büro, da stellen ech zumindest fest, datt déi Konklusiounen, esou gutt wat d'Analys ubelaangt, wou de Verkéier hirkënnert, wou de Problem sech stellt, wéi och dat wat proposéiert gët als Léisungsvorschlag, sech zimlech mat deem deckt wat mir als Gréng Enn den 80er Joren och scho versicht hun an d'Diskussioun ze bréngen.

Fir wat hun ech deen Historik hei nach eng Kéier gemaacht? Engersäits fir emol d'Geschicht e bësse méi an d'richteg Liicht ze setzen, mä awer nët nëmmen well ech hei wëll soen. Dank dene Gréngen as déi Iddi an d'Diskussioun komm, mä well ech wëll opweisen, dass, wa mer eis déi Zäit scho mat seriöse Projeten ausenanergesat hätte wéi déi, déi mer haut hei diskutieren, dann hätte mer nët eng immens wäertvoll Zäit verluer vun 1989 bis haut. Mir hätte mat Sécherheet eng ganz Rei konkret Schrëtt scho méi fréi kënnert huelen, an da géinge mer haut vläicht mierke wéi wichteg a wéi interessant esou e Gesamtprojet kënnert sin, fir zum Beispill eng Alternativ ze bidde fir d'Verkéisersproblemer am Uelzéchtall an de Grëff ze kréien, an dann hätte mer waarscheinlech och anescht diskutiert iwwer de Projet vun där sougenannter Zentrumsstrooss vu Miersch op de Kiirchbierg, déi jo elo irgendwann eng Kéier hei an der Châmber soll décidéiert gin.

Fir eis als Gréng as et op alle Fall klor, datt, wéi d'Regierung Enn 1995 definitiv décidéiert huet, fir dese Projet ze realisieren, a well d'Châmber haut jo an enger Motioun scho méi konkret Richtunge festleet, datt mat denen doten Décisiounen fir eis waarscheinlech ee vun dene wichtegsten Infrastrukturprojeten vum kommende Jorzéngt fir Lëtzebuerg wäerd realiséiert gin.

Dat soen ech nët nëmme well ech der Iwwerzeugung sin, datt dese Projet wichteg as fir d'Verkéisersproblemer an de Grëff ze kréien, mä och well ech der Iwwerzeugung sin, dass mer hei e Projet diskutieren, deen an engem gewëssene Sënn och e soziale Charakter huet.

Et as scho vun engem Virriedner hei kuurz erwähnt gin. Ech wëll awer nach eng Kéier soen, dass mer vill zevill oft verkennen, datt wa mer zum Beispill Milliarden an de Stroossebau investieren, datt dat Milliarde Steiergelder sin, wouvun een Deel vun der Bevëlkerung mat Sécherheet ausgeschloss as, nämlech déi, déi entweder keen Auto hun

§P-499

oder eler Leit, déi nët méi kënnen mam Auto fueren oder Angscht hu mam Auto ze fueren, oder awer och jonk Leit. Dee Prozentsaz as bei wäitem méi héich, wéi dat oft gemengt gët. Dat mécht 1/3 vun der Bevëlkerung.

Op alle Fall as et esou, dass vun dene Milliarden, déi mer investieren an dese Projet, all Mënsch kann dovu profitieren, an nët nëmmen déi, déi d'Moyenen oder d'Méiglechkeet hu fir mat engem Auto

kënnen ze fueren. Dat schéngt mir zumindest eng Dimensioun ze sin, déi een emol misst méi verstärkt an d'Diskussioun erabréngen, wann iwwer Stroossen- oder Transportproblemer am allgemengen hei am Land diskutéiert gët.

Ech wëll nët méi weider op déi eenzel Detailer agoen, déi am Rapport vum Rapporteur Marc Zanussi stin. Mir fannen dee Rapport u sech insgesamt ganz gutt. Mir kënnen och de Gros vun dene Saachen droen, ausser mat enger Reserv natiirlech par rapport zu där noutwendeger, beschriwwener Zentrumsstrooss vu Miersch op de Kiirchbiereg, déi och drasteet, wou mer natiirlech nët domat averstane sin. Dat as näischt Neits. Fir de Rescht fanne mer awer dee Rapport ganz gutt an ech hun och an der Kommissioun dofir gestëmmt.

Ech wëll jhust haut un Hand vun 11 Punkten eng ganz Rei konkret Saache mat an d'Diskussioun werfen, wou ech mengen, dass se wichteg sin, wa mer elo an déi méi konkret Phas vum Projet **Bus-Tram-Bunn 2002** eragin.

Den éischte Punkt as dee vum Zäitplang. Ech fannen et begréissenswäert, datt d'Regierung deen Zäitplang, dee virgeschloë gi war vum **Luxtraffic**-Büro, erofgesat huet, well dat war fir mech ee vun de Schwaachpunkten an der Etüd. Deen Zäitplang war fir méng Begrëffer vill ze laang, mä dat hat natiirlech och mat Urssachen ze di par raport zu Saachen, déi zum Beispill de **Luxtraffic**-Büro proposéiert huet, déi elo awer nët méi zrëckbehale gi sin, wat ech och gutt fannen. Dozou gehéiert ënnert anerem déi Geschicht, fir eng zwet Rout Bréck zebauen. Dozou gehéieren awer och esou Saachen, dat do proposéiert gi war, fir e Gefier mat véier Stroumaarte fueren ze loossen, wat et eigentlech iwverhaapt nach nët gët, wat als Prototyp misst gebaut gin. All déi Saachen hu mat Sécherheet dozou bäigedroen, dass do esou en iwverdriwwe laangen Délai proposéiert gi war.

Mir hoffen, dass d'Regierung versicht alles drunzesetzen, fir datt deen Zäitplang 2002, wou dann déi eigentlech **regional Tram-Bunn-Linn** soll wierklech fueren, kann agehale gin. Mir fannen et virun allem wichteg, well déi Réckgratlinn vum Zentrum op de Kiirchbiereg, wat jo den eigentleche Schwaachpunkt as de Moment vun eisem öffentlechen Transport, bis dohinner soll fueren.

Eng zweet Saach wiren eng ganz Rei kurzfristeg Verbesserungen, déi elo scho solle gemaacht gin, dat heescht, ier deen eigentleche Projet **Bahnhybrid** ugepaakt gët. Dozou zielen ech virun allem eng weider Erhéijung vum Taktverkéier um Eisebunnsnetz, virun allem an de Spëttestonnen, an och eventuell verschidden zousätzlech weider Halten. Ech denken do virun allem un déi Streck wou ech weess, datt dat och technesch méiglech as ze realiséieren, nämlech d'Nordstreck, déi nët esou belaaucht as wéi zum Beispill d'Streck op Betebuerg-Esch.

Weider misst kurzfristeg dofir gesuergt gin, datt eng verbessert Signalisatiounstechnik op den Eisebunnsréseau kënn, fir datt a méi kurzen Espace ka gefuer gin, fir datt och méi Arrêtë kënnen geschafft gin. Dat géing dozou féieren, datt d'Produktivitéit vun den eenzelne Strecken kënn erhéicht gin.

Den drëtten Punkt as dee vun der Pilotlinn. Ech fannen et gutt, dass deen och an der Motioun vun der Châmber enthalen as. Déi Pilotlinn soll ab d'Jor 2000 a Betrib sin. An der Châmbersmotioun hu mer eis nët festgeluegt wat fir eng Streck dass dat soll sin.

Mir mengen als Gréng awer, dass et ugesiichts vun der Problematik, wéi mer se haut am Uelzéchtall kennen, virun allem d'Streck Ettelbréck-Lëtzebuerg soll erausgesicht gin, fir déi Pilotlinn anzeféieren. Dat géing mat Sécherheet dozou féieren, dass d'Ugebuert sech do an den nächste Jore géing ganz rapid verbessern a vill kënn zu der Entlaaschtung vum Verkéier am Uelzéchtall bäidroen. Dat as vun eiser Säit jiddefalls eng konkret Uregung, fir dass déi Streck do soll zrëckbehale gin.

E véierte Punkt as dee vum Fuhrmaterial. Et as schon hei gesot gin an och an der Kommissioun waren d'Vertreeder vun den CFL an och vun de Gewerkschaften der Meinung, dass d'Eisebunn haut schon um Enn vun hire Kapazitéiten as. Dat heescht, hire Matériel roulant as total ausgelaascht an d'Kadence vun

den Zich kënnen nët méi erhéicht gin, ausser wann d'Eisebunn en mesure gesat gët, fir esou séier wéi méiglech neit Fuhrmaterial anzekafen.

Vü datt den Taktverkéier soll an de Spëttestonne verbessert gin, wir et awer wichteg, datt dat esou séier wéi méiglech realiséiert kënt gin, wou een an enger éischer Phas géing versichen, d'Eisebunn en mesure ze setzen, datt se Material ka léine bei auslännesche Réseauen, an dann awer zu gläicher Zäit relativ schnell d'Décisionen ze huelen, fir dass kënnen där Hybridween ugeschaaft gin, déi dann och herno kënte benotzt gin, fir op där Pilotlinn ze fueren.

E fënnefte Punkt as d'Analys vum Ausbau vum Netz, wou den **Tram régional** herno soll fueren. Mir kënnen total averstane si mat deem wat elo an enger éischer Phas geplangt as. Mir mengen awer, dass et op alle Fall falsch as ze soen, mir realisieren déi elo emol, an dann eréischt, wann dat fäerdeg as, fänke mer un eis Gedanken ze maachen iwwer déi zweet Phas, déi jo ugedeit gët an déi géing dora bestoen, fir a Richtung vu Klengbetten eventuell eng Kéier en Ausbau ze maachen. Virun allem wir dat nët gutt, well mer jo do dee Problem hu vun där verschidderer Stroumaart, déi mer op där Streck hun. Do gët mat 3.000 Volt Gläichstrom gefuer, op denen anere Strecke 25.000 Volt Wiesselstrom. Dofir wir et wierklech wichteg, dass währenddeem wou déi éischt Stuf realiséiert gët, mindestens sech och eng ganz Rei Gedanke gemaacht gët iwwer de weideren Ausbau vun der Streck, fir datt herno nët do Décisionen geholl gi wären, déi eis op eemol géinge Steng an de Wee leë wa mer wierklech wëllten ausbauen.

E sechste Punkt, dee scho vill diskutiert gin as an zu vill Polemik Ulass gin huet, och am Kader vum Hearing hei an der Châmber, as dee vun der Finanzéierung.

Mir maachen eis do näischt vir. Wat den Opbau vun deem Réseau an och déi éischt Acquisitiounen ugeet, si mer der Iwwerzeugung, dass dat nëmme kann iwwer de Staatsbudget finanzéiert gin. Et as jo och e Finanzement wou d'ganz Land dovunner profitiert, dee wichteg as fir d'ganz Land, an dofir schéngt et eis evident, dass dat iwwer de Staatsbudget soll finanzéiert gin.

§P-501

Iwwer de weideren Aspekt vun der Exploitatioun kommen ech zu engem spéidere Moment nach ze schwätzen.

Ech wëll emol eng Kéier, onofhängeg vum Fait, datt de Rapporteur hei schon emol déi Chifferen all berichteet huet, déi an der Öffentlechkeet geegesichert sin, déi Onzomme vu Milliarden, déi eigentlech iwverhaapt nët méi stëmmen ugesiichts vun deem wat elo geplangt as, awer och emol eng Kéier dee Chiffer, deen elo am Raum steet, en rapport setzen zu deem wat mer zum Beispill eigentlech ausgi fir de Stroossebau.

Mir kruten de Moiën an der Finanzkommissioun vum Budgetsminister de Plan pluriannuel vun der Regierung. Do sin all déi grouss Investissementer dran enthalte vum Jor 1996 bis d'Jor 2000. Dee Chiffer beleeft sech op 110 Milliarde Frang. Dovunner sin eleng 27,95 Milliarde fir de Stroossebau virgesinn. Dat as ongeféier 1/3.

Deemgéintiwwer stin 8,7 Milliarde fir d'Eisebunn, d'Loft- an d'Schëffaart zesummen. Vun denen 8,7 Milliarde sin da ganz genau 7,3 Milliarde fir den Ausbau vun der Eisebunn.

Dës Zuele fir déi nächst 4 Jor schwätzen eng däitlech Sprooch wou nach ëmmer déi eigentlech Prioritéiten hei zu Lëtzebuerg an der Transportpolitik leien.

A wann ech dann nach derbäiziele, dass mer op den 1. Januar 1995 mer schon 121 km Autobunn hei am Land haten, da muss ee sech d'Fro stellen, wivill Milliarde Frang an dene leschte Jore souwisou schon an de Stroossebau gefloss sin, an dass dat a kengem Rapport steet zu deem wat an den öffentlechen Transport investéiert gin as.

Ech mengen, dass dës Zuele wichteg sin an dass déi Leit sech déi emol sollen an d'Stammbuch schreiwen, déi behaupten, dass déi Investissementer fir de Projet **Bus-Tram-Bunn** d'Allgemengheet ze deier géife kaschten an de Rentabilitéitskritär dovunner a Fro stellen.

E siwente Punkt, deen och hei schon ugeschnidde gin as, as dee vun der Verantwortung vun de Gemengen.

Et gët verschidde Gemengen, déi an dene leschte Joren Effore gemaacht hun, fir zum Beispill de Busdéngscht auszebauen. Dat as begréissenswäert, mä global kann een awer soen, dass et haut nach ëmmer esou as, dass d'Gemeng Lëtzebuerg an doniewent nach eng Rei Südgemengen, déi am TICE sin, quasi eleng als Gemengen Effore maachen, fir den öffentlechen Transport hei am Land ze ënnerhalen an och auszebauen.

Ech mengen, dat misst an Zukunft änneren, well et muss dach wiirklech eng normal Saach gin, dass all Gemeng hei am Land sech Gedanke mécht, wéi déi Leit, déi an hirer Gemeng wunnen, méi sënnvoll op hir Aarbechtsplaze kommen, wéi datt se mueres den Auto huele fir dohin an owes nees fir zréck.

Dofir gin engersäits organisatoresch Effore verlaangt vun all Gemengen hei am Land, mä anersäits och finanzieller. Virun allem déi finanzstaark Gemengen, déi am Zentrum a ronderëm d'Gemeng Lëtzebuerg leien...

*(Interruptions diverses)*

Den Här Theis huet de Fanger direkt ausgestreckt, well hien an esou enger Gemeng Buurgermeeschter as. Ech hoffen, dass d'Gemeng Hesper herno och esou séier bereet as, fir finanziell matzemaachen.

**Une voix.-** An Nidderaanwen!

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Nidderaanwen selbstverständlech och, mä et sin nach anerer derbäi!

*(Interruptions diverses)*

**Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.-** Här Bausch, loosst Iech nët duercherneebréngen!

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Sou séier loossen ech mech nët duercherneebréngen!

Wéi gesot, ech hoffen, dass virun allem déi finanzstaark Gemenge ronderëm d'Stad an am Zentrum an Zukunft hir Responsabilitéit wäerten huelen, an dass d'Gemengeconseilleren déi néideg Décisiounen huelen. Ech hoffen och, dass an dene Gemengeréit an den nächste Méint emol Diskussiounen ronderëm dese Projet stattfannen. Et as nët nëmme wichteg, déi Diskussioun hei an der Châmber ze féieren. Den Interessen an d'Bereetschaft, fir sech un deem Projet ze bedelegen, weist sech och en fonctioun vun deem, wéi déi eenzel Gemengeréit bereet sin doriwwer ze diskutéieren. An den nächste Méint wäerd dat sech jo erausstellen.

En aachte Punkt as dee vun der Bedreiwergesellschaft.

Mir kënnen eis als gréng Fraktioun d'accord erkläre mat deem zwete Modell, dee vum Rapporteur am Rapport proposéiert gët. Mir fannen, dass dat eng gutt Léisung wär. Ech kommen awer nët derlaanscht, well hei an op anere Plaze vill Saache gezielt gin, déi einfach esou nët stëmmen, fir e puer Wuert ze verléieren iwwer den zukünftege Rôle vun der CFL bei deem ganze Projet.

Ech hun et schon an der Kommissioun gesot, ech géing déi Leit bewonneren, déi sech der Illusioun higin, dass een zum Beispill irgendee private Promoteur géif fannen, dee bereet wär, dat Netz ze bedreiwen. Mir brauchen eis näischt virzemaachen. Dee ganze Projet huet vollekswirtschaftlech en enorm groussen Notzen, mä betriebswirtschaftlech werft e mat Sécherheet, zumindest nët kuurz- a mëttelfristeg Bënëfisser of. Ech gesinn dofir kee private Promoteur, deen sech mat zwee Féiss géif dra geheien, fir dat ze bedreiwen.

En zwete Punkt as, dass ech kee gesinn, deen den néidegen Know-how hätt, fir dee schinnegebonnene Verkéier esou kuurzfristeg ze maachen. Et geet jo drëm, fir elo schnell Décisiounen ze huelen. Wa mer gären hätten, dass am Jor 2002 déi éischt Linn soll fueren, da kënne mer nët nach 5 bis 10 Jor waarden, fir een ze fannen, dee bereet as - an och den néidegen Know-how huet - fir dat ze maachen. Do gesinn ech, éierlech gesot, kaum en anere wéi dee Betrib, deen hei zu Lëtzebuerg schon zënter Jorzéngten de schinnegebonnene Verkéier bedreift, nämlech d'CFL, fir dat ze maachen.

Ech sin der Iwwerzeugung, wa mer aus irgendingem obskure politesche Grond en anere Wee géife versichen anzeschloen, dass mer dann d'Saach onnéideg verkomplizéieren, wat mat Sécherheet nët derzou géif bäidroen, fir de Projet schnellstméiglech op d'Schinnen ze setzen.

Ech verstin och, éierlech gesot, déi Opregung an deem Zesammenhank nët. Et gët direkt den Däiwel un d'Wand gemoolt, dat géing eng Käschtenexplosioun gin, wann een der Eisebunn dat géif gin. Et gët vun de Lounkäschten a vun den Aarbechtsbedingunge geschwat, déi do bestin. Ech gin dervun aus, dass d'Leit dermat averstane sin, dass mer müssen an d'Richtung goen, fir am privaten Autobusverkéier eng Kéier d'Aarbechtskonditiounen ze verbesseren an ze hiewen, an nët, dass mer de Contraire maachen, dass mer se do, wou se de Moment sënnvoll a gutt sin, verschlechteren. Mir musse mat zwee Féiss um Buedem stoë bleiwen an d'Saach esou gesinn, wéi se as, nämlech dass d'Lounkäschten, déi do ufalen, nët an deem Mooss expl

§P-503

déiere wäerten, ob mer elo d'Eisebunn dat fuere loossen oder nët.

Wann een natiirlech drun denkt, fir wiirklech an eng Richtung ze goen, wéi dat a verschiddene Leit hire Käpp virschwieft, fir an Zukunft alles an deser Gesellschaft esou extrem no ënnen ze liberaliséieren, haaptsächlech am soziale Beräich, dann as et eis deementspriechend och egal, wat d'Leit nach verdéngen, egal wou se schaffen. D'Haaptsaach as, mir kréien dat, wat mir gären hätten.

Dat as op jidde Fall nët d'Menung vun dene Gréngen. Mir sin der Iwwerzeugung, dass deen dote Problem un d'Wand beschwuer gët aus anere politeschen Ursaachen. Dofir menge mir och ganz klor, egal wéi déi eigentlich Bedreiwergesellschaft sech wäerd zesummesetzen, dass d'Gemeng Lëtzebuerg irgendwéi muss mat dra vertruete sin a muss kënne matschwätzen, mä datt déi eigentlich Gestiou an d'Exploitatioun vum Réseau nëmme kënne vun der CFL selwer gemaacht gin.

Ech wëll an deem Zesammenhank ee Punkt uschneiden, dee ganz wichteg as. En hänkt direkt zesumme mat deem neie Material, wat soll ugeschaaft gin, vun den Atelierë vun der CFL. Zënter Joren as an der Diskussioun, dass d'CFL nei Atelierë brauch, well se haut schon total vereelt sin an nët méi dem aktuelle Stand vun der Technik ugepasst sin. Et gët schon e Projet vum Ufank vun den 90er Joren. Et as gesot gin, dee Projet misst nach e bësschen adaptéiert gin. Mir mengen awer, dass et elo un der Zäit wir, fir schnellstméiglech d'CFL en mesure ze setzen, dass se kann deen neien Atelier realiséieren, virun allem en vue vun deem neie Material, wat soll ugeschaaft gin, fir datt d'Méiglechkeet besteet, dass dat herno an denen Atelierë ka gewart gin.

Fir dat emol eng Kéier ze bekräftegen, géing ech et wichteg fannen, wann d'Châmber géif an där Fro eng Recommandatioun un d'Regirung maachen. Dofir proposéieren ech nach eng Motioun, wou an de Considérantën dat widderholl gët, wat am Rapport vum Här Zanussi steet zur Etüd **Luxtraffic**.

D'Regierung gët opgefuerdert, fir schnellstméiglech der CFL déi néideg finanziell Moyenen ze gin, fir datt se deen neien Atelier de maintenance ka bauen.

### *Motion 2*

*La Chambre des Députés,*

*- considérant que l'étude **Luxtraffic** esquisse avec le **tram régional** y développé une perspective à la fois réaliste et prometteuse pour les citoyens et pour l'économie nationale dans son ensemble;*

*- considérant que le projet « **Bus Tram Bunn 2002** » encadrant la planification d'un système de **tram régional** est désormais dans sa phase active;*

*- considérant l'objectif de la mise en place d'une desserte pilote en l'an 2000 nécessitant du nouveau matériel roulant;*

*- considérant que dans ses conclusions l'étude **Luxtraffic** suggère la construction d'un nouvel atelier CFL;*

*- considérant que les ateliers de maintenance du matériel roulant des CFL ne répondent plus aux exigences actuelles et futures;*

*demande au Gouvernement*

*- d'accorder aux CFL les moyens financiers nécessaires pour la construction d'un nouvel atelier de maintenance.*

*(s.) François Bausch, Camille Gira, Robert Garcia, Jean Huss et Renée Wagener.*

En néngte Punkt as dee vun der Öffentlechkeetsaarbecht.

Ech gin der Madame Brasseur total recht, wa si seet, dass dat nët sënnvoll as, wat de Moment gemaacht gët, datt den AVL, den TICE an och d'Eisebunn, jidferen a séngem Eck, séng Publicitéitseffore mécht. Déi Effore sin zwar gutt an et as och wichtig, dass der an dene leschte Jore méi gemaacht gi sin, mä et wär vill méi effikass a sënnvoll, wann am Kader vun engem allgemenge kompakten Image vum gesamten öffentlechen Transport eng Koordinatioun kënnt stattfannen, fir esou gemeinsam Öffentlechkeetscampagnen ze decidéieren. Virun allem muss déi Öffentlechkeetsaarbecht nach méi offensiv gin.

Ech war virun engem halwe Jor mat der Tram-A.s.b.l. op Saarbrécken gefuer, fir mer dat unzekucken, wat do leeft. Wann ech gesinn, wat fir eng formidabel Öffentlechkeetsaarbecht vun deem Büro gemaacht gouf, schon an der Virphas, ier iwverhaapt deen éischte Steen aus dem Buedem geholl gin as, da fannen ech dat, wat mir an eisem Budget stoen hun, zum Beispill fir 1997, fir d'Öffentlechkeetsaarbecht fir den öffentlechen Transport insgesamt, vill ze wéineg. Ech sin der Iwwerzeugung, dass een dee Montant wesentlech misst an d'Luucht setzen.

An deem Sënn as en Avis vun der Transportkommissioun gemaacht gin, deen ech ganz gutt fannen. Ech hoffen, dass deen och bei den Amendementë berücksichtegt gët, déi vläicht vun der Regierung zum Budget kommen.

Wat kaschten déi momentan Campagnë fir d'Sécherheet op der Strooss, déi ech gutt a sënnvoll fannen, an déi och zimlech professionell gemaacht gi sin? Et wär interessant ze wëssen, wat déi Campagne, déi ronderëm de Gurt gemaacht gin as, géif kaschten. Mat Sécherheet kascht eleng déi Publicitéitscampagne méi wéi dat, wat elo gesamt am Budget steet. Wann dat nët de Fall as, da kann d'Madame Minister mer

dat jo herno soen. Et kann een dat nët am Budget erausfannen, mä et wär interessant, fir dat emol eng Kéier matgedeelt ze kréien.

Op alle Fall hoffe mir, dass d'Regierung nach en Amendement mécht an dass dee Poste vun der Öffentlechkeetsaarbecht fir den öffentlechen Transport am Budget fir d'nächst Jor erhéicht gët.

En zéngte Punkt as dee vum Buszoubréngerdéngscht.

Natiirlech spillt de Bus och an Zukunft nach eng wichteg Roll. E spillt virun allem eng wichteg Roll am Kontext vum Zoubrénger zu deem neie System, dee soll geschafe gin. An deem Kontext wär et schon haut wichteg, fir d'Planifikatioun an d'Koordinatioun vun den eenzelne Buslinien nach ze verbesseren an och d'Offer insgesamt op verschiddene Plazen an d'Luucht ze setzen. Ech hun an der Kommissioun mat Freed vum Responsable vum Ministère, dem Här Groff, héieren, dass déi Saachen an der Diskussioun sin, fir ze kucken, wat ee kurzfristeg nach ka verbesseren.

En elefte Punkt betrëfft d'Zukunftsvisiounen.

Et gët eng Rei Saachen, déi hei zu Lëtzebuerg nach ni diskutéiert gi sin. Ech wëll se opzielen, fir ze weisen, wat iwwerhaapt alles méiglech as, a wat am Ausland scho praktizéiert gët.

Do gët et zum Beispill d'Ruf- oder d'Sammeltaxiën. Ech war kiirzlech op deem Seminar vum Mouvement écologique, wou e Busmodell virgestallt gin as vun enger Stad aus Däitschland, déi vergläichbar as mat der Stad. Wann ech gesinn, watfir formidabel Initiativen do geholl gi sin, fir de Leit och owes, wou et nët méi sënnvoll as, fir ganz Bussen

\$P-505

doruechter fueren ze loossen, nach d'Méiglechkeet ze gin heemzekommen, ouni mam egenen Auto ze fueren, wa se verschidde kulturell Veranstaltungen ze besichen oder op soss Plazen ze goen hun, da stellen ech fest, datt och déi Visiounen eng Kéier méi konkret missten an d'A gefaasst gin.

Dozou gehéiert och, dass den Image insgesamt vum öffentlechen Transport weider soll verbessert gin, andeem derfir gesuert gët, dass all Arrêtën iwwerdaacht sin. Et hänken nach eng ganz Rei Saachen hannendrun, wou nach kënne weider Effore gemaacht gin.

Et gehéiert derzou, dass ee sech emol misst inspiréieren un der Qualitéit vum Service, deen an anere Länner, wéi zum Beispill an der Schwäiz, gemaacht gët, wou am Beruffsvérkéier formidabel Saachen ugebuede gin. Ech war kiirzlech zu Bern. A verschiddene regionalen Zich, déi vun der Distanz hier 20 bis 25 Kilometer eraus fueren, kritt ee mueres souguer Kaffi, Bréidercher an Zeitungen am Zuch ze kafen.

Dat sin Initiativen, déi immens wichteg sin, an déi och an Zukunft méi konkret misste mat an esou e Projet wéi deen heiten abezu gin.

Da gët et de Park & Bike. Och un en Ausbau vum Park & Ride-System misst geduecht gin, zwar nët hei an der Stad, mä virun allem a Grenzregioune vun eisem Land. Et misst méi genau analyséiert gin, wat do méiglech as, respektiv herno op Knietpunkte vun deem neie System, deemno wou déi vläicht hikommen.

Ech wëll nach zwee Sätz verléieren, fir dat ze rektifiéieren, wat d'Madame Brasseur hei gesot huet. Ech hu keng Loscht, fir eng Debatt mat hir ze féieren, déi ech éischtens emol schon oft genuch mat hir am Gemengerot vun der Stad Lëtzebuerg gefouert hun, a wou ech och mengen, datt se an de Stater Gemengerot gehéiert. Do gët jo elo iwwer de Budget diskutéiert, a mir wäerten dat mat Sécherheet zur Sprooch bréngen.

Ech wëll jhust eppes rektifiéieren. D'Madame Brasseur stellt et ëmmer duer, wéi wann déi Gréng géife verlaangen, dass ronderëm d'Stad op den Haaptachse géife Barrière gesat gin an dass iwwehhaapt keen Auto méi diirft an d'Stad erakommen. Esou eppes hu mir nach ni behaapt. Mir sin zwar nach ëmmer der Iwwerzeugung, dass am Stadkär fir d'Verkéisberouegung am Beräich Foussgängerzon nach vill kënnt gemaacht gin, mä mir sin awer absolut nët der Meinung, dass d'Stad muss zougemauert gin an dass keen Auto méi därer eragelooss gin.

Mir si grad esou iwweezeegt, dass dat, wat décidéiert gin as, fir dee Parking Monterey ze bauen, onsënneg as, well - dat hun ech och am Gemengerot gesot - eigentlech genuch Parkraum an der Stad besteet. Mir hun d'Glacisplaz, déi vun der Distanz zum eigentlechen Akaafszentrum, zum Kär vun der Stad genau esou wäit ewech läit wéi déi Plaz, wou deen neie sougenannte Parking Monterey soll gebaut gin. De Parking Glacis, et deet mer leed, steet zur Halschent eidel. Et soll kee mer soen, dass hei an der Stad e Manktum u Parkraum do wär. Iwwregens wëll ech derbäi soen, dass de Parking St-Esprit och kaum ganz voll as.

Dofir ware mir der Iwwerzeugung, dass déi bal 170 Milliounen, wat dat de Budget vun der Gemeng Lëtzebuerg kascht, méi sënnvoll agesat wäeren, fir de Parking résidentiel auszebauen, wéi fir esou e Projet, deen insgesamt kee Sënn huet.

Ech wëll nët weider dorobber agoen, well ech déi Diskussioun mat der Madame Brasseur op enger anerer Plaz wéi hei wäerd féieren. Ech hun et awer wichteg fond, fir dat emol eng Kéier ze soen. Et gin ëmmer Saachen hei un d'Wand gemoolt, wat mir géife behaapten, wat an där Form nët stëmmt.

Als Konklusioun wëll ech soen, dass mir bei deem heite Projet - an der Kommissioun konnten d'Leit dat bestätegen - versicht hu vun Ufank u konstruktiv matzeschaffen. Iwwregens wëll ech soen, dass dësen Débat d'orientation op Initiativ vun enger Interpellatioun vu mir vun 1994 lancéiert gin as. Ech hu vun Ufank u gesot, dass et mir drëm géif goen, fir eng eenheetlech Positioun an dësem Parlament zu dësem wichtege Projet ze kréien. Et as mir zu kengem Moment drëm gaangen - an et geet och souwisou dene Gréngen ni dorëm - fir bëlleg Polemik ronderëm dee Projet hei ze bedreiwen. Ech fannen et dofir och begréissenswäert, dass mer dat errecht hun, dass mer eis an der Motioun zu 99% eens sin. Et as jhust eng Partei, déi mat engem Prozent vun der Motioun Schwiregketen huet, mä déi Responsabilitéit iwwerloossen ech där Partei gär.

Dofir wëlle mir als Gréng an Zukunft weider mathëllefen un deem Projet **Bus-Tram-Bunn** 2002 ze schaffen, virun allem, fir derfir ze suergen, dass dee Projet nët am Jor 2002 stieche bleift, mä dass en doriwwer eraus weiderentwéckelt gët, fir dass mer hei zu Lëtzebuerg definitiv zu enger ekologescher a sozial sënnvoller Verkéispolitik fannen.

Ech soen Iech merci.

**M. le Président.**- Als leschte Riedner as den Här Jacques-Yves Henckes agedroen.

Här Henckes, Dir hut d'Wuert.

**M. Jacques-Yves Henckes (ADR).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären. Ech wëll nëmme kuurz Stellung huelen, fir e puer prinzipiell Aussoen ze maachen an och fir méi eingehend op d'Motioun selwer anzegoen, notamment iwwe d'Problemer vun der Gestiou an déi finanziell Problemer, déi sech wäerte bei dësem Projet ergin an op wat ee muss oppassen.

Et as esou, dass mir als ADR dofir sin, dass den öffentlechen Transport verbessert gët, mä nët doduerch, dass een den Autosverkéier futti mécht. Ech mengen, et as eng global Alternativ, déi fir d'Leit muss zur Verfügung stoen.

Mir hu gesinn, dass lues a lues an der Stad Lëtzebuerg verschidde Verbesserunge kumm sin, notamment wat den Transitverkéier ugeet. Dat heescht, et konnt ee gesinn, dass ronderëm d'Stad Lëtzebuerg an enger Aart Krop eng Strooss gebaut gët, déi ganz vill Transitverkéier opfänke kann an och de Verkéier innerhalb vun der Stad verbessert an deem Sënn, dass se ganz vill Verkéiersaxen entlaascht.

Eng vun de wichtege Saachen, déi awer nach muss gebaut gin an deem Kontext, fir dee Réng an déi Entlaaschtung vun der Stad um Niveau Verkéier komplett ze maachen, as de Bau vun der Nordstrooss. Ech hoffen, dass d'Regierung do ganz rapid mat engem Projet an d'Chamber kënnt, fir dass d'Chamber op deem Gebitt och hir Responsabilitéite kann huelen.

Ee vun de Grënn, woufir mer haut iwwerhaupt iwwer de **Bahnhybrid**, de **regionalen Tram** schwätzen, as dee vun der Evolutioun vun der Urbaniséierung vun der Stad Lëtzebuerg. Et as ganz klor, dass, wann de ganze Bankenzentrum an d'ganz Aktivitéit am Stadkär bliwwen

\$P-507

wiren, da wir eng Liaison tëschent der Gare an dem Stadkär d'Léisung gewiescht.

Mir müssen awer elo, well mer gesinn hun, dass ganz vill Aktivitéiten op de Kiirchbiere verluegt gi sin, natierlech och dohinner den öffentlechen Transport bréngen.

Mir soë jo zur Dezentraliséierung, mä mir soen awer och grad esou klor neen zum Verspreë vun den Aktivitéiten ekonomescher an administrativer Natur quiesch uechter d'Stad an d'Emgéigend. Well et as ganz klor, dass wann ee verspreecht, dann as et obligatoresch, dass ganz vill Entreprises, ganz vill Leit müssen op den Auto zréckgräifen, well se soss déi Mobilitéit nët hun an déi Kontakter tëschent den Administratiounen oder de Betriber, notamment hei an der Stad Lëtzebuerg, nët kënnen oprecht erhalen.

Et as dat wat ee muss bedenken a wou onser Meinung no en Emdenke muss provoziert gin, och um Niveau vun der Regierung, well dat wat de Fonds d'Urbanisation du Kirchberg verbrach huet, dat geet augenblécklech op keng Kouhaut. Dat as eng total anarchistesche Urbaniséierung, déi do gemaacht gin as, wou d'öffentlech Hand ganz vill muss investéieren, fir där nees Meeschter ze gin.

Mir hu Problemer douewe fir Parkingen zur Verfügung ze stelle fir déi Leit, déi schaffen oder wëllen akafe kommen. Mir müssen och elo en öffentlechen Transport dohinner bréngen. Dat gët alles vun der öffentlecher Hand finanziert. Ech mengen, et wir besser gewiescht, wann d'Regierung bei der Urbaniséierung vum Kiirchbiere méi enk mat der Stad Lëtzebuerg zesumme geschafft hätt a wann d'Chamber selwer méi impliziert gi wir, wann esou wichteg Investissementer gemaacht gin.

Wat d'Stad Lëtzebuerg ugeet, wëll ech ganz klor soen, dass den ADR och fir Parkingen an der Stad as. Mir sin zwar méi kritesch vis-à-vis vum Bau vun engem Parking ënnert d'Montereys-Avenue, mä mir hätten awer grad esou gär gesi wann déi bestehend Parkingen op der Theaterplaz an ënnert dem Knuedler hätte kënnen ausgeweit gin, fir esou ze verhënneren, dass en neien zousätzleche Parking gebaut gi wir. Mä déi Décisioun as gefall a mir kënnen elo nëmme jhust méi d'Situatioun aktéieren.

Wat mer och klor wëlle soen, dat as, dass déi **Luxtraffic**-Etüd an dee **Bahnhybrid**, deen elo soll amenagéiert gin, dass mer do wëllen, dass no der Realisatioun vun der éischter Etapp e Bilan gezu gët an dass dann eréischt driwwer diskutiert gët, ob et iwwerhaupt an déi zweet Etapp soll goen.

Wat d'Trass ugeet, do war et eng gutt Nouvelle wéi mer héieren hun, dass mer nët bräichte bei der Rouder Bréck eng zweet Bréck ze bauen, well wann dat geschitt wir, dat wir vläicht technesch machbar gewiescht, mä vum Ästheteschen hir, wat d'Silhouette vun der Stad ugeet, wir et garantéiert eng total Katastroph gewiescht. A wann ee wëllt e Musée Pei douewe bauen an dann doniewent alles verschandelen duerch eng zousätzleche Bréck, ech mengen, dat wir garantéiert eng schlecht Léisung gewiescht.

*(Interruption)*

Et gin och schéi Brécken, mä wann der zwou, eng niewent där anerer sin, wou se nët onbedéngt beienaner géinge passen, géing ech soen, dass sech do jiddefalls vum Ästheteschen hir verschidde Problemer gestallt hätten. Ech hun awer och gemierkt, dass d'Architekten oft ganz flott Léisunge virleën, fir esou Problemer ze meeschteren, mä de Fait, dass elo d'Décisioun geholl gin as fir den Tram iwwer d'Bréck ze féieren, schéngt ons awer emol vum ästhetesche Standpunkt aus eng ganz gangbar Léisung ze sin.

Den zwete Problem, deen och scho vun enger Virriednerin hei opgeworf gin as, as de Problem vun der Linneféierung an der Stad selwer, notamment op der Gare. Och do, mengen ech, as et ganz klor, dass nëmmen eng eenzeg Fuebunn soll virgesi gi fir eng Strooss. Do mussen et ménger Menung no techesch Méiglechete gin, fir déi Konditiounen kënnen ze realiséieren.

*(Interruption)*

D'Mme Brasseur hat opgeworf, dass ee misst verschidde Bunne reservéiere fir den Autosverkéier a fir d'Entluedung. Dat as eng ganz richtig Bemierkung, mä ech géing awer soen, dass dann och d'logesch Konsequenz déi as, dass een dann op där Plaz nët awer och nach zwou Bunne baut, well soss kann een déi Konditioun nët méi realiséieren.

Wat d'Gestioun ugeet, steet an der Motioun, dass mer sollen den CFL eng wichteg Roll zougestoen. Mir sin domat als ADR d'accord, well mer mengen, dass eng national Struktur hei gefuerdert as, an dass d'CFL, op jidde Fall wat d'Sécherheitsbestëmmungen ugeet, garantéiert déi Institutioun as, déi doran am meeschten Erfahrung huet.

Wat elo awer d'Gestioun vun den CFL als solch ugeet an d'Aart a Weis wéi dat ganzt Netz soll geféiert gin, do menge mer, dass awer sollt méi wéi bis elo op privat Initiativ zrëckgegraff gin an op privat Strukturen.

Et as och ganz klor, dass dee Projet hei steet a fällt mat der Aart a Weis wéi en ugepaakt gët, an dass de Choix vun der Direktioun vun den CFL oder vum Projet selwer ganz wichteg as, fir ze kucke wat fir eng Persoun dohinner kënnt. Ons schéngt et inakzeptabel ze sin, dass dat soll e Poste sin, dee vun der Politik ganz staark influenziert gët an dass en ausgerangéierte Gewerkschaftler oder e Minister sollt esou e Posten iwwerhuelen.

*(Interruption)*

Ech wëll Iech jhust nëmme soen, dass et hei esou Präzedenzfäll gin, an dass et ëmmer wichteg as, dass een direkt um Ufank seet, wéi een e Projet ka futti maachen. Dofir gët vun onser Säit aus ganz klor gesot wéi mir de Projet gesinn, och wat d'Ausféierung dovunner ugeet.

**M. Henri Grethen (DP).**- Här Henckes, mengt Dir, ech wir domat d'accord, dass Dir géift President gin?

**M. Jacques-Yves Henckes (ADR).**- Ech wollt dem honorablen Här Grethen soen, dass do normalerweis Décker dohinner kommen an do wir hie jo nawell gutt placéiert!

*(Hilarité)*

Wat nun de Käschtepunkt ugeet, esou schéngt en natiirlech wat den Invest ugeet, héich ze sin, mä ons schéngt, dass de Montant awer berechtigt as, an haauptsächlech vü vun der Opdelung, déi mer virgesinn hun. Nach muss ee sech och d'Fro stellen, wéi de Projet ka realiséiert gin.

Ee vun dene Punkten, deen hei am Bericht nët diskutéiert gin as, as deen, wéi een dann nun déi elektresch Leitungen, déi jo néideg sin, fir dass den Tram gefouert gët, un den Haiser ka befestegen. Vum Techneschen aus gesinn as et machbar, mä et as evident, dass dat augenblécklech nëmme kënt op Basis vun enger fräiwëlleger Initiativ ënnert de Partie berouen. Dat heescht, op där enger Säit dem Exploitant an op där anerer Säit deem, deen en Haus huet wou dat muss ugemaacht gin. Ech géif soen, dass een do awer riskéiert op ganz vill Widderstänn ze stoussen, an do muss ee sech d'Fro stellen, ob een nët iwwer e Gesetz soll

§P-509

eng Servitude aféieren, grad wéi mer et bei de CEGEDEL-Leitungen hun. Ech wollt déi Suggestioun hei opwerfen, well ech mengen, datt mer soss an der Realisatioun mat ganz ville praktesche Problemer wäerte konfrontéiert gin.

Dat zweet as, datt wann een esou Schinne leet, dann as dat natiirlech och mat relativ importenten Aarbechte verbonnen. Wat wichteg as, dat as, dass mer eng gutt Koordinatioun vun den Aarbechten hun.

Dat wat et nët däerf sin, dat as wéi mer et op verschidde Chantierën an der Stad gesinn, datt déi festgeluegten Délaiën sech herno ëm dat Duebelt oder dat Dräifacht ausweiten. Ech mengen, dat wir eppes, wat sech verhehrend géing auswierken, fir de Verkéier selwer an der Stad an och fir alleguer déi Commercer, déi ënnert esou engem Mangel u Koordinatioun vun den Aarbechten ze leiden hätten.

Dofir géing ech och hei wënschen, dass, wa méi konkret soll an der Châmber iwwer de Projet diskutéiert gin, dass dann awer och d'Regierung ons seet, wéi se d'Aarbechten als solch wëllt koordinéieren, fir datt déi zügeg iwwer d'Bühn kënnen goen.

Wat d'Verwaltungskäschten ugeet, déi bien entendu wäerten ufalen, esou schéngt ons déi Iddi vun engem Verbond vu Stat a Gemengen eng ganz gutt Léisung ze sin. Déi Solutioun, déi am Bericht ugedeit gin as, déi seet, dass all Gemeng, déi gär eng Haltestell op hirem Territoire hätt, och fir déi Haltestell soll bezuelen, a wann se der gären e puer hätt, da muss se ebe méi bezuelen, schéngt ons e relativ gudde System ze sin, wat och géing dozou bäidroen, datt verschidde Käschte vum öffentlechen Transport kënten op méi Gemenge verdeelt gin, an dass si och selwer deen Abléck en Notzen dovunner hätten am Prozentsaz zu deem wou se ën an Usproch huelen.

Wat ons awer och wichteg schéngt, dat as, datt all Effore musse gemaacht gin, fir ze verhënneren, datt mer en neien, zousätzlechen, defizitäre Betrib schafen, datt mer also kucke bei Geleënheet vun der Diskussioun iwwer dëse Programm, datt déi allgemeng Defiziter, déi mer elo an der Stad Lëtzebuerg kennen, beim TICE, bei deem neien Organismus, dee mer elo vläicht schafe mussen, vum öffentlechen Transport reduzéiert gin, well op laang Zäit as dat hei fir onst Land nët finanzéierbar.

Ennert der Reserv vun dene Bemierkungen do, konnte mir als ADR déi Motioun, déi vun de Majoritéitsparteië virgeluegt gin as, ënnerschreiwten.

**M. le Président.**- D'Wuert huet d'Transportministerin, d'Mme Mady Delvaux-Stehres.

**Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.**- Här President. Ech wollt merci soë, fir deen Débat. Ech wëll och merci soë fir déi Ennerstëtzung, déi ech hei aus dem Parlament kréien. Eigentlech sin ech an deem Sënn berouegt, dass keng Fro gestallt gin as mat där mer nët amgaang sin eis de Moment ze beschäftegen. Dat konfirméiert also, dass mer an déi richteg Richtung gin.

Ech kann all déi Froen, déi haut gestallt gi sin, selbstverständlech nët beäntweren, well ech uganks gesot hun, dat sin déi Froë wou mer amgaang sin driwwer ze diskutéieren an déi mer mussen am Laf vun denen nächste Méint an Aarbechtsgruppe mat Techniker, mat Leit, déi déi néideg Experienz hun, diskutéieren, an dass mer dann erëmkommen an dem Parlament déi Erklärung gin.

Et as eng ganz prezis Fro gestallt gin. Dat as déi, wivill de Käschtepunkt as vun der Campagne vun der Sécurité routière, déi elo amgang as. Ech wëll d'Parlament informéieren, dass déi Campagne ronn 3,5 Milliounen kascht. Dovunner gin 2,5 Milliounen vum Transportministère bezelt. Déi aner Millioun gët vun denen anere Sponsoren opbruecht, déi och ugefouert sin an der Campagne.

Fir e Verglach ze maachen: Mir hun am Budget 1997 fir den Transportministère 7 Milliounen stoen, fir Publizitéit fir den öffentlechen Transport. Ech wëll jhust en Anonymen zitieren aus dem Ministère des Transports, dee fond huet, d'Sécurité routière wir frou wann se esou géif verwinnt gi vum Finanzminister wéi den öffentlechen Transport. Ech wëll soen, och fir d'Sécurité routière musse jo Sensibilisatiounscampagnë gemaacht gin.

Dat war alles wat ech dem Parlament op déi prezis Fro wollt äntweren an ech soen Iech villmools merci fir deen Débat.

**M. le Président.**- Domadder wire mer um Enn vun eiser Sëtzung vun haut ukomm. Déi nächst Sëtzung as muer Donneschdeg, den 21. November a fänkt um 14.30 Auer un.

D'Sëtzung as opgehewen.

*(Fin de la séance publique à 18.02 heures)*

**C-1996-O-010-0005**

## Débat d'orientation sur le tram régional (BTB-2002) (Suite)

5. Débat d'orientation sur le **tram régional (BTB-2002)** (Suite)

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

*Vote*

D'Motioun 1 as mat 48 Stëmmen a 6 Enthaltungen ugeholl.

*Ont voté oui: Mme Nancy Arendt (par M. François Biltgen), MM. François Biltgen, Willy Bourg, Lucien Clement, Nicolas Estgen (par M. Luc Frieden), Luc Frieden, Pierre Frieden, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Edouard Juncker, Ady Jung (par Mme Nelly Stein), M. Norbert Konter, Mme Marcelle Lentz-Cornette, MM. Nico Loes (par M. Jean-Marie Halsdorf), Laurent Mosar (par Mme Ferny Nicklaus-Faber), Mme Ferny Nicklaus-Faber, M. Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz (par M. Lucien Clement), Alphonse Theis et Lucien Weiler;*

*MM. Jean Asselborn, Mars Di Bartolomeo (par M. René Kollwelter), Mme Lydie Err, MM. Mathias Greisch (par M. Jean Regenwetter), Claude Halsdorf, Jean-Pierre Klein, Roger Klein, René Kollwelter, Jeannot Krecké (par M. Jos Scheuer), Mme Françoise Kuffer, M. Lucien Lux (par M. Jean Asselborn), Mme Lydia Mutsch, MM. Jean Regenwetter, Jos Scheuer, Jean Schiltz (par M. Jean-Pierre Klein), Camille Weiler (par Mme Lydie Err) et Marc Zanussi (par Mme Françoise Kuffer);*

*MM. Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Jean-Pierre Koepf et Robert Mehlen;*

*MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. Jean Huss).*

*Se sont abstenus: Mmes Anne Brasseur, Agny Durdu, M. Henri Grethen, Mme Lydie Polfer, MM. Jean-Paul Ripinger et Carlo Wagner.*

Mir kommen dann elo zur Motioun 2 vum Här François Bausch iwwer en neien CFL-Atelier.

Wie fir d'Motioun 2 as, stëmmt mat Jo, wien dergéint as mat Neen oder enthält sech.

*Vote*

D'Motioun 2 as mat 42 Stëmme géint 1 an 11 Enthaltungen ugeholl.

*Ont voté oui: Mme Nancy Arendt (par M. François Biltgen), MM. François Biltgen, Willy Bourg, Lucien Clement, Nicolas Estgen (par M. Luc Frieden), Luc Frieden, Pierre Frieden, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Edouard Juncker, Ady Jung (par Mme Nelly Stein), Mme Marcelle Lentz-Cornette, MM. Nico Loes (par M. Jean-Marie Halsdorf), Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, M. Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz (par M. Lucien Clement), Alphonse Theis et Lucien Weiler;*

*MM. Jean Asselborn, Mars Di Bartolomeo (par M. René Kollwelter), Mme Lydie Err, MM. Mathias Greisch (par M. Jean Regenwetter), Claude Halsdorf (par M. Roger Klein), Jean-Pierre Klein, Roger Klein, René Kollwelter, Jeannot Krecké (par M. Jos Scheuer), Mme Françoise Kuffer, M. Lucien Lux (par M. Jean Asselborn), Mme Lydia Mutsch, MM. Jean Regenwetter, Jos Scheuer, Jean Schiltz (par M. Jean-Pierre Klein), Camille Weiler (par Mme Lydie Err) et Marc Zanussi (par Mme Françoise Kuffer);*

*MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener (par M. Jean Huss).*

*Se sont abstenus: Mmes Anne Brasseur, Agny Durdu, M. Henri Grethen, Mme Lydie Polfer, MM. Jean-Paul Ripinger et Carlo Wagner.*

*MM. Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.*

*A voté non: M. Norbert Konter.*

Op eisem Ordre du jour vun haut steet d'Interpellatioun vum Här Huss iwwer déi therapeutesch Begleitung vun de Stierwenden an dem Recht, wierdeg ze stierwen.

Laut Artikel 35 vum Châंबरreglement stin eis insgesamt 4 Stonne Riedezäit zur Verfügung, déi gläichméisseg téschent dem Interpellant, der Regierung an dene verschiddene Fraktiounen opgedeelt gët. Jidderengem stin also 35 Minutte Riedezäit zou. D'Riedezäit fir d'Resolutiounen an d'Motiounen as an dese 4 Stonnen abegraff.

Et hu sech bis elo ageschriwwen: déi Damme Lentz, Durdu, Err, d'Hären Henckes an Huss, an d'Mme Kuffer.

Den Här Huss huet d'Wuert.

**E-1996-17-07****Ministère des Transports - Rapport d'activité 1995 : Projet de tram régional ("BahnHybrid")****7. Projet de tram régional (« BahnHybrid »)****7.1. Le principe « Bahnybrid »**

Le 24 février 1995, le Gouvernement en Conseil a pris une décision de principe favorable face à la transposition des conclusions de l'étude **LUXTRAFFIC**. Cette étude présentée au public fin 94 recommande la mise en service d'un système de métro léger régional (« **BahnHybrid** »). Le système a comme principe de base la combinaison d'une desserte urbaine et d'un service ferroviaire régional avec un même véhicule. Il est déjà réalisé à Karlsruhe et en construction actuellement à Sarrebruck, et son atout majeur est d'offrir une liaison directe entre les lignes de chemin de fer et le centre de la ville. La mise en service d'un **tram régional** supprimerait pour nombre de clients du rail la rupture de charge en gare de Luxembourg et les détours et pertes de temps qui s'ensuivent.

L'épine dorsale d'un tel système mène de la vallée de l'Alzette par le cœur de la Ville et la Gare vers le Bassin Minier. Il s'y greffe une branche vers le plateau du Kirchberg, un quartier en pleine expansion mais actuellement mal raccordé aux transports publics.

**7.2. Le concept « Bus Tram Bunn 2002 »**

Le Ministère des Transports a engagé en automne un expert chargé d'assurer le suivi du projet. **LUXTRAFFIC** ayant clairement souligné la nécessité d'insérer la construction du **tram régional** dans une conception globale en faveur des transports publics, le sigle « **Bus Tram Bunn 2002** » (**BTB 2002**) est né. **BTB 2002** englobe toutes les mesures préparant et accompagnant la mise en service de la « **BahnHybrid** ». Il s'agit d'une réorganisation des réseaux, mais surtout des structures organisatrices dans le secteur des transports en commun. Le projet tram servira de catalyseur à la réforme de la gestion de ces transports. Elle aura pour objectif majeur une meilleure coordination des réseaux et une séparation claire entre la fonction d'organisme définissant et commandant les prestations d'une part et d'exploitant de l'autre.

**7.3. La concrétisation du projet**

L'étude **LUXTRAFFIC** avait pour mission de comparer différents systèmes de transport en commun et de proposer celui qui convient le mieux aux problèmes spécifiques de l'agglomération du Luxembourg. Elle a démontré la faisabilité technique et la rentabilité sociale de la variante « **BahnHybrid** ».

Ce que **LUXTRAFFIC** n'a pas encore fait et ne pouvait pas faire, c'est l'élaboration d'un projet détaillé. Afin de préparer les travaux en question, des concertations ont eu lieu avec différents acteurs de la vie publique concernés par le futur **tram régional**. Un groupe de travail a été constitué avec des représentants de la Ville de Luxembourg pour fixer la structure de l'organisation du projet. Enfin les discussions avec divers groupes intéressés ont aidé à raviver l'intérêt de la population pour l'idée du **tram régional**.

Les réflexions entamées ont donné au projet de nouvelles impulsions, notamment en ce qui concerne l'équipement électrotechnique des véhicules, les lignes à inclure au réseau ou la

\$P-115

complémentarité du chemin de fer classique. De plus, le tracé de la branche du Kirchberg et de son prolongement vers la ligne ferroviaire de Wasserbillig fait l'objet d'orientations nouvelles, entre autre en ce qui concerne le trajet sur le plateau du Kirchberg même.

#### **7.4. Les investissements.**

Si des études approfondies restent donc à faire, le principe même d'un métro léger régional n'en reste pas moins la solution la plus prometteuse pour une amélioration sensible des transports en commun luxembourgeois. D'autant plus que les frais d'investissements estimés par **LUXTRAFFIC** (30 Mia LUF pour les deux étapes) pourront certainement être revus à la baisse. Le coût du matériel roulant couvrant 40 % de la somme repose sur l'achat de 100 véhicules. Avec une réduction du réseau, qui semble probable, ce nombre diminuera sensiblement. En même temps, le prix unitaire sera abaissé (équipement électrique simplifié), de sorte que l'investissement en matériel roulant sera de loin inférieur au chiffre avancé.

Il faut considérer en outre que les nouvelles rames serviront en partie à remplacer du matériel roulant des CFL arrivé au terme de sa vie technique et que les 3 Mia L1 1F prévus pour un nouvel atelier / dépôt sont indispensables indépendamment du projet. De même, le prix de revient du terrain, où se trouve l'actuel atelier en gare de Luxembourg n'a pas été pris en compte. En songeant à tous les éléments, il appert que l'investissement dans le projet « **BahnHybrid** » sera à la hauteur des bénéfices escomptés.

#### **7.5. L'enquête sur les transports**

L'optimisation du réseau de **tram régional** et son intégration dans le système de transports en commun nécessite une base de données suffisamment fiable sur les besoins de la population. En vue de cet objectif, le Ministère des Transports a organisé en automne 1995 une enquête auprès des ménages. Elle avait pour mission de recenser tous les déplacements effectués par les personnes interrogées aux cours d'une journée déterminée. Des questionnaires ont été distribués ensemble avec ceux du recensement fiscal à chaque deuxième ménage. Grâce à une campagne d'information et de sensibilisation, un taux de participation suffisant a été atteint. Le dépouillement des questionnaires et la saisie des données ont débuté fin 1995. Les résultats sont attendus pour la fin du printemps 1996.

#### **7.6. La conception intégrée**

L'enquête sur les transports est la première de ce genre depuis 1977. Elle fait partie d'un projet lancé par le Ministère de l'Aménagement du Territoire sous le titre « conception intégrée de l'utilisation des sols et des transports » Ce projet, dans lequel le Ministère des Transports s'est fortement engagé, vise à mettre sur pied une politique des transports coordonnée au Grand-Duché. Elle concerne aussi bien les différents ministères et administrations que la concertation entre Etat et Communes et plus généralement la prise en compte des besoins de transports lors de l'aménagement du sol et vice-versa. En 1995, l'étude-pilote du projet a débuté. Elle s'achèvera en mars 1996.

**J-1996-O-0623**

## Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002)

12.12.1996

N° 4147

CHAMBRE DES DEPUTES  
Session ordinaire 1996-1997DEBAT D'ORIENTATION SUR LE TRAM REGIONAL  
( B T B - 2 0 0 2 )

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**  
(12.11.1996)

La Commission se compose de: M. Marc ZANUSSI, Président-Rapporteur; MM. François BAUSCH, Willy BOURG, Mme Anne BRASSEUR, MM. Edouard JUNCKER, Roger KLEIN, Jean-Pierre KOEPP, Nico LOES, John SCHUMMER, Nicolas STROTZ et Camille WEILER, Membres.

\*

*„Des systèmes efficaces de transport de passagers vent essentiels pour les économies européennes et la qualité' de vie des citoyens européens. Il importe que les systèmes de transport soient conçus pour rencontrer les besoins des citoyens et qu'ils soient suffisamment souples pour suivre l'évolution de leurs exigences, y compris le développement de la demande de transports. "*

*„ Un réseau pour les citoyens", Livre Vert de la Commission européenne, 1996*

\*

**1. INTRODUCTION****1.1. La préparation du débat d'orientation**

En sa réunion du 9 novembre 1995, la Commission des Transports (ci-après la Commission) s'est prononcée en faveur de l'organisation d'un débat d'orientation relatif à l'étude **Luxtraffic**, débat a préparer par un certain nombre d'auditions afin de recueillir de la part des experts et organisations concernées toute information requise sur l'état et l'orientation de ladite étude.

Une réunion préparatoire informelle avec les personnel et instances invitées eut lieu le 30 janvier **1996**.

Les auditions (non publiques) eurent lieu les 13 et 14 mars **1996** sur base de l'étude **Luxtraffic** respectivement de contributions écrites introduites par diverses instances et organisations invitées. Y ont participé (par ordre d'intervention):

Mme M. Delvaux-Stehres, Ministre des Transports; ILReS; RGTR; FNCTTFEL; Syprolux; Actioun Offentlechen Transport; Mouvement Ecologique; TICK; SNCFL; Tram asbl; Confédération du Commerce; Union luxembourgeoise des Consommateurs; Automobile Club; SYVICOL; M. A. Bodry, Ministre de l'Aménagement du Territoire; M. R. Goebbels, Ministre des Travaux Publics; M. A. Groff, Ministère des Transports.

A titre de synthèse, la Commission voudrait retenir en début de ce rapport que les auditions parlementaires des 13 et 14 mars **1996** furent l'occasion d'un large dialogue entre les différents acteurs compétents et concernés. Certes, l'une ou l'autre position critique (Confédération du Commerce, Automobile Club, Fédération des entreprises d'autobus) au projet „**Bahnhybrid**" (= **tram régional**) tel que propose par les experts **Luxtraffic** s'est manifestée. N'empêche que les auditions parlementaires ont permis de dégager un consensus autour de la nécessité de mesures générales et d'envergure pour améliorer la situation des transports et de la circulation dans et autour de la Ville de Luxembourg.

§P-2

La Commission tient à remercier encore une fois l'ensemble des participants de leur attitude constructive ainsi que de leurs multiples suggestions.

Pour le détail des auditions, il est renvoyé aux rapports desdites auditions ainsi qu'aux conclusions du présent rapport qui reprennent dans une très large mesure les principales suggestions émises par les instances et organisations invitées.

Lors de sa réunion du 20 mars 1996, la Commission a désigné M. Marc Zanussi rapporteur du débat d'orientation. La Commission a adopté le présent rapport le 12 novembre 1996.

## **1.2. Le cadre général**

### *1.2.1. Urbanisation - mobilité - qualité de vie - coûts externes*

Il ne faut plus démontrer que les villes ont jailli et se sont développées près des carrefours ferroviaires et routiers et qu'avec les modes de transport individuel et collectif qui leurs sont propres, elles ont, en bien et en mal, façonné les rythmes professionnels, les activités culturelles et les loisirs des citoyens y habitant ou s'y rendant.

Face au développement exponentiel du trafic individuel, pratiquement tous les centres-ville ont vu le nombre de leurs résidents diminuer pour faire place à des services et des commerces. Leurs périphéries ont quant à elles poussé comme des champignons - essentiellement le long des axes routiers en expansion permanente et non à proximité du rail dont le réseau n'a guère changé au cours du siècle présent - et comme cette évolution n'a pas été accompagnée et encore moins précédée de la construction d'infrastructures de transport adéquates, les problèmes de transport se vent aggravés.

Il faut y ajouter le développement du confort et de la rapidité de la voiture particulière avec tout ce que cette évolution signifie en matière d'indépendance, de mobilité et de besoins en mobilité toujours croissants - „partir quand on veut". Mais tout en devenant moins polluantes, les voitures particulières sont devenues plus nombreuses et omniprésentes: elles effectuent aujourd'hui 75% des trajets pressés dans l'ensemble des pays membres de l'Union européenne avec toutes les implications socio-urbanistiques, écologiques et financières qui en découlent. Celles-ci pèsent aujourd'hui de tout leur poids sur les réflexions et décisions des politiques et experts dont la tâche, pas facile, consiste désormais

a améliorer, si possible a la fois, la fluidité de la circulation automobile, l'offre en transports en commun et la qualité de vie des citoyens, y compris la préservation de l'environnement.

Dans le contexte du sujet qui nous préoccupe présentement, il ne saurait par ailleurs être fait abstraction des réflexions menées depuis un certain nombre d'années au sujet des coûts dits „externes" que génèrent les différents modes de transport et plus particulièrement le transport individuel, a savoir la pollution atmosphérique, les accidents de la route avec leurs morts, blessés et dégâts matériels - pour notre pays, les coûts engendrés par les accidents routiers sont estimés à 7 milliards/an -, les embouteillages, l'utilisation du sol, l'entretien des routes en hiver, etc. A l'heure actuelle, tous ces coûts ne sont pas encore „internalisés", c'est-à-dire pris en compte dans le prix de revient facturé au client (consommateur ou chargeur).

D'après les statistiques de l'OECD, les coûts externes engendrés annuellement rien que par les embouteillages sur les réseaux routiers de l'UE s'élèveraient à 120 milliards d'ECUs, soit environ 4.800 milliards Flux ou 2% du PIB de l'UE. Selon une étude réalisée par les instituts INFRAS (Zurich) et IWW (Karlsruhe), les coûts externes des accidents de la route peuvent quant à eux être évalués à 148 milliards d'ECUs, soit près de 6.000 milliards Flux ou 2,5% du PIB de l'UE.

Vu le poids croissant que ces coûts font peser sur les économies rationnelles, il est compréhensible qu'ils attirent de plus en plus l'attention des instances internationales et nationales amenées à réfléchir à toutes les alternatives possibles. Aussi la Commission européenne insiste-t-elle dans ses récents Livres Verts en la matière (cf. bibliographie) sur la nécessité d'une politique davantage intégrée et interventionniste dans le sens d'une plus grande prise en compte des avantages écologiques des transports publics pour satisfaire à l'objectif d'une diminution de la pollution atmosphérique. Cette dernière est en effet considérée comme l'une des majeures sources de coûts externes induite par le transport en général et le transport individuel en particulier.

Il n'est par ailleurs pas surprenant de voir s'intensifier le débat sur une tarification plus efficace et équitable des transports, tarification prenant justement en compte les coûts externes précités. Cela reviendrait en pratique à demander aux usagers des transports d'assumer une plus grande partie des coûts réels de leurs trajets, y compris les coûts engendrés par la pollution et les accidents.

\$P-3

La Commission ne prendra pas position en la matière, mais tient à attirer l'attention sur un sujet qui a sa place dans tout débat sur les transports et risque de gagner en dimension au cours des années à venir.

### *1.2.2. Pays - capitale/centre - économie*

Revenons à nos villes pour constater qu'en fonction des modes de transport mis en place ou développés, certaines villes ont au cours des dernières années pu gagner en attractivité et sont même devenues „vivables". D'autres, notamment en raison de modes de transports inadéquats ou ayant atteint leurs limites de capacités, doivent aujourd'hui faire face à des problèmes de circulation difficiles à surmonter.

Sans vouloir dramatiser les choses et tout en ne niant pas les résultats positifs de toute une série d'efforts accomplis au cours des dernières années dans les domaines des travaux respectivement des transports publics (cf. plus loin), il est permis d'affirmer que Luxembourg-Ville et son agglomération figurent aujourd'hui au tableau de ces dernières. Malgré l'augmentation de l'offre en transports publics depuis le début des années 90, l'introduction de la tarification unique sur les différents réseaux de transport et la réalisation de contournements routiers, notre capitale continue à être confrontée à de graves problèmes de circulation aux heures de pointe.

Il est un fait que le volume du transport individuel continue de croître dans notre pays et dans et autour de la capitale alors que celui des transports publics commence à stagner. Les raisons principales de cette évolution sont (dans le désordre):

- la croissance continue du parc automobile;
- un marché du travail en expansion (dont une part croissante de frontaliers);
- les limites de capacités atteintes par les réseaux CFL et AVL aux heures de pointe;
- la configuration topographique difficile de la Ville de Luxembourg;
- le rôle économique et administratif central que joue la Ville de Luxembourg;
- la délocalisation de certaines entreprises de taille vers des quartiers limitrophes de la ville (ex: Kirchberg) n'offrant pas (encore) de transports en commun performants;
- une extension générale de la périphérie urbaine, phénomène constaté dans la plupart des agglomérations;
- la situation excentrique de la gare de Luxembourg par rapport au centre-ville et aux quartiers urbains nouveaux en pleine expansion.

Capitale administrative et économique d'un petit pays aux potentialités d'expansion dans l'espace par conséquent limitées, la Ville de Luxembourg, tout en représentant seulement 2% du territoire national, est et restera certainement le pôle d'activités et d'attraction principal du Grand-Duché et l'un des centres principaux de la Grande Région. Les 90.000 personnes qui travaillent dans la capitale (= 1/3 de l'emploi national) dépassent en nombre les quelque 77.000 personnes (1/5 de la population rationnelle) qui y habitent. Pratiquement toutes les administrations publiques et un grand nombre d'entreprises y ont élu domicile. Cette tendance à la centralisation persiste de nos jours, même si on peut noter ici et là les premiers efforts de décentralisation en ce qui concerne les premières et de délocalisation pour les dernières.

D'autres phénomènes ont également leur signification pour expliquer l'évolution du transport individuel et des transports publics.

Ainsi la population résidente du pays est passée de 338.500 à 406.000 personnes au cours des 25 dernières années et continuera de croître à l'avenir. Les scénarios développés par le STATEC tablent en effet sur une augmentation supplémentaire d'ici l'an 2020 de la population résidente entre 30.000 et 150.000 personnes, augmentation qui touchera non seulement les centres urbains existants, mais également les régions rurales. À noter qu'au cours des dernières décennies, l'augmentation de la population s'est concentrée essentiellement sur les localités situées aux alentours de la capitale alors que le nombre de citoyens résidents dans la capitale est resté stable.

L'emploi global est lui aussi croissant avec actuellement quelque 60.000 frontaliers venant travailler tous les jours au Grand-Duché.

Dans la Ville de Luxembourg, le commerce de détail est en recrudescence alors qu'à la périphérie, les centres commerciaux se multiplient. Par ailleurs, certaines grandes entreprises (CLT, Banque Générale) ont

SP-4

délocalisé leurs services du centre-ville pour les installer à la périphérie (avec pour effet que les personnes qui y travaillent n'utilisent plus les transports en commun, mais ont à nouveau recours au transport individuel). Or, les périphéries sont rarement bien équipées en infrastructures de transport et

surtout de transports en commun. On constate ainsi que le lieu d'habitation a tendance à s'éloigner du lieu de travail respectivement des lieux de loisirs, ce qui oblige le citoyen à effectuer des trajets plus ou moins longs entre ces différents lieux.

Quant à la configuration topographique de la capitale, son passé historique de ville fortifiée n'est bien sûr pas pour faciliter le transport individuel et les transports en commun. À noter dans ce contexte la situation quasi périphérique de la gare par rapport à la ville haute où se trouvent centralisées bon nombre d'activités. La gare se trouve en effet à 1,5 km du centre de la capitale auquel il n'est pas possible d'accéder par train.

Tous ces aspects pèsent, chacun à sa manière, sur le développement respectivement la stagnation des différents modes de transport. Ils sont par ailleurs déterminants pour ce qui concerne les mesures à mettre en œuvre afin d'améliorer la situation générale dans le respect des besoins de mobilité, des équilibres régionaux, de la protection de l'environnement, etc. Nous y reviendrons plus loin au chapitre des conclusions de la Commission.

### *1.2.3. L'automobile et le réseau routier*

#### *La place de l'automobile*

Les prévisions des experts internationaux tablent sur une augmentation du trafic de quelque 50% au cours des vingt années à venir dans les pays industrialisés, croissance dont la majeure partie reviendra à la route et au trafic individuel.

L'évolution au Luxembourg ne dément pas ces prévisions puisque notre pays a atteint l'un des degrés de motorisation les plus élevés dans le monde industrialisé. Il résulte ainsi d'une comparaison statistique avec les autres pays membres de l'Union européenne que le Luxembourg occupait au 1.1.1995 avec quelque 570 voitures pour 1.000 habitants (470 voitures pour 1.000 habitants en 1989) la tête du tableau au sein de l'Union européenne. Le parc automobile, toutes catégories confondues, se situait au 1.1.96 à 317.559 unités (dont 224.894 voitures particulières et commerciales). En 1995, le nombre des nouvelles immatriculations s'élevait à 33.887 unités, dont 28.029 voitures particulières et commerciales. La progression du parc automobile fut de 4,2% en 1992, de 4,8% en 1993 et de 5,2% en 1994.

On peut également relever que 1 ménage sur 4 ne dispose pas d'automobile et que plus de 80% des personnes âgées de 18 ans et plus possèdent le permis de conduire (plus de 90% de la population active).

#### *Le réseau routier*

Parallèlement à la croissance du parc automobile, le Luxembourg a connu au cours des dernières décennies une transformation considérable de son réseau routier (extension + modernisation) avec toutes les facilités (accessibilité) et inconvénients (imperméabilisation du sol) subséquents. À noter plus particulièrement les réalisations suivantes:

- la Collectrice du Sud;
- le contournement de la Ville de Luxembourg;
- la Pénétrante Sud de la Ville de Luxembourg et la Rode de Bonnevoie;
- les contournements de Schieren et d'Ettelbruck.

Au 1.1.1995, le réseau routier national avait une longueur totale de 5.134 km, dont 121 km d'autoroutes. Au cours des années à venir, ce réseau se verra complété essentiellement par la réalisation de la „Route du Nord" (incluant les contournements de Mersch et Colmar-Berg) et la liaison avec la Sarre.

#### 1.2.4. Les transports publics

##### *Le secteur des transports*

Le secteur des transports (aviation et navigation incluses) regroupait en 1995 quelque 700 entreprises employant près de 12.000 personnel. La même année, sa contribution au PIB était de l'ordre de 4,2%. En 1996, les dépenses ordinaires et extraordinaires de l'Etat relatives a la fonction transports avoisinent 14 milliards (soit près de 10% du budget total), dont 10,5 milliards au profit des CFL (ce dernier chiffre

\$P-5

comprend toutefois les dépenses d'infrastructures ainsi que les pensions des agents CFL en retraite). Ces quelques chiffres soulignent si besoin en était la place importante que le secteur des transports continue d'occuper dans l'économie nationale.

##### *Quatre réseaux de transports publics*

Parallèlement au développement du réseau routier, le Luxembourg a connu au cours de la dernière décennie des efforts considérables en matière de transports publics - et de travaux publics y relatifs. Pour mémoire, la Commission se limitera à citer:

- la modernisation et l'électrification de la ligne du Nord;
- la modernisation de la ligne Esch-Petange;
- l'introduction de l'horaire cadence et
- l'introduction de la tarification zonale.

En nous concentrant sur les transports par route et par rail, nous pouvons retenir que notre pays dispose de 4 réseaux de transport, à savoir:

- CFL (Chemins de fer luxembourgeois);
- AVL (Autobus de la Ville de Luxembourg);
- RGTR (Régime Général des Transports Routiers) et
- TICE (Tramways Intercommunaux du canton d'Esch).

Le réseau CFL est composé de 5 lignes radiales convergeant toutes sur la Ville de Luxembourg. Au 31.12.1995, la longueur totale des lignes s'élevait à 275 km, la longueur totale des voies à 620 km, dont 437 km de voies principales et de "are. 64 "ares ou points d'arrêt vent ouverts aux voyageurs. Aujourd'hui, l'entièreté du réseau voyageur CL est électrifié et pour ainsi dire aussi télécommande.

Le service autobus des CFL qui couvre les lignes dites „de substitution" aux anciennes lignes ferrées ainsi que certaines lignes exploitées par le RGTR respectivement par les AVL, a assuré en 1995 un total de 493 courses par jour ouvrable pour une distance totale de 4,1 millions de km.

A noter que la modernisation de la „Ligne du Nord" a servi essentiellement à rattraper un manque d'investissements accumulés pendant 50 ans. L'électrification et l'augmentation de la vitesse de ligne a cependant été accompagnée d'une réduction de la capacité d'écoulement (mise partielle à voie unique, réduction du nombre de signaux). La réalisation du transport de personnel par rail (**tram régional** et tram

classique) nécessitera l'adoption de mesures appropriées pour adapter cette capacité aux exigences du futur.

Le réseau AVL avait au I . I .1996 une longueur de 127,4 km. En 1995 les quelque 125 bus (100 en service aux heures de pointe) ont parcouru près de 4,5 millions de km et transporté 21,2 millions de passagers sur un total de 23 lignes offrant 620 points d'arrêt (dont 560 sur le territoire de la Ville de Luxembourg).

Le nombre de passagers a connu une progression de 80% en 6 ans.

Quant au **RGTR**, il est en charge de la gestion et de la coordination du réseau routier au niveau national sous l'autorité directe du Ministère des Transports.

Plus de 160 lignes desservent 600 lieux et localités. Une demi-douzaine de ces lignes sont coordonnées avec la Ville de Luxembourg. Le RGTR coordonne également les courses prestées par le service autobus des CFL depuis l'entrée en vigueur le 15 mai 1996.

L'organisation du réseau RGTR repose sur la participation de deux douzaines d'entreprises de transport privées.

En 1995, les prestations kilométriques du RGTR ont augmenté de 6,5% pour atteindre le cap de 14,5 millions de km pressés, ce qui confirme la poursuite de l'objectif d'une desserte régionale optimale.

Le **TICK** avec 161 membres du personnel et 58 bus assure la couverture d'un réseau long de 120 km répartis sur 5 lignes principales et 3 lignes secondaires.

En 1995, les bus du TICK ont transporté 7,8 millions de passagers et presté au total 2,55 millions de km, soit une progression de 21,5% par rapport à 1994.

\$P-6

*quatre étapes importantes*

Le succès enregistré par les transports publics depuis le début des années 90 est à mettre en relation avec une amélioration générale de l'offre reposant sur les quatre faits marquants suivants:

- la mise en œuvre du plan Brandli sur le territoire de la Ville de Luxembourg;
- l'introduction de l'union tarifaire;
- l'amélioration de l'offre des CFL et - la réorganisation du TICK.

On peut y ajouter les efforts déployés dans le service public transfrontalier (lignes et/ou abonnements) vers Longwy, Thionville, Trèves, Arlon, Audun-le-Tiche, etc.

*La réorganisation du service des autobus de la capitale*

L'offre de services des AVL fut soumise, non sans une forte poussée des coûts, à une réorganisation graduelle mise en œuvre à partir de 1990. Ladite réorganisation comporta essentiellement:

- la réorganisation des lignes, dont l'introduction de lignes dites „diamétrales“;
- l'introduction de couloirs réservés aux bus;
- l'augmentation du nombre de dessertes par ligne; - L'aménagement de parkings P&R;

- la création de meilleures connections entre le Centre Hamilius et la Gare centrale; - le passage obligatoire de toutes les lignes par le Centre Harnilius;

- la modernisation de la flotte;
- L'aménagement d'arrêts en cap.

#### *L'amélioration de l'offre des CEL*

Depuis le début des années 90, les CFL ont procédé à une vaste amélioration de leur offre moyennant une série de mesures dont on retiendra essentiellement:

- la modernisation de certaines lignes clefs dont la ligne du Nord et la ligne Esch-Petange;
- la création de nouveaux points d'arrêts, dont ceux à Niederkorn, Heisdorf, Schieren, Cents-Hamm et Howald;
- la modernisation du matériel roulant et l'amélioration du degré de confort des trains; - l'introduction partielle de l'horaire cadence;
- L'amélioration de la tarification notamment par l'introduction d'abonnements spéciaux au profit des frontaliers;
- L'amélioration de la régularité des trains moyennant l'élimination de sources de retards;
- l'introduction de l'horaire cadence en grande partie sur la ligne d'autobus Luxembourg-Echternach; - L'amélioration de l'image de marque des CFL et
- l'augmentation des emplacements pour voitures auprès des "ares".

Depuis 1991, le nombre de voyageurs ayant recours au train pour leurs déplacements réguliers ou occasionnels n'a cessé d'augmenter avec une progression annuelle se situant aux alentours de 5%. Ainsi le Luxembourg peut se vanter d'être - derrière la Suisse - le pays européen qui connaît le plus grand nombre de déplacements en train par habitant. Les jours ouvrables en période scolaire, les CFL transportent en trafic national quelque 34.000 voyageurs.

Toutefois depuis 1994/95, la vente des titres de transport (billets et abonnements) connaît une progression moyenne plus faible (1-2%). Quant à la part du chemin de fer dans les déplacements quotidiens de la population, elle stagne, ce qui autorise les responsables de la SNCFL à conclure que si le rail a su attirer une partie de la croissance du marché de transport, le revirement de tendance décisif n'a pas (encore) eu lieu. La conclusion semble permise que le réseau ferroviaire existant a atteint ses limites de capacité naturelle. Une extension de la desserte existante se heurte selon les dires des responsables des CFL à deux obstacles majeurs: un déficit en matériel et les limites de la capacité d'écoulement du trafic sur certains tronçons de ligne.

\$P-7

#### *La réorganisation du TICK*

Sur recommandation du professeur Brandli, le réseau du TICK fut soumis en 1995, non sans une augmentation des coûts, à une profonde réorganisation reposant d'une part sur une réorganisation générale de la desserte et d'autre part sur l'introduction de l'horaire cadence sur l'ensemble du réseau.

Il va sans dire que cette importante restructuration a comporté l'engagement d'une vingtaine de chauffeurs d'autobus et l'achat de 2 bus supplémentaires aux fins de presser 500.000 km/an en plus.

### *La tarification uniforme*

Une tarification uniforme valable sur les 4 réseaux de transports publics précités fut introduite au 1.1.1991. Cette mesure présenta avant tout les caractéristiques suivantes:

- abonnements dépersonnalisés;
- titres de transport uniformes dans tout le pays et sur tous les réseaux;
- distinction entre course distance et le réseau dans son ensemble;
- simplification de l'offre des titres de transport;
- extension de la carte Jumbo a partir de 7 ans;
- gratuite des transports pour les enfants jusqu'à l'âge de 6 ans, les personnel économiquement faibles et les invalides.

L'introduction de la communauté tarifaire nationale a permis de ramener les prix des billets a un niveau assez bas par rapport aux prix appliqués au sein de l'Union européenne. Wile place aujourd'hui les transports publics, du moins pour ce qui concerne les prix, dans une bonne situation concurrentielle par rapport au transport individuel.

### *Le Luxembourgeois et les transports publics: le sondage ILKeS*

Les enquêtes d'opinion réalisées en 1992 et 1994 par ILReS sur un échantillon représentatif de 500 personnel (conclusions publiées en mars 1996) montrent qu'une large part de l'opinion publique est, du moins en théorie, favorable aux transports en commun et a leur développement. D'un autre cote, une très grande part de la population semble toujours ne pas vouloir utiliser les moyens de transports publics, même en cas de gratuite de ces derniers. Selon l'enquête ILReS, il s'agirait en l'occurrence de 51 % des personnel interrogées.

Ces résultats quelque peu contradictoires vent assurément a mettre en relation avec la situation particulière du Luxembourg en matière de transports individuel et collectif décrite ci-devant (saturation des capacités existantes des transports en commun aux heures de pointe, urbanisation disparate, besoin de mobilité et place de l'automobile). S'y ajoutent d'autres facteurs déjà énumérés ci-avant ainsi que le fait que la population active âgée entre 20 et 35 ans et disposant d'un niveau d'éducation moyen est la plus réticente a utiliser les transports en commun. ILReS explique cet état des choses par le pouvoir d'achat élevé de cette tranche de population lui permettant de s'offrir une voire deux voitures par ménage. Cette conclusion vaut également pour de larges franges d'autres classes d'âge de la population résidante et confirme la formule bien connue selon laquelle la voiture est en quelque sorte le jouet préféré des Luxembourgeois.

Ces aspects plutôt négatifs vent toutefois contrebalances par des nouvelles très positives. Ainsi un comptage réalisé par ILReS en mai 1996 montre pour ce qui concerne le réseau TICK que le nombre de passagers transportés pourrait avoisiner le chiffre de 11,8 millions cette année, soit une progression notable qui semble a l'évidence due au nouveau plan de desserte en vigueur depuis mai 1995 et touchant toutes les localités du syndical suivant des horaires cadences toutes les demi-heures. On peut en déduire que les utilisateurs des transports publics vent dispose a utiliser ceux-ci a condition que l'offre corresponde a leur demande. Il faudra donc améliorer l'attractive des transports en commun.

### *Une mauvaise image de marque*

De manière générale et malgré de louables efforts entrepris depuis le début des années 90, on peut affirmer que les transports publics au Luxembourg souffrent d'une image de marque plutôt négative.

Suivant en cela les déclarations répétées du professeur Brandli, les experts du bureau d'études **Luxtraffic** estiment que les actions de marketing en faveur des transports publics vent insuffisantes. Les enquêtes d'opinion réalisées par ILReS permettent de conclure que l'attitude en pratique réservée des

\$P-8

Luxembourgeois a l'égard des transports en commun peut être transformée positivement moyennant le développement d'un concept promotionnel fondé sur un service-client rapide, dense, de haut confort et fiable. La Commission reviendra sur cet aspect en fin de rapport.

\*

2.

## L'ETUDE LUXTRAFFIC ET LE PROJET D'UN TRAM REGIONAL („BUS TRAM BUNN 2002")

### 2.1. La déclaration gouvernementale de 1994

Concernant les transports publics, la déclaration gouvernementale du 22 juillet 1994 stipule notamment:

*„La politique des transports gouvernementale privilégiera la décongestion de l'agglomération formée par la capitale et sa périphérie urbanisée par la promotion des transports publics. L'agglomération ainsi définie sera traitée comme un ensemble, tout en respectant l'autonomie communale et en cherchant le concours des autorités locales pour arrêter un concept cohérent; le Gouvernement encouragera à cet effet la constitution d'un syndical intercommunal.*

*Des le début de l'année prochaine, le Gouvernement arrêtera les orientations quant aux transports collectifs appelés à assurer la desserte urbaine et suburbaine de la capitale sur base de l'étude 'Luxtraffic' qui sera achevée en fin 1994."*

### 2.2. L'étude Luxtraffic

#### 2.2.1. Objet

L'étude **Luxtraffic** a été réalisée à l'initiative commune du Ministère des Transports et de la Ville de Luxembourg. Les deux partenaires chargèrent fin 1992 une communauté de bureaux conseils suisses (Verkehrsbetriebe ZURICH, Schreyer und Partner AG Buchs), allemand (Schlegel ~ Spiekermann GmbH DUSSELDORF) et luxembourgeois (TECNA S.A.) d'une étude commune sur le développement des transports publics urbains et suburbains dans la capitale et sa périphérie.

L'objet de cette étude - appelée „**Luxtraffic**" - fut défini comme suit:

*„Die wichtigsten Ziele sind die Verbesserung der Umwelt (weniger motorisierter Individualverkehr, mehr öffentlicher Verkehr), unter anderem zwecks Erhaltung bzw. Steigerung der Attraktivität der Stadt Luxemburg als Lebensraum für alle Bürger, sowie eine verbesserte wie auch attraktiver gestaltete Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr. "*

L'objectif principal était donc d'analyser à l'aide de quels moyens de transport l'attractivité de la capitale et son interconnexion avec les autres régions du pays pouvait être améliorée tout en maintenant la mobilité de tout un chacun. Un objectif de l'étude était aussi de déboucher sur une solution n'étouffant pas le transport individuel, mais permettant sa coexistence avec les transports collectifs.

### 2.2.2. *L'inventaire*

L'analyse de la situation existante fait ressortir que d'importants efforts ont été entrepris dans le passé récent afin d'améliorer l'offre en transports en commun, efforts ayant d'ailleurs rencontré l'approbation de la population. Ceci dit, l'attitude de la population quant aux chances de réussite des transports en commun respectivement à l'utilisation effective de ces derniers reste réservée. Cette attitude est à mettre en relation avec une forte et persistante prédilection en faveur du transport individuel. Sur base de l'analyse de différentes variantes, l'étude confirme d'une part le très net avantage dont bénéficie le transport individuel ainsi que la présence d'un environnement difficile pour le développement des transports en commun au Luxembourg, et d'autre part l'existence de potentialités réelles en vue d'une modification du comportement encore réticent en pratique des citoyens face aux transports en commun.

L'étude **Luxtraffic** confirme par ailleurs les points faibles du transport en commun au Luxembourg, à savoir:

- la saturation des capacités de transport existantes aux heures de pointe;

§P-9

- le manque de courage des décideurs pour s'engager de manière résolue sur la voie d'une politique des transports privilégiant les transports en commun;

- le manque de coordination des efforts des exploitants des différents réseaux de transports publics;

- l'insuffisance des efforts dans le domaine de la rentabilisation des transports en commun (justification économique de certaines lignes);

- le manque d'efforts fournis dans le domaine commercial (marketing).

Quant aux causes des problèmes de circulation dans et autour de la capitale, elles résident en ordre principal dans une mobilité „grande région" comprenant 270.000 parcours navetteurs contre „seulement" 130.000 trajets intérieurs. S'y ajoute que la part de marche du transport en commun pour les trajets ayant pour point de départ la grande région se limite à 18% alors qu'elle est de 26% pour les trajets intérieurs.

### 2.2.3. *Conclusions*

Les principales conclusions de l'étude furent présentées au public fin 1994.

Les experts chargés de l'étude soulignent avec force que les réseaux de chemin de fer et de bus ont atteint les limites de leur capacité et que toute mesure additionnelle d'ordre cosmétique (confort des bus, lignes supplémentaires, etc.) ne pourra amener le saut qualitatif et quantitatif (Quantensprung) nécessaire à un revirement de situation.

L'analyse des variantes ayant démontré que seules les solutions ou les chemins de fer vent appelés à intervenir davantage peuvent provoquer un revirement positif et que par conséquent les lignes ferroviaires existantes devraient être prolongées d'une manière ou d'une autre jusqu'au centre-ville pour toucher également d'autres destinations intéressantes, l'étude **Luxtraffic** préconise un mariage train/tram moyennant la mise en place d'un **tram régional**.

Un tel système repose sur la combinaison d'une desserte urbaine et d'un service ferroviaire régional assurés par un même véhicule. Il a déjà été réalisé dans différentes agglomérations européennes, notamment à Karlsruhe et se trouve en voie de réalisation à Sarrebruck. Son atout majeur consiste à

offrir une liaison directe entre les lignes de chemin de fer existantes et le centre-ville. La mise en service d'un tel système à Luxembourg supprimerait pour bon nombre d'utilisateurs (effectifs et potentiels) des transports en commun la rupture de charge en gare de Luxembourg avec tous les détours et pertes de temps qui en découlent actuellement.

A noter que les experts **Luxtraffic** rejettent l'idée d'un métro urbain. A leurs yeux, un tel projet impliquerait des investissements bien plus élevés en raison de sa configuration essentiellement souterraine alors que l'impact se limiterait sur le territoire urbain. Un tram isolé pour la capitale est également rejeté par les experts.

#### *Deux phases de construction*

L'épine dorsale du **tram régional** serait constituée par une ligne en site propre reliant le centre de la capitale à la gare centrale. Pourrait s'y greffer prioritairement une branche vers le plateau du Kirchberg - quartier en pleine expansion et mal rattaché aux transports publics - avec un prolongement vers l'aéroport du Findel et une jonction possible avec la voie ferrée vers Wasserbillig. Le système d'un **tram régional** ayant l'avantage d'être ouvert, il pourrait le cas échéant être étendu par la suite en plusieurs étapes en fonction des besoins (p.ex. vers la Belgique, l'Allemagne et la France) et à condition de trouver une solution aux problèmes techniques inhérents aux différents modes d'alimentation électrique. Dans ce concept, les réseaux d'autobus AVL, RGTR, TICK et CFL seraient appelés à jouer un rôle d'apport plus accentué vers les différentes "ares ferroviaires et autres points d'interconnexion route/rail.

Pour parfaire le tout, les experts du bureau d'études **Luxtraffic** suggèrent également la construction d'un nouvel atelier CFL ainsi que d'une troisième voie ferrée entre Luxembourg et Bettembourg permettant l'exploitation en toute sécurité de quelque 280 circulations quotidiennes sur cet important tronçon.

Pour ce qui concerne la capitale et ses alentours immédiats, les experts **Luxtraffic** proposent la mise en oeuvre du **tram régional** comme suit:

#### \* phase I (longueur totale: 16,54 km)

- réalisation d'une nouvelle station à la place de la gare à Luxembourg-Ville, point de rencontre des lignes ferroviaires en provenance des principales régions du pays;

#### \$P-10

- mise en place d'une ligne de type tramway à deux voies à partir de la place de la gare le long de l'avenue de la Liberté et débouchant via le Pont Adolphe sur le bd Royal et prolonge moyennant un nouveau pont en direction de la vallée de l'Alzette;

- mise en oeuvre d'une branche de raccordement vers le plateau du Kirchberg jusqu'en bout du circuit de la Foire moyennant la construction éventuelle d'un pont parallèle au „pont rouge”.

#### \* phase 2 (longueur totale: 10,13 km)

- réalisation d'une deuxième voie d'accès à la ville par le sud passant par Bonnevoie;

- continuation de la ligne desservant le Kirchberg jusqu'à l'aéroport du Findel et au-delà jusqu'à Niederanven en vue d'un raccordement à la voie ferroviaire vers Wasserbillig;

- réalisation d'une branche reliant la ville haute au Limpertsberg (Lycée technique M. Lucius).

#### *Véhicules*

Le **tram régional** serait constitué de trains urbains composés chacun au maximum de deux véhicules d'une longueur totale de 60 m et pouvant transporter 400 passagers. Les véhicules bidirectionnels larges de 2,65 m peuvent atteindre une vitesse maximale de 120 km/h. La phase finale prévoit l'exploitation d'une centaine de véhicules Bahuhybrid. Le coût d'un véhicule est évalué à 120 millions Flux.

### *Investissements*

Le **tram régional** tel qu'il est proposé par l'étude **Luxtraffic** prévoit des investissements totaux de l'ordre de 30 milliards Flux, dont 18 milliards pour la phase 1 respectivement 12 milliards pour la phase 2.

### *en mia Flux Phase I Phase 2*

<i>(base: 1994)</i>	<i>(16,54 km)</i>	<i>(10,13 km)</i>
Extension du réseau, constructions (tunnel, pont), frais de planification	6,40	4,80
Nouvel atelier CFL	3,00	
Véhicules <b>Bahnhybrid</b>	7,40	5,00
Adaptation des lignes CFL (sécurité, capacités, signalisation, fourniture de courant)	1,00	0,50
3e voie ferroviaire Lux-Bettembourg		1,10
Adaptation des réseaux RGTR et AVL	0,20	0,60
Total	18,00	12,00

A noter que ces investissements incluent la construction d'un pont supplémentaire pour faire la liaison avec Eich, mais aussi d'un nouvel atelier CFL (3 mia) ainsi que d'une troisième voie ferroviaire Luxembourg-Bettembourg (1,1 mia). Ces deux derniers projets devront de toute façon être réalisés tôt ou tard, indépendamment de la réalisation du **tram régional**.

Les investissements précités font par ailleurs abstraction des économies pouvant être réalisées au niveau du matériel roulant CFL, RGTR et AVL et du fait que les CFL doivent moderniser leur parc de véhicules indépendamment du projet.

### *Répercussions sur le trafic*

Les experts **Luxtraffic** estiment que si aucune modification n'était apportée à l'infrastructure et à l'offre en transports en commun actuels, la demande globale pourrait augmenter d'ici l'an 2005 de l'ordre de 14% (trafic navetteurs et intérieur confondus). Dans le scénario „**Bahnhybrid**” par contre, l'augmentation de la part du transport en commun serait de 28% dans le trafic intérieur et même de 40% pour ce qui concerne sa part dans le trafic navetteurs.

La densité de trafic la plus élevée est attendue sur le tronçon entre la gare centrale et le Centre Aldringen avec quelque 43.000 voyageurs/jour.

### **\$P-11**

Ces estimations - et d'autres - amènent les experts **Luxtraffic** à préconiser un **tram régional** comme le moyen le mieux adapté pour éviter une augmentation continue du trafic individuel.

Ceci dit, il est de rappeler que les experts **Luxtraffic** ont largement insisté sur le fait que les chances de réussite d'une pure mesure d'investissement sont réduites si elles ne sont pas accompagnées d'efforts à d'autres niveaux (rentabilité, commercial, gestion, utilisation des sols, etc.).

#### *Avantages pour la capitale et le pays*

Pour le pays et la capitale, l'étude **Luxtraffic** énumère les avantages suivants du système **Bahnhybrid**:

- attractivité de la capitale en tant que centre de travail, de loisirs et d'habitation améliorée moyennant une meilleure accessibilité;
- une réduction moyenne de la durée des trajets dans la capitale de 5' (= gain de 20%);
- une meilleure utilisation et donc une plus forte rentabilisation du réseau CFL;
- une diminution notable du trafic navetteurs (Pendlerverkehr) dans la Ville de Luxembourg grâce à un délestage de quelque 20.000 voitures individuelles permettant des économies d'espace pouvant être réinvesties au profit des piétons, des cyclistes, d'aménagements urbanistiques, etc.;
- une réduction du nombre des accidents de la route et des dégâts matériels et par conséquent une augmentation de la sécurité routière;
- une réduction des émissions polluantes.

En ce qui concerne les retombées économiques, écologiques et financières, le **tram régional** dégagerait selon les experts **Luxtraffic** - l'amortissement du capital investi non à charge de l'exploitant/ usager - un quotient recettes/dépenses plutôt élevé de l'ordre de 2.6.

#### Suivi

Le 24 février 1995, le Gouvernement en Conseil a pris une décision de principe favorable à la transposition des conclusions de l'étude **Luxtraffic**.

En automne 1995, le Ministère des Transports a engagé un expert chargé d'assurer le suivi du projet (M. Alain Groff).

L'étude **Luxtraffic** a clairement souligné la nécessité d'insérer la construction du **tram régional** dans une conception globale en faveur des transports publics. Aussi le sigle „**Bus Tram Bunn 2002**” a-t-il été retenu pour englober toutes les mesures préparant et accompagnant la mise en service du **tram régional**. Il s'agit en l'occurrence d'une réorganisation des réseaux et des structures organisatrices dans le secteur des transports en commun. Le projet tram servira de catalyseur à cette réforme de la gestion des transports.

Trois groupes de travail accompagnent actuellement la phase de planification:

- le groupe de travail „Organisation et financement” chargé de mettre sur pied le montage juridique et financier de la nouvelle structure;
- le groupe de travail „Planification et Réalisation” chargé des aspects techniques du projet;
- le groupe de travail „Promotion des Transports publics” appelé à mieux faire valoir les bienfaits des transports en commun en général et du projet de **tram régional** en particulier auprès de la population.

Un comité d'accompagnement mis en place regroupe les „forces vives de la nation” en la matière en un véritable forum. Il s'agit en l'occurrence d'une quarantaine de personnel représentant les différents

Ministères concernés, la Ville de Luxembourg, la SNCFL, le TICK, le Syvicol, la Confédération du Commerce, la FLEAA; l'Action offentliche Transport, la FNCTTFEL et le SYPROLUX, le CES; l'USILL; Natura, le Mouvement écologique, la Tram asbl, l'ULC, l'Automobile Club et l'Union commerciale de la Ville de Luxembourg.

### *L'enquête sur les transports de 1995*

Afin de disposer d'une base de données assez fiable quant aux besoins de la population, le Ministère des Transports a organisé en automne 1995 une enquête auprès des ménages (la première depuis 1977). Elle avait pour mission de recenser tous les déplacements effectués par les personnes interrogées au cours d'une journée déterminée. Les questionnaires furent distribués à chaque second ménage ensemble avec ceux du recensement fiscal. Le dépouillement a débuté fin 1995. Les résultats sont attendus pour l'automne 1996.

### \$P-12

A noter que l'enquête en question fait partie d'un projet lancé par le Ministère de l'Aménagement du Territoire sous le titre „conception intégrée de l'utilisation des sols et des transports". Ce projet vise à mettre sur pied une politique des transports coordonnée au Luxembourg et concerne tout les ministères et administrations que la concertation entre l'Etat et les communes avec une prise en compte particulière des besoins de transports lors de l'aménagement du sol et vice versa. L'étude-pilote a débuté en 1995 et devrait être achevée en automne 1996 (cf. conclusions: pour une politique intégrée des transports et de l'utilisation des sols).

\*

### 3. LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

Toute politique des transports moderne se doit de combiner efficacité, flexibilité, sécurité et protection de l'environnement.

Face à une politique d'utilisation des sols qui pénalise fortement les déplacements non motorisés (marche à pied, vélo), le mode de transport répondant le mieux à ces critères est le transport en commun. Comme l'indique la Commission européenne dans ses récents Livres Verts à ce sujet, une priorité accrue doit être accordée au développement général des transports en commun et à la complémentarité des différents modes de transport en commun. D'autre part, et considérant que certaines expériences ont montré qu'une augmentation de l'offre en transports publics ne freine pas toujours le développement du transport individuel, il paraît nécessaire de mettre en œuvre une politique permettant une bonne coexistence entre transports en commun et transport individuel. En d'autres termes, il ne s'agit pas d'étouffer le transport individuel, mais bien de limiter ses implications négatives sur l'environnement humain et nature!. Cet objectif coïncide d'ailleurs bien avec l'engagement pris par notre pays et visant à réduire nos émissions en CO<sub>2</sub> de 20% jusqu'en l'an 2005.

Pour ce qui concerne la Ville de Luxembourg et ses environs, il paraît évident qu'une amélioration de la mobilité et de la qualité de vie de tous les acteurs impliqués dans le transport ne sera réellement possible que si la part des personnes s'y rendant en voiture individuelle pour rejoindre les lieux de travail et les bâtiments scolaires peut être réduite et le nombre des personnes s'y rendant pour assister à des activités culturelles et sportives ou effectuer leurs achats peut être stabilisé voire même réduit. Autrement dit si la part des personnes effectuant ces déplacements moyennant les transports publics peut être augmentée. Dans cet ordre d'idée, il sera impératif à l'avenir que les choix relatifs à l'implantation future d'infrastructures induisant des flux supplémentaires de trafic (ex: nouveaux bâtiments scolaires) tiennent davantage compte de cet objectif.

Certes, L'étude **Luxtraffic** ne livre pas ou peu de réponses à une série de questions, dont la transposition du concept „**Bahnhybrid**” au-delà des frontières de la capitale, la cause (travail, achats, loisirs, etc.) et l'origine (localités ou régions hors capitale) des déplacements comptés ou encore le matériel roulant à mettre en place sur un réseau réunissant plusieurs types de courant différents. Il en va de même pour les questions d'ordre plutôt politique, mais non moins cruciales, à savoir celles relatives à l'exploitation du futur système ainsi qu'au montage financier et juridique du projet.

La Commission partage néanmoins la conviction défendue par la plupart des experts et organisations compétentes en la matière, à savoir que le **tram régional** semble constituer la solution la plus réaliste et prometteuse pour une amélioration des transports en commun au Luxembourg. Dans cet ordre d'idées, la Commission voudrait détailler ci-après une série de conclusions et émettre l'une ou l'autre suggestion à titre de contribution aux travaux de planification actuellement en cours.

### **3.1. Pour une politique intégrée des transports et de l'utilisation des sols**

Les expériences réalisées à l'étranger et les conclusions de l'étude **Luxtraffic** montrent à l'évidence qu'il est primordial d'intégrer efficacement l'utilisation des sols et les différents modes de transport individuels et collectifs (y compris la marche et le vélo).

#### *Intégrer les modes de transport*

Concernant l'intégration des différents modes de transport, il s'avère en effet que les utilisateurs potentiels des transports en commun peuvent être découragés par le manque de coordination générale des horaires (trop de changements de modes de transport, temps d'attente trop longs, etc.). Les exploi

\$P-13

tants des différents réseaux et entreprises de transport devront donc être amenés à faire disparaître davantage encore les cloisonnements existents entre eux. La coordination devra être améliorée à tous les niveaux, aussi pour ce qui concerne les efforts de sensibilisation.

Un premier pas important a certes été entrepris dans cette direction grâce à l'introduction de la tarification unique en 1991. On ne pourra néanmoins en rester là. Aussi le prochain objectif devrait-il consister en l'organisation d'une véritable communauté de transport permettant une coordination au niveau de la politique/gestion générale avec une indépendance des exploitants quant à la façon d'offrir les prestations de la façon la plus économique possible.

#### *Intégrer l'utilisation des sols*

Pour ce qui concerne l'utilisation des sols, il paraît évident que l'impact de tout projet de construction important sur les transports devra être davantage pris en compte (ex: aménagement de lotissements et de zones industrielles ou commerciales). C'est dans cet esprit que le Ministère de l'Aménagements du Territoire et le Ministère des Transports ont lancé une étude-pilote et une enquête-ménage sur les déplacements. L'ensemble des données recueillies pourra servir de base à l'élaboration d'un modèle des transports, en l'occurrence un logiciel informatique permettant d'estimer les flux de trafic avec les différents modes de transport en fonction de données structurelles (habitants, emplois, etc.) et de l'offre (réseau routier, desserte en transport collectif) et même de pronostiquer ces flux pour une situation future en tenant compte des variations de la demande et de l'offre.

Le **tram régional** tel que propose par les experts **Luxtraffic** se situe dans le droit chemin des exigences du nouveau programme directeur en matière aménagement du territoire, à savoir la décentralisation, la régionalisation et l'orientation vers les centres d'intérêt.

Le débat autour de **Luxtraffic** a d'ores et déjà permis de prendre davantage conscience d'une série de problèmes ayant trait à l'aménagement du territoire. Ainsi il semble raisonnable d'affirmer que la

capitale et son agglomération ne pourront que difficilement continuer à attirer l'essentiel du développement urbanistique futur sans qu'une telle évolution accentue les implications négatives sur l'environnement humain et naturel considérées dans sa globalité. Au contraire et afin d'éviter un infarctus urbanistique respectivement du trafic, le développement en question semble devoir à l'avenir être reparti plus judicieusement entre l'espace central précise et d'autres espaces urbains, dont essentiellement ceux du Sud (Petange-Dudelange) et du Nord (Ettelbruck-Diekirch). D'autres centres urbains de moindre densité à l'Est comme à l'Ouest de la capitale devront eux aussi, dans le cadre d'une utilisation planifiée et hiérarchisée du sol, être intégrés dans ce que l'on pourrait appeler un rééquilibrage.

L'aménagement du plateau du Kirchberg constitue à cet égard un exemple plutôt négatif. En effet, un regard en arrière permet de conclure que l'aménagement récent et encore en cours audit plateau n'a pas prévu l'intégration ultérieure d'un système de transport collectif.

Sous ce chapitre, la Commission profite du présent rapport pour énumérer brièvement plusieurs autres impératifs:

- mieux tenir compte lors de l'implantation de zones d'habitation des grands axes de transports publics;
- regrouper les industries, services et écoles à potentiel élevé d'utilisation des transports en commun sur des sites accessibles par ceux-ci ou pouvant le devenir aisément;
- relier les zones résidentielles aux activités centrales génératrices de déplacements (lieux de travail, centres commerciaux, activités de loisirs, etc.);
- établir un inventaire des administrations et services publics pouvant raisonnablement être transférée de Lux-Ville vers d'autres parties du pays, mouvement pouvant d'ailleurs entraver le secteur privé à suivre le mouvement;
- une meilleure prise en compte de la dimension Grande Région dans la politique des transports p.ex. en „cueillant" davantage les travailleurs frontaliers aux frontières à l'aide d'indicatifs tels la mise en oeuvre de moyens de transports transfrontaliers attrayants et l'aménagement d'aires de parking adéquates aux "ares en région limitrophe.

### *L'Ouest de la capitale*

Sous ce chapitre, la Commission voudrait également attirer l'attention des autorités et experts sur plusieurs facettes du développement urbanistico-industriel de la grande agglomération ouest de la capitale (Strassen, Ilertrange, Mamer). Lors de la planification du futur système de transport, il s'agira

#### SP-14

en effet, eu égard au développement de cette agglomération, de ne pas sous-estimer les implications en matière de transports qu'auront à moyen terme une série de grands projets tels les aggrandissements des centres commerciaux „Belle Etoile" et „Concorde" (et la zone industrielle adjacente à ce dernier), la réalisation du Campus Geesseknappchen ainsi que la construction éventuelle d'autres infrastructures collectives.

La Commission rappelle que cette agglomération et au-delà de celle-ci toute la région ouest du pays (Capellen-Olm, Steinfort, Kehlen, etc.) a connu au cours des dernières années une forte poussée en matière de densité de population et d'implantations commerciales. Comme cette évolution tend à se poursuivre, il paraît opportun d'analyser dès maintenant le pour et le contre de la réalisation à terme d'une desserte du futur **tram régional** en direction de l'ouest du pays.

### 3.2. La demande suivra l'offre

De manière générale, on peut affirmer que les transports en commun disposent d'une chance réelle par rapport au transport individuel si

- le transport public ne revient pas plus cher que l'automobile;
- les temps de trajet ne sont pas beaucoup plus longs que les temps de trajet du transport individuel;
- les transports en commun sont confortables et accessibles à tous;
- les points d'arrêt des transports en commun sont établis le plus près possible des centres d'habitation, économiques et de loisirs.

La Commission est convaincue que la mise en œuvre du **tram régional** permettra d'améliorer la situation de la circulation dans et autour de la capitale dans le sens des critères énumérés ci-avant.

L'augmentation notable de l'utilisation des transports en commun depuis le début des années 90 montre en effet que la mise en œuvre de mesures réfléchies pour améliorer l'offre est généralement suivie d'un mouvement positif du côté de l'utilisation qu'en font les citoyens. Pour preuves l'augmentation notable de l'utilisation des offres CFL et AVL ainsi que les résultats probants de la coordination des lignes et de l'introduction de l'horaire cadence à partir du 29 mai 1995 sur le réseau TICK. Ces dernières mesures, accompagnées d'une campagne de sensibilisation intense, ont rapidement été suivies d'une augmentation de la demande puisque la comparaison des comptages effectués par ILReS en mai 1995 respectivement en mai 1996 sur ce réseau dégage une augmentation du recours à cette offre de l'ordre de 40%.

Certes l'augmentation de l'utilisation des transports en commun notée depuis le début des années 90 connaît depuis 1994/95 un certain ralentissement. Mais aux dires des experts, ce dernier semble être dû à une saturation des capacités existantes aux heures de pointe. Comme le montre l'étude **Luxtraffic**, les potentialités de développement et par conséquent d'une augmentation supplémentaire de la demande existent à condition de réussir le saut qualitatif reposant essentiellement sur la mise en œuvre d'une politique intégrée des transports. Or le projet d'un **tram régional** semble répondre le mieux aux critères d'une telle politique.

### 3.3. Pour un projet réduit en un premier temps

Eu égard aux dimensions de notre pays ainsi qu'aux impératifs de rigueur budgétaire, la Commission est d'avis que le système à mettre en place ne devra pas être surdimensionné. Aussi plaide-t-elle en faveur d'un rayon d'action réduit dans un premier temps. Le concept d'un **tram régional** ayant l'avantage d'être ouvert, il pourra au vu des résultats de la première étape et selon les besoins, être étendu ultérieurement.

Aux yeux de la Commission, le futur système de transport devra se concentrer d'abord sur l'amélioration de la circulation générale sur l'axe Nord-Sud de la capitale, à savoir entre la Gare centrale, le Centre Aldringen et le plateau du Kirchberg. Cette priorité offre l'avantage de limiter l'envergure des investissements à opérer au strict nécessaire.

Dans ce contexte, il est de détailler les premières conclusions du groupe de travail „Planification et réalisation" respectivement l'enveloppe des investissements.

*Les conclusions intermédiaires du groupe de travail „Planification et réalisation"*

Ce groupe de travail s'est donné pour mission d'analyser toutes les questions concernant le futur réseau des transports en commun, l'offre y produite et les moyens nécessaires à cette production.

\$P-15

Ses *objectifs prioritaires* sont:

1. définir un réseau de base intègre pour les différents mode de transport sur rails („**BahnHybrid**", trains régionaux, locaux et internationaux);
2. définir ensuite un schéma d' exploitation faisable pour ce réseau de base (fréquence);
3. réorganiser les réseaux des bus régionaux et urbains en fonction du réseau de base sur rails;
4. affiner le trace de certaines lignes.

L' étude **Luxtraffic** a certes fait des propositions dans ces domaines, mais le but est maintenant de concrétiser davantage ces propositions, en rediscuter certaines, les adapter, les modifier éventuellement pour mieux cerner le projet a réaliser lors d'une première étape et en particulier, de définir assez précisément quel sera finalement le réseau intègre desservi, quel sera le matériel a mettre en place par les différents opérateurs, queues seront les adaptations a réaliser sur le réseau CFL, queues seront les lignes bus fonctionnant comme lignes d'apport au réseau ferroviaire, queues seront les lignes de bus entrant en ville, queues seront les lignes a supprimer, queue sera la fréquence possible et queues en seront les conséquences. Le tout devra aboutir d'un acte a affiner la faisabilité technique du projet et d'un autre acte surtout a en préciser le coût des différents éléments, y compris les frais d'exploitation et d'investissement.

Des propositions concrètes ont-déjà été faites:

1. concernant les **itinéraires** - existants ou non - a exploiter dans une première étape en **train régional**;
2. concernant un réseau de 6 lignes desservant ces itinéraires;
3. concernant la **desserte** complémentaire par **trains classiques** (lignes express et lignes non touchées par le tram);
4. concernant la mise en place d'arrêts supplémentaires sur le réseau ferroviaire en dehors de la Ville de Luxembourg.

*Concernant le point 1*, le schéma annexe a été établi sur base des propositions „Lux-Traffic" et en prenant en compte des considérations ayant trait a des questions de tensions électriques, de frontières, de temps de voyage, d' agglomérations et autres. La solution retenue doit conduire a un bénéfice maximum pour un coût donne.

Il est a noter que, contrairement aux propositions „Lux-Traffic", Kleinbettingen ne sera pas desservi par la „**Bahn-Hybrid**" dans le but de réduire le coût des développements technologiques (au courant continu 3 kv). Un point d'échange facile entre automotrices CFL et „**Bahn-Hybrid**" pourra se faire a la Gare de Luxembourg.

Toutes les rames n'iront pas jusqu'à Athus ou Audun-le-Tiche, par exemple. Tout le Sud est desservi par la „**Bahn-Hybrid**". Si est une ligne radiale allant jusqu'à Diekirch. Le raccordement de la „**Bahn-Hybrid**" vers l'Est est trop compliqué pour être envisagé dans une première étape.

*Concernant le point 2*, le groupe de travail étudie actuellement un schéma d' exploitation : fréquences possibles sur les différentes lignes, points d'échanges, adaptations requises, etc.

Ces études vent en cours et aboutiront a un schéma faisable d'ou seront déduites les exigences en matériel ferroviaire. Ce schéma de base servira également a dresser les réseaux de bus urbains et régionaux adaptes a l'échine dorsale ferroviaire.

*Concernant le point 3*, le groupe de travail a fait une proposition de qualité concernant l'adaptation des lignes d'autobus au réseau tram.

En se basant sur ces principes, une discussion est en cours pour définir quels seront les bus qui auront une fonction d'apport et ceux qui rejoindront par exemple la ville de Luxembourg.

Le résultat en sera un réseau intègre coordonne de tous les modes de transport. Il sera alors également possible de savoir quels seront les gains a escompter en matière de km/bus s'il y en a.

*Concernant le point 4*, des études de trace seront lancées en automne. Elles permettront de définir:

- le trace optimal des lignes nouvelles, notamment au centre de la capitale, sur le plateau de Kirchberg (site P + R) et aux abords de la connexion aux lignes de chemins de fer du Nord, de Bettembourg et de Petange;

\$P-16

- la nécessité ou non d'intégrer la desserte des quartiers de Hollerich et de Limpertsberg dans la première phase de réalisation et, dans ce contexte, l'organisation future des transports scolaires;
- la faisabilité technique des différentes variantes en ce qui concerne le trace, le passage des carrefours, les arrêts, etc.;
- les frais d'infrastructure engendrés par les différentes variantes proposées, l'impact sur le volume des déplacements et sur le facteur bénéfice/coût.

Pour pouvoir lancer ces études, un cahier des charges technique valable pour l'ensemble du réseau est actuellement établi de façon a ce que toutes les études partielles se fassent selon les mêmes critères techniques.

*La relative des investissements initialement envisagés*

L'étude **Luxtraffic** faisant référence a un coût total de 30 milliards de francs pour les deux phases envisagées, il est de rappeler ici que ce coût englobe des frais non directement liés au **tram régional**, dont notamment la construction d'une troisième voie ferrée entre Luxembourg et Bettembourg (1,1 milliard) ainsi que la construction de nouveaux ateliers CFL (3 milliards). Or, ces projets vent envisagés par les CFL indépendamment de la réalisation d'un **tram régional**. L'enveloppe précitée comprend aussi la construction d'un pont reliant le centre-ville a Eich.

Par ailleurs, le coût du matériel roulant (40% de la somme globale prévue par les experts **Luxtraffic**) comprend l'achat d'une centaine de véhicules hybrides. En réduisant le réseau, ce nombre pourra être sensiblement diminué de sorte que l'investissement en matériel roulant sera bien inférieur aux chiffres avancés par l'étude **Luxtraffic**. On peut par ailleurs considérer que les nouvelles rames serviront en partie a remplacer du matériel roulant CFL arrivant au terme de sa vie technique. Des économies supplémentaires vent par ailleurs possibles en se limitant a un approvisionnement électrique bi-courant.

L'envergure des frais d'investissements avancés par les experts **Luxtraffic** pourra donc raisonnablement être revue à la baisse pour se situer à l'intérieur de l'enveloppe 11-15 milliards pour ce qui concerne le réseau de base. La Commission estime même qu'une analyse détaillée des différents postes d'investissements permettrait de diminuer encore davantage l'enveloppe globale envisagée. Une répartition judicieuse dans le temps des différentes étapes et parties du nouveau système ainsi qu'un montage

financier équitable permettront en plus une répartition de l'effort financier sur plusieurs exercices budgétaires respectivement sur la communauté rationnelle toute entière.

La rentabilité sociale du projet est sans équivoque puisque en sus des effets externes positifs (temps gagné, amélioration de l'environnement, diminution des coûts du trafic individuel et des accidents, etc.), l'offre en transports publics accrue induira des recettes plus importantes puisque apportées par un plus grand nombre d'utilisateurs. En tout et pour tout, le projet d'un **tram régional** devrait selon les estimations des experts **Luxtraffic** améliorer le taux de couverture des dépenses par les recettes. Le facteur de rentabilité sociale estime selon la méthode standardisée allemande serait de l'ordre de 2,6 ou l'équivalent du bénéfice pour la communauté rationnelle de 1,6 francs pour chaque franc investi dans le projet. La Commission en conclut que l'effort financier à consentir en vaut largement la peine.

### 3.4. Commencer par un projet pilote

Le projet technique de réalisation du **tram régional** est ambitieux. L'objectif approche de faire circuler la première rame à titre d'essai en l'an 2000 - et de mettre en service la première étape du **tram régional** en l'an 2002 - à travers le centre de la Ville de Luxembourg demande d'aborder dès à présent un nombre de questions concrètes dont les réponses serviront à l'élaboration d'un avant-projet devant permettre une décision politique définitive.

L'échéancier politique est bien sûr tributaire de la longueur de la phase de planification.

En l'état actuel du dossier, il semble que l'année 1997 puisse constituer un repère raisonnable pour l'élaboration du modèle des transports et de l'avant-projet sommaire avec dépôt du projet de loi afférent. Une prochaine étape importante sera la création de l'unité organisatrice centrale (Verkehrsverbund). L'année 1998 est envisagée pour la commande de matériel roulant et l'élaboration de l'avant-projet détaillé. En 1999, les plans d'exécution pourraient être finalisés et les lignes nouvelles mises en chantier.

En raison d'un acte de la longueur de la phase de planification et d'un autre acte de la nécessité de promouvoir dès maintenant les transports publics en général et le **tram régional** en particulier, la Commission se prononce en faveur de la mise en place rapide - il est question de l'an 2000 - d'une

\$P-17

„desserte pilote" permettant de montrer au public comment le **tram régional** fonctionnera plus tard en pratique.

La SNCFL a déjà mis à l'étude l'organisation d'une telle desserte pilote avec les caractéristiques suivantes:

- emploi de matériel hybride;
- cadencement à 15 ou 20 minutes d'intervalle;
- maintien de convois ferroviaires à parcours directs au x heures de forte pointe .

Dans ce contexte, la Commission prend la liberté d'appuyer le projet d'une gare routière à Esch.

Eu égard au temps nécessaire pour passer commande du matériel roulant et des modifications infrastructurelles requises, la Commission est d'avis qu'une telle desserte devrait être décidée dans les meilleurs délais afin de pouvoir être opérationnelle en temps utile.

### 3.5. Quel type d'exploitation?

L'une des questions évoquées dans le contexte du futur **tram régional** touche à son exploitation. À qui confier ladite exploitation? À la SNCFL? À une société nouvelle? Publique ou privée? Le moins qu'on puisse dire est que les avis vont très partagés en la matière.

*Les conclusions intermédiaires du groupe de travail „Organisation et financement”*

Partant d'un schéma d'organisation reposant sur la distinction des fonctions „organisation” et „exploitation” (L'autorité organisatrice étant liée a/aux opérateur/s par un contrat de service public), le groupe de travail en charge de cette question a pu dégager certaines idées, dont essentiellement les idées clefs suivantes:

- en présence de transports publics déficitaires, L'autorité ayant commandé le service doit compenser à l'opérateur la part de son prix de revient non couverte par des recettes propres perçues sur la clientèle; - le contrat de service public ne s'oppose ni à une pluralité d'opérateurs, ni ne préjuge au statut public

ou privé d'un opérateur.

*L'autorité publique organisatrice commandant le service*

Wile aurait la responsabilité de déterminer l'offre suivant les besoins constatés et selon des considérations tenant à l'aménagement du territoire, la politique économique et de l'habitat et la politique des transports et de l'environnement.

Ses missions seraient les suivantes: - **missions principales:**

- ° détermination des prestations
- ° politique tarifaire
- ° définition du cahier des charges et négociation des contrats de service public
- ° gestion financière et rémunération des opérateurs - **missions secondaires:** promotion des transports publics information de la clientèle

v statistiques, enquêtes, comptages.

L'organisation des transports publics qui s'en dégage pourrait comporter 3 *niveaux*:

- en amont: l'assemblée de l'Etat et des Communes qui canalisent les demandes et assument la responsabilité publique de l'ouverture, de la fermeture et de la modification des lignes et des arrêts (en allemand: „Zweckverband”)

- en aval: les entreprises de transport exploitant les services publics (opérateurs)

- niveau intermédiaire: un organe de gestion à statut public/privé/semi-public (en Allemagne et en Suisse: „Verkehrsverbund” = entité de gestion commune aux autorités publiques du „Zweckverband” ou émanation de l'assemblée des opérateurs ou organe à structure mixte).

\$P-18

Pour une meilleure compréhension, ce modèle peut également être présenté comme suit:

responsabilité politique	Zweckverband	autorités publiques
	(Etat/Communes)	
responsabilité de gestion	Verkehrsverbund	mandataire des autorités
(management	publiques ou émanation d'un	technique/commercial)
groupement d'opérateurs	ou structure mixte	
exploitation	opérateurs (Betreiber)	entreprises de transport à statut public ou privé

Le contrat de service public s'établit entre le Verkehrsverbund et les opérateurs.

Dans ce contexte, il peut paraître utile de relever la définition française de la concession de service public: convention par laquelle l'autorité publique donne a un gestionnaire public ou prive la responsabilité de gérer/d'exploiter un service public suivant des critères de fonctionnement et de rémunération établis préalablement par vole de contra".

#### *L'exploitation*

Selon le modèle du contrat de service public, l'exploitation du **tram régional** range dans la fonction „opérateurs".

La gestion se limite des lors a la création d'une entité d'exploitation (Verkehrsverbund) par les associes potentiels (Ville de Luxembourg, CFL, autres Communes intéressées, capital prive, ...). La présence de l'Etat n'est pas évidente, au vu des responsabilités financières auxquelles le Gouvernement s'est engage en relation avec la mise en place de l'infrastructure ferroviaire.

#### *L'opérateur*

Il a la *responsabilité* de fournir par ses propres moyens le service public auquel il s'est contractuellement engage, aux conditions et au prix convenus.

On pourrait envisager également un autre système d'exploitation se distinguant par les caractéristiques suivantes.

Une *autorité politique organisatrice* du type „Zweckverband" regroupe l'Etat, les communes et autres autorités publiques.

Ladite autorité serait créée par une loi.

Son *capital* serait constitue de contributions émanant des autorités publiques précitées.

Ses *missions* comprendraient:

- la définition des orientations politiques générales;
- la définition des prestations en matière de transports publics suivant les besoins constatés;
- L'élaboration des cahiers des charges;
- la négociation des contrats de service public avec les opérateurs (CFL, AVL, RGTR, TICK);
- la politique tarifaire;
- la détermination d'une enveloppe pour la structure a créer pour la gestion du **tram régional**;
- la coordination générale des horaires;
- la promotion des transports publics et l'information des clients;
- les statistiques, enquêtes et comptages.

Au niveau interne, le „Zweckverband" comporterait un *bureau exécutif*, un *service administratif*, une *commission des finances et des commissions techniques*.

En aval de cette autorité organisatrice centrale, on trouve *les opérateurs*, en l'occurrence les entreprises de transport exploitant les services publics sur base des *contrats de service public* (convention par laquelle l'autorité publique donne à un gestionnaire public ou privé la responsabilité de gérer/d'exploiter un service public suivant des critères de fonctionnement et de rémunération établis préalablement par voie de contra") les liant à l'autorité organisatrice centrale.

\$P-19

*La structure „tram régional " serait elle-aussi à considérer comme opérateur.*

Regroupant la Ville de Luxembourg, les CFL, l'Etat et les communes directement concernées, elle négocie un contrat de service public avec les CFL, élabore l'horaire, définit l'entretien des arrêts etc., du **tram régional**.

*Conclusion*

En l'état actuel du dossier, la Commission des Transports suggère que les propositions énoncées ci-avant fassent l'objet d'un large débat. Wile suggère que le modèle finalement retenu réserve un rôle important aux CFL.

D'un autre côté, le modèle retenu devra impérativement comporter des garde-fou empêchant que le futur système de transport ne débouche sur une débandade financière.

### **3.6. Tout le pays en profitera: la charge financière doit être répartie**

*Les conclusions intermédiaires du groupe de travail „Organisation et financement"*

Le groupe de travail a longuement réfléchi aux différents aspects du financement du futur système de transport, sa mission précise étant:

- d'étudier les questions d'organisation et de financement du **tram régional** et
- de prévoir l'insertion de ce nouveau mode de transport dans le système national des transports

publics dont les structures doivent être repensées.

Avant d'entamer cette mission, le groupe de travail a pu noter qu'au niveau de l'Union Européenne

le Règlement 1893/91/CEE introduit le concept de *contrat de service public* et que tant le Livre Vert sur le Réseau des Citoyens que le Livre blanc sur la revitalisation des chemins de fer européens proposent de désormais contractualiser les relations entre autorités publiques et opérateurs de transport pour ce qui est de la gestion des transports publics.

Il a par ailleurs retenu pour approche de *maintenir et de développer l'existant* (communauté tarifaire rationnelle, coopération volontaire entre réseaux, service coordonné pour la desserte de la périphérie de la capitale,...) selon les orientations politiques et communautaires ci-avant.

Il s'en dégage un *objet triple*:

- évaluer les besoins de financement des études préalables pour arrêter l'avant-projet sommaire qui permet une décision définitive et formelle quant à la réalisation du projet (= point of no return);

- proposer sous forme de plusieurs variantes un nouveau modèle d'organisation et de financement pour les transports publics au Luxembourg;

- définir les compétences et les responsabilités pour la mise en oeuvre et le financement du projet de **tram régional** dans les trois phases de la planification, de la réalisation et de l'exploitation.

#### *Organisation et financement du tram régional*

Il est distingué entre l'aspect infrastructure et l'aspect exploitation.

#### *L'infrastructure*

Pour les transports publics *routiers* empruntant l'infrastructure routière en place, la question se limite

- aux arrêts: à charge des Communes
- aux "ares routières: participation du „Verkehrsverbund" à envisager (intérêt régional).

Pour les transports publics *par rail*, la question est résolue par la loi du 10 mai 1995 sur la gestion de l'infrastructure ferroviaire:

- l'Etat assume la responsabilité financière,
- les CFL sont responsables pour la gestion (construction, maintenance et régulation du trafic),
- la question des arrêts devrait être résolue comme pour les arrêts routiers.

Ces principes devront s'appliquer à la réalisation du projet du **tram régional**.

\$P-20

#### *La réorganisation des transports publics*

Le concept de *contrat de service public*

Le concept de contrat de service public repose sur le principe de distinguer entre l'(les) autorité(s) publique(s) qui commande(nt) le service („Besteller") et l'(les) opérateur(s) qui le fournissent („Betreiber") mis en oeuvre sur base d'un contrat qui en détermine l'objet, les conditions de la fourniture des prestations et la rémunération.

*Les transports publics sont-ils une tâche étatique ou communale?*

La réponse n'a pas forcément d'incidence sur les fonds publics disponibles, car l'intervention de l'Etat peut se faire soit directement, soit par le biais du Fonds communal de dotation financière (ou une dotation particulière suivant d'autres clés de répartition restait à déterminer).

*Comment répartir équitablement les fonds disponibles et les charges financières?*

La qualité de la desserte de localités à population égale varie aujourd'hui dans une relation qui peut atteindre le rapport 1:10. On pourrait donc opter pour différentes clés de répartition:

- une répartition en fonction du nombre des arrêts, de la fréquentation de la ligne, du nombre de kilomètres parcourus; cette clé qui varie en fonction de l'offre, risque de voir les Communes réduire l'offre pour des raisons d'économie de deniers communaux;

- une répartition en fonction de critères indépendants de l'offre (population, niveau des emplois et places scolaires, ...);
- une clé mixte;
- une offre de base à déterminer par le „Verkehrsverbund" - offre supplémentaire satisfaisant des besoins d'intérêts locaux à charge du „Besteller" local: problème de trouver une clé de répartition appropriée (coût marginal?).

### ***Conclusion***

Sur base de modèles étrangers et d'une évaluation chiffrée de la situation indigène, il appartiendra aux experts de mettre au point plusieurs variantes permettant aux autorités politiques de trancher.

La Commission estime que le montage financier retenu devra en tous les cas reposer sur une répartition équitable des charges entre collectivités rationnelles et locales. Il paraît en effet évident que l'Etat, la Ville de Luxembourg respectivement les communes regroupées au sein du TICK ne pourront plus porter de leurs seules épaules le fardeau financier des transports publics. Aussi peut-on imaginer que les communes directement concernées par le futur système de transport fournissent une contribution variant selon un critère à déterminer (ex: la desserte, la population, etc.) et à fixer par un cadre légal adéquat ou toute autre solution rationnelle équitable.

### **3.7. Transformer le bus en véritable service d'apport**

Il apparaît évident que le **tram régional** ne pourra remplacer entièrement ni le train ni l'autobus. Cela vaudra pour la Ville de Luxembourg sinon plus encore pour les autres régions du pays où le bus restera le seul mode de transport collectif valable.

Le **tram régional** garantissant un accès direct au cœur de la ville, certains trajets parallèles en bus deviendront superflus. On peut dès lors prévoir que des ressources en véhicules et en personnel se verront libérées. Celles-ci pourront utilement être réinvesties dans un service local plus étoffé. De nombreuses lignes routières pouvant être reliées au **tram régional** à l'aide de "ares de correspondance à installer aux endroits névralgiques.

Le bus, au lieu d'être réduit à une part insignifiante des transports en commun comme le craignent les responsables des entreprises d'autobus, pourrait donc bénéficier d'une transformation partielle en service d'apport. La Commission partage ce scénario et invite les autorités et experts compétents à prévoir des maintenant, à titre incitatif, des couloirs d'autobus là où un jour le **tram régional** passera.

### **3.8. Promouvoir dès maintenant les transports publics**

#### ***Une stratégie offensive***

Promouvoir les transports publics, c'est d'abord rendre l'offre plus transparente, simple et cohérente.

§P-21

Les experts **Luxtraffic** recommandent à juste titre une stratégie plus offensive en matière de transports en commun. Une telle stratégie devrait à leurs yeux comprendre:

- l'instauration rapide d'un horaire intégralement cadencé sur le réseau CFL;

- un meilleur profil de l'offre moyennant la coordination des efforts de promotion;
- une amélioration du rendement de l'offre par une meilleure utilisation des lignes clefs et une optimisation de l'efficacité des 4 acteurs principaux que sont les CFL, RGTR, AVL et TICK moyennant notamment une motivation accentuée du personnel de ces 4 réseaux;
- la mise en oeuvre d'une gestion intégrée (Verbund-Management) de l'organisation et du financement de l'ensemble des modes de transport.

La Commission ne peut qu'appuyer ces propositions et voudrait mettre l'accent sur le nécessaire renforcement des efforts de marketing des transports publics. En effet, ce n'est qu'en accompagnant l'augmentation de l'offre par davantage de publicité en faveur des transports en commun que bon nombre de citoyens pourront être amenés à y avoir davantage recours. Dans ce contexte, il convient d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur les limites de l'enveloppe prévue pour la promotion des transports publics au projet de budget des recettes et dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997, à savoir 7 millions de francs. Eu égard aux dépenses engagées à l'heure actuelle en la matière par les différents réseaux de transport, cette enveloppe semble largement insuffisante et devra donc être sensiblement augmentée si l'on veut atteindre les objectifs visés.

Les premières réflexions du groupe de travail „Promotion des Transports publics" vont dans ce sens et permettent déjà d'esquisser les priorités futures en la matière. La Commission en retiendra ici les orientations principales.

L'offensive en matière de vente et de marketing devra porter essentiellement sur:

- la définition d'une conception de marketing;
- la motivation du personnel;
- L'amélioration coordonnée de l'image de marque des transports publics;
- la promotion de la vente de billets;
- l'organisation de forums de discussion publics avec les clients, les hommes politiques;
- la coopération avec des partenaires commerciaux ou sponsors;
- l'extension du réseau de vente.

La promotion des transports publics devra porter prioritairement sur:

- une information coordonnée (mise en commun de bureaux de renseignements et des renseignements téléphoniques, l'informatisation concertée des données; la création d'horaires de poche régionaux; la diffusion du plan-réseau; l'affichage des horaires aux arrêts, l'harmonisation des noms des arrêts; l'information sur l'itinéraire à l'intérieur du véhicule, etc.);
- L'amélioration du service au client - moyennant l'adaptation des structures de gestion - et de la culture de l'entreprise, l'élimination des doubles emplois, le travail en équipe, la formation et la formation continue du personnel, etc.
- la communication et la publicité externe (cibles: leaders d'opinion, clients habituels et occasionnels, population en général) et interne (personnel dirigeant des entreprises de transport, personnel employé). Dans ce contexte, des actions échelonnées et répétées dans le temps s'imposent. Elles permettront de faire accepter le projet des avant la décision politique par la mise en avant des performances du futur

**tram régional** (articles, réunions, expositions, dépliants et visites des lieux), les emplois induits par les travaux de construction, les perspectives pour la qualité de vie, etc.

#### *Autres mesures initiatives*

En attendant la mise en oeuvre du nouveau système de transport, la Commission suggère que les autorités compétentes agissent dès la clôture du débat parlementaire en faveur de la mise en oeuvre d'autres mesures incitatives. Celles-ci pourraient comprendre:

- une meilleure canalisation du trafic individuel sur les axes routiers principaux;
- une gestion des places de stationnement favorisant le stationnement de courte durée au détriment des voitures des navetteurs;
- la multiplication des zones piétonnes;

#### \$P-22

- des mesures en faveur de la limitation de la pollution et du bruit;
- la réorganisation de certaines lignes de bus RGTR et CFL;
- l'extension de certaines facilités en faveur des bus (couloirs réservés) et éventuellement la priorité à certains feux de circulation;
- l'augmentation du nombre d'arrêts et de "ares routières";
- le renforcement de l'information des utilisateurs moyennant des campagnes ciblées et répétées;
- des mesures additionnelles d'apaisement de la circulation routière dans les quartiers résidentiels;
- l'extension du réseau de pistes cyclables à l'intérieur comme aux alentours de la capitale;
- l'encouragement (le cas échéant fiscal) du „covoiturage" (partage d'une voiture par plusieurs personnes se rendant au même endroit);
- l'encouragement des employeurs à cofinancer partiellement des „billets de transport professionnels" au bénéfice de leurs employées utilisant les transports publics;
- l'encouragement des communes à mieux équiper les arrêts;
- l'encouragement des exploitants à mieux former leur personnel;
- L'amélioration de la qualité des horaires (cadences régulières, correspondances, etc.).

### **3.9. Aspects divers**

#### *Le rôle accru des communes*

Les communes peuvent et devront jouer un rôle accru dans le développement des transports en commun. A l'avenir, leurs efforts devraient porter notamment sur:

- la généralisation des voies prioritaires pour les bus sur les axes stratégiques;
- L'aménagement des arrêts routiers permettant le changement rapide de moyen de transports;
- la participation active aux efforts de coordination entre l'Etat, les transporteurs et les communes;

- la prise en compte des problèmes liés aux transports lors de la planification des infrastructures et services;

- davantage de prudence en matière de politique de lotissement afin d'éviter leur éparpillement

=> concentration du développement résidentiel le long des couloirs de transports publics.

#### *Accessibilité à tous*

Si les transports publics doivent de manière générale gagner en flexibilité et être mieux adaptés aux besoins de leurs utilisateurs, cela doit valoir plus particulièrement pour les citoyens qui durant toute ou partie de leur vie se voient confrontés à une mobilité réduite. Il s'agit en l'occurrence non seulement des personnes handicapées, mais également des personnes âgées, des femmes enceintes ou poussant des voitures d'enfant, des enfants en bas âge, des usagers transportant des colis volumineux, etc.

La mise en œuvre d'un système de transports intégré permettant une correspondance rapide et aisée entre les différents modes permettra d'élargir le champ des utilisateurs à cette partie de la population. Aussi la Commission demande-t-elle qu'une attention particulière soit accordée à l'accessibilité sous tous ses aspects du nouveau système de transport pour les personnes à mobilité réduite (matériel roulant, infrastructures, etc.).

#### *La gestion électronique intégrée de la circulation*

À l'étranger, de nombreuses villes ont introduit - ou vont sur le point de le faire - un système de gestion de la circulation reposant sur l'électronique. Tel est le cas par exemple chez nos voisins allemands à Munich et à Stuttgart où les "ares et points de correspondance" sont équipés d'écrans d'information indiquant aux passagers la meilleure solution à adopter pour rejoindre leur destination, la communication aux chauffeurs de voitures individuelles d'informations relatives aux autres modes de transport, l'indication aux automobilistes des parkings libres sur un point de correspondance détermine, l'installation de terminaux informatiques conviviaux sur les points de correspondance au profit des utilisateurs en attente, etc.

D'autres expériences innovatrices en la matière sont actuellement en cours à l'étranger afin de renforcer encore davantage l'attractivité des transports publics. À titre d'exemple, la Commission tient

#### §P-23

à citer l'introduction de cartes de paiement multiservices permettant de payer non seulement les transports publics, mais également les taxes de stationnement sur les parkings P+R ou encore des appels téléphoniques.

Sans vouloir pousser plus loin l'analyse de cet aspect, la Commission voudrait néanmoins recommander aux groupes de travail planifiant actuellement le futur système de transport, d'y intégrer les possibilités de recours éventuels à la télématique des transports.

#### *La flexibilisation des horaires scolaires*

L'une des questions soulevées lors des auditions parlementaires des 13 et 14 mars 1996 porte sur les limites des capacités du transport par bus surtout pendant l'heure de pointe du matin (7-8 heures). Ces limites sont en relation notamment avec l'horaire de travail des administrations respectivement des écoles situées sur le territoire de la Ville de Luxembourg (début simultané des classes à 8 heures).

La circulaire du Ministère de l'Education Nationale concernant l'organisation scolaire 1996/97 stipule notamment que „toutes les propositions de flexibilisation des heures de classe, pour autant qu'elles garantissent un accueil adéquat" vent les bienvenues.

Sans vouloir prendre clairement position en la matière, la Commission prend néanmoins la liberté de soulever l'opportunité d'une étude sur les avantages et désavantages de l'introduction d'un horaire scolaire différencié selon les différents bâtiments scolaires voire même de la carte scolaire.

### *Le transport de fret*

Partout en Europe, le transport de marchandises par route est en progression au détriment du transport par rail. La part de la route dans les échanges intra-communautaires est ainsi passée de 50% en 1975 à 71% en 1993 alors que la part du rail a régressé au cours de la même période de 32% à 15%.

Les études sur les besoins de capacité de transport future admettent généralement que le niveau des échanges de marchandises va encore doubler d'ici l'an 2005. Or, il n'est pas concevable ni admissible que la route puisse absorber cette progression.

Les initiatives de la Commission européenne vont dans le bon sens en essayant de des endetter et de libéraliser les chemins de fer et de faire entrevoir de nouvelles perspectives - extraterritoriales - sur tout le territoire communautaire aux sociétés de chemin de fer nationales.

La Commission partage l'opinion que les politiques de transports devront à l'avenir, dans le cadre d'une vision intégrant le transport, l'aménagement du territoire et l'environnement, promouvoir davantage le rail - au-delà des frontières nationales et donc en améliorant aussi les interconnexions des différents réseaux nationaux respectivement le raccordement des réseaux nationaux aux réseaux transeuropéens (TGV, ICE) - également pour ce qui concerne le transport de marchandises. Pour ce qui concerne le futur **tram régional**, elle invite les responsables politiques et techniques à veiller à ce qu'il ne mette pas en cause le transport de fret sur le réseau ferroviaire existant ni vice versa. Cette remarque vaut notamment pour le tronçon ferroviaire Luxembourg-Bettembourg où l'opportunité de la construction d'une troisième voie est posée.

Eu égard à l'occupation partielle du réseau destinée au transport voyageurs par le transport de fret, la Commission suggère la mise à l'étude d'une nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Esch.

### **3.10. Mot final**

Aux yeux de la Commission, l'étude **Luxtraffic** esquisse avec le **tram régional** y développe une perspective à la fois réaliste et prometteuse pour les citoyens et pour l'économie nationale dans son ensemble. Elle devrait permettre à notre pays de poursuivre son développement dans de meilleures conditions de mobilité et de protection de l'environnement. L'accessibilité et partant l'attractivité de la capitale et du pays tout entier perçus dans le cadre de la Grande Région s'en trouveront renforcées.

La Commission se félicite de constater que le projet „**Bus Tram Bunn 2002**" encadrant la planification d'un système de **tram régional** est désormais dans sa phase active moyennant la mise en place de groupes de travail réunissant au niveau administratif les experts dans le domaine des transports publics, groupes de travail coordonnés par un comité de pilotage et dirigés par un comité d'accompagnement.

SP-24

Les travaux réguliers et intensifs de ces groupes de travail et comités vent d'ores et déjà prometteurs de conclusions probantes. La Commission exprime l'espoir qu'ils sauront conclure leurs travaux de manière rapide et fructueuse afin que la mise en oeuvre du **tram régional** puisse être entamée dans les meilleurs délais au profit de notre économie et de la qualité de vie des citoyens.

En dernier lieu, la Commission voudrait féliciter le Gouvernement d'avoir fait inscrire les crédits de démarrage requis dans le projet de budget de l'Etat pour 1997, ce qui constitue un heureux présage en vue des premières décisions formelles à prendre ainsi que du dépôt d'un projet de loi afférent dans un délai raisonnable. La Commission tient néanmoins à souligner une fois de plus que l'enveloppe prévue au projet de budget des recettes et dépenses de l'Etat pour 1997 en matière de promotion des transports publics lui paraît largement insuffisante et devra être sensiblement augmentée si l'on veut atteindre les objectifs visés.

Luxembourg, le 12 novembre 1996

*Le Président-Rapporteur,*  
Marc ZANUSSI

\*

### **BIBLIOGRAPHIE** **(sources principales)**

Etude de trafic Prognos, 1989.

Conseil Economique et Social: avis sur les problèmes en matière de transport, décembre 1990.

Ministère des Transports + Administration communale de la Ville de Luxembourg: **LUXTRAFFIC** Abschlussbericht „Empfehlungen für den öffentlichen Verkehr in Luxemburg“, November 1994.

SNCFL: rapport annuel 1995.

ILReS: „Les transports en commun au Luxembourg, attitudes et comportements & évolution de la situation à Luxembourg-Ville depuis 1990“, mars 1996.

Livre Vert de la Commission Européenne „Un réseau pour les citoyens, comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe“, 1996.

Livre Vert de la Commission Européenne „Vers une tarification équitable et efficace dans les transports“, 1996.

Portrait économique du Luxembourg, STATEC, 1996.

Conclusions intermédiaires des groupes de travail „**BTB** 2002“, 1996 (contributions de MM. A. Groff, P. Schmit et I. Schiltz).

**P-1996-O-TR-02-03**

4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic

**III. 4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic**

M. le président-rapporteur Marc Zanussi informe les membres de la Commission qu'il est en train de finaliser le projet de rapport de la Commission sur le débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**. Il se propose de soumettre ce projet de rapport à la Commission lors d'une prochaine réunion.

\$P-3

Après échange de vues, la Commission décide de proposer à la Commission de Travail d'inscrire le débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** à l'ordre du jour d'une des séances publiques prévues pour la semaine du 18 au 22 novembre prochains, soit le 19, le 20 ou le 21 novembre 1996.

Sur proposition de M. le président-rapporteur, la Commission décide de se rendre au courant du mois de novembre à Karlsruhe pour visiter les installations du tram de cette ville et obtenir des explications à ce sujet. Une demande sera adressée au Bureau de la Chambre pour qu'il autorise ladite visite.

**P-1996-O-TR-04-01**

## 4147 Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002)

4147 Débat d'orientation sur le **tram régional (BTB - 2002)**

- Rapporteur: M. Marc Zanussi
- Présentation d'un projet de rapport
- Préparation du débat d'orientation

\*

Présents: MM. François Bausch, Roger Klein, Jean-Pierre Koepp, Nico Loes, John Schummer, Nicolas Strotz, Camille Weiler, Marc Zanussi  
M. Alain Groff, Ministère des Transports  
Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés

\*

Présidence: M. Marc Zanussi, Président de la Commission

\*

A titre préliminaire, M. le président-rapporteur Marc Zanussi désire prendre position sur un article de presse paru au "Journal" en date du 7 novembre 1996, intitulé "Werbung à la LSAP - Im Büro eines sozialistischen Politikers tätige Werbefirma begünstigt ?" (voir en annexe). Dans cet article, il est insinué que M. Zanussi a des intérêts dans une société de relations publiques qui a été chargée de l'élaboration d'une campagne publicitaire dans le cadre des travaux relatifs à la promotion des transports publics.

M. Zanussi déclare formellement qu'il n'est ni actionnaire ni administrateur de cette société et qu'il n'a pas d'intérêts quels qu'ils soient dans la société en question (voir également réponse écrite de M. Zanussi parue au "Journal", édition du 8 novembre 1996, en annexe).

\$P-2

L'agence de publicité en question a été choisie par un groupe de travail composé de huit personnes, dont M. Zanussi. La sélection de l'agence s'est faite sur base du dossier présenté.

En ce qui concerne le souhait d'augmenter les crédits prévus par le projet de budget pour l'année 1997 destinés à la réalisation d'une campagne publicitaire et de sensibilisation relative au transport en commun (Rapport pour avis de la Commission des Transports du 24 octobre 1996), M. Zanussi ajoute que ce point avait été discuté également par les membres du groupe de travail "Promotion des Transports publics", qui étaient arrivés à la même conclusion. C'était d'ailleurs la raison pour laquelle M. Zanussi avait proposé cet amendement.

M. François Bausch signale qu'il avait de toute façon l'intention de proposer un amendement allant dans le sens de celui proposé par la Commission.

M. Alain Groff confirme que l'agence de publicité en question lui a montré la liste des membres de son conseil d'administration ainsi qu'une liste de son actionnariat et que lesdits documents ne mentionnaient pas le nom de M. Zanussi. Il confirme encore que la société en question a été sélectionnée par le groupe de travail sur base du dossier présenté. Pour M. Groff, le dossier présenté par ladite agence était le meilleur.

\*

M. le président-rapporteur présente ensuite les éléments essentiels de son projet de rapport. Il remet également aux membres de la Commission le schéma d'un deuxième modèle d'exploitation du tram (voir en annexe). Ce schéma sera intégré dans le texte du projet de rapport (Point 3.5 Quel type d'exploitation ?). M. le président-rapporteur précise que dans son rapport, la Commission ne se prononcera pas pour l'un ou l'autre schéma. Le choix du modèle d'exploitation du tram devra être fait ultérieurement par la Chambre des Députés.

En ce qui concerne la question de savoir comment on calcule la rentabilité sociale d'un projet (voir point 3.3., dernier alinéa), M. Alain Groff précise qu'il s'agit d'une méthode de calcul standardisée utilisée en Allemagne. Chaque nouveau projet d'infrastructure, qui implique un investissement public, doit être analysé sous ce rapport et doit présenter un certain facteur de rentabilité (au début, ce facteur était 1, il a été augmenté entre-temps) pour pouvoir obtenir une subvention au niveau fédéral. La méthode en question est maintenant appliquée également par d'autres pays que l'Allemagne (Réponse à une question posée par M. Strotz).

Après échange de vues, la Commission décide d'apporter quelques modifications rédactionnelles au projet de rapport. La version définitive du projet de rapport sera soumise au vote des membres de la Commission lors de la réunion du 12 novembre 1996.

Luxembourg, le 22 novembre 1996

Le Secrétaire  
Marianne Goebel

Le Président  
Marc Zanussi

\$P-3  
\$GR-liste de présence  
\$P-4  
\$GR-extrait  
\$P-5  
\$GR-extrait  
\$P-6  
\$GR-graphe

**P-1996-O-TR-05-01**

## 4147 Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002)

4147 Débat d'orientation sur le **tram régional (BTB - 2002)**

- Rapporteur: M. Marc Zanussi
- Préparation du débat d'orientation
- Adoption du projet de rapport

\*

Présents: MM. François Bausch, Willy Bourg, Mme Anne Brasseur, MM. Roger Klein, Jean-Pierre Koepp, Nico Loes, Nicolas Strotz, Camille Weiler, Marc Zanussi

M. Alain Groff, Ministère des Transports

Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés

\*

Présidence: M. Marc Zanussi, Président de la Commission

\*

Après échange de vues et sous réserve de quelques modifications rédactionnelles (pages 5, 9,13, 25 et 27 du projet de rapport), le projet de rapport tel qu'établi et présenté par M. le président-rapporteur Marc Zanussi est adopté à la majorité des voix (abstention de M. Jean-Pierre Koepp).

M. le président-rapporteur présente ensuite le texte d'un projet de motion aux membres de la Commission (voir en annexe).

Après échange de vues, la Commission décide de modifier ce projet comme suit:

- suppression des mots "dans les meilleurs délais" à l'alinéa 7

\$P-2

- suppression des mots "sur la ligne Luxembourg-Esch" et ajout des mots " ... d'une ligne "desserte-pilote" et à permettre l'acquisition en temps utiles de matériel roulant requis" à l'alinéa 9
- suppression de l'alinéa 10
- ajout de l'alinéa "invite le Gouvernement à inciter dès maintenant les transporteurs publics à coordonner davantage les horaires ainsi que les informations aux clients"
- remplacement du mot "primordial" par le mot "important" au dernier alinéa.

Le texte de cette motion modifié est approuvé à la majorité des membres présents (abstention de M. Jean-Pierre Koepp).

Luxembourg, le 19 novembre 1996

Le Secrétaire  
Marianne Goebel

Le Président  
Marc Zanussi

\$P-3

\$GR-liste de présence

\$GR-motion

**P-1995-O-COTRA-03-15**

Etude **Luxtraffic**

XV. Etude **Luxtraffic**

\$P-0005

XV. Etude **Luxtraffic**

La Commission de Travail reviendra au cours d'une prochaine réunion à la demande du groupe DEI GRENG concernant la fixation de dates au mois de février 1996 pour un hearing public et un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**.

**P-1995-O-TR-01-05**

Décision à prendre concernant la lettre de M. François Bausch au sujet de la tenue de hearings en vue de l'organisation d'un débat d'orientation relatif à l'étude **Luxtraffic**

Décision à prendre concernant la lettre de M. François Bausch au sujet de la tenue de hearings en vue de l'organisation d'un débat d'orientation relatif à l'étude **Luxtraffic**

SP-0004

V. Débat d'orientation relatif à l'étude **Luxtraffic** La Commission des Transports se prononce en faveur de l'organisation d'un débat d'orientation relatif à l'étude **Luxtraffic**. Ce débat devrait être précédé d'un certain nombre d'auditions dont le but est de recueillir de la part des experts et des organisations concernées toute information sur l'état de l'étude **Luxtraffic**.

Ces hearings publics se tiendraient pendant une journée dans la salle plénière de la Chambre des Députés.

M. Zanussi présente à la Commission une liste des personnes et des organisations qui devraient être invitées à participer à ces auditions (voir en annexe). La Commission décide d'ajouter à cette liste le Mouvement écologique, l'association sans but lucratif Tram. la FNCTTFEL et le Syprolux et de supprimer de la liste le Club Automobile.

Les auditions et ce débat d'orientation pourraient avoir lieu, dans la mesure du possible, pendant la première quinzaine du mois de février 1996, à savoir les auditions dans la semaine du 5 au 9 février 1996 et le débat d'orientation au cours de la semaine du 12 au 16 février 1996. Reste à demander l'autorisation de la Commission de Travail pour organiser ces auditions et ce débat.

\*

Suite à la réunion de la Commission du 14 juin dernier, une lettre a été envoyée à Monsieur le Président de la Chambre des Députés au sujet de la proposition de loi 4006 concernant l'attribution du produit des avertissements taxés perçus suite à des infractions constatées par des agents municipaux en matière de stationnement (voir en annexe - Réponse à une question posée par M. Strotz).  
Luxembourg, le 16 novembre 1995.

Le Secrétaire  
Marianne Goebel

Le Président  
Camille Weiler

Annexes: 2

**P-1995-O-TR-02-03**

Préparation du débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** - Décisions à prendre quant à l'organisation des auditions publiques et du débat d'orientation

III. Préparation du débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** - Décisions à prendre quant à l'organisation des auditions publiques et du débat d'orientation

\$P-0004

III. Débat d'orientation relatif à l'étude **Luxtraffic** M. le Président présente M. Alain Groff, responsable pour l'exécution de l'étude **Luxtraffic**, aux membres de la Commission.

La Commission procède à une révision de la liste des personnes et des organisations qui devraient être invitées à participer aux auditions publiques et non publiques et décide d'y ajouter M. le Ministre de l'Intérieur, la société ILRES et le Club Automobile (liste définitive: voir en annexe).

Afin de pouvoir utilement préparer les auditions, qui auront lieu, dans la mesure du possible, en date des 13 et 14 mars 1996, la Commission des Transports décide d'organiser en date du 30 janvier 1996 à 10.00 heures à la salle plénière de la Chambre des Députés une réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances indiquées sur cette liste. Le but de cette réunion est d'arrêter l'ordre du jour des auditions, le temps de parole souhaité par chaque orateur ainsi que tous les autres aspects pratiques de ces auditions.

**P-1995-O-TR-03-01**

Préparation du débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**: Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques

Préparation du débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**:  
Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques

\$P-0001

**COMMISSION DES TRANSPORTS**

Procès-verbal de la réunion du 30 janvier 1996

Ordre du jour:

Préparation du débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**:

Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques

\*

Présents: Mme Anne Brasseur, MM. Edouard Juncker, Jean-Pierre Koepp, Nico Loes, Nicolas Strotz, Camille Weiler, Marc Zanussi, membres de la Commission des Transports

M. Alain Groff, Ministère des Transports

M. Arno Van Rijswijk, Ministère de l'Intérieur

M. Jean-Claude Sinner, Ministère de l'Aménagement du Territoire

M. Charles-Léon Mayer, CFL

M. René Sinner, Ponts & Chaussées (représentant le Ministère des Travaux publics)

M. Thierry Nothum, Confédération du Commerce

M. Norbert Stumm, Automobile Club

M. Marc Turpel, ULC

M. Ed Zacharias, Mouvement écologique

M. Charles Margue, ILRES

M. Romain Biver, FCPT/SYPROLUX

M. Roland Schreiner, FNCTTFEL et TICE

Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés

\*

Présidence: M. Camille Weiler, Président de la Commission

\$P-0002

\*

Préparation du débat d'orientation relatif à l'étude **Luxtraffic**

M. le Président Camille Weiler souhaite la bienvenue aux représentants des instances et des organisations qui ont bien voulu donner suite à l'invitation leur adressée par le Président de la Chambre des Députés en date du 17 janvier dernier.

M. Marc Zanussi les informe que la Commission des Transports souhaite organiser en date des 13 et 14 mars 1996 des auditions non publiques au cours desquelles les participants seront invités à présenter leur point de vue et de discuter avec les membres de la Commission des Transports sur l'«étude **Luxtraffic**». Les points contradictoires qui se dégageront de ces auditions feront l'objet de discussions ultérieurement dans le cadre d'auditions publiques (Date des auditions publiques entre-temps fixée au 28 mars 1996).

Le but de cette réunion informelle est de vérifier si les instances et organisations contactées sont intéressées à participer aux auditions tant publiques que non publiques, si elles sont le cas échéant en mesure d'exposer par écrit leur position sur cette étude aux membres de la Commission et, en ce qui concerne les auditions non publiques, de déterminer le temps de parole souhaité par chaque organisation.

A ces questions, il est répondu comme suit:

Nom du participant  
Présentation écrite  
Temps de parole souhaité

ILRES

Oui

1 heure

Mouvement écologique

Oui

1 heure

Tram asbl

1 heure

Club Automobile

Oui

1 heure

ULC

Oui

30-45 minutes

Syprolux

Oui

1 heure

FNCTTFL

Oui

1 heure

CFL

Oui

1 heure

Ministère de l'Aménagement du Territoire

Oui

1 heure

Ministère des Travaux publics

Oui

30 à 45 minutes

Ministère des Transports et RGTR

Oui

1 heure 30 minutes

Le représentant du Ministère de l'Intérieur, M. Arno Van Rijswijk, informe les membres de la Commission que ce ministère participera aux auditions en tant qu'observateur. Il en est de même de la Ville de Luxembourg.

Sur proposition de Mme Anne Brasseur, la Commission décide cependant d'inviter M. Jean Schiltz, ingénieur-directeur à

\$P-0003

l'Administration communale de la Ville de Luxembourg, pour qu'il présente le volet technique du projet à la Commission.

Sur demande de la Commission des Transports, M. Alain Groff se déclare prêt à remettre un dossier sur l'étude "**Luxtraffic**" à la Commission, dossier qui sera transmis également aux organisations participant aux auditions.

Les prises de position écrites devraient être reçues au plus tard une semaine avant le commencement des auditions non publiques.

Sur ce, la Commission arrête l'ordre dans lequel les présentations des participants auront lieu en date des 13 et 14 mars prochains:

1. ILRES
2. FNCTTFEL - Syprolux - Aktioun Oeffentlichen Transport
3. Mouvement écologique et Tram asbl
4. CFL - TICE
5. Confédération du commerce - ULC- Automobile Club
6. Syvicol
7. Ministère des Transports - RGTR
8. Ministère des Travaux publics
9. Ministère de l'Aménagement du Territoire

Luxembourg, le 8 février 1996

Le Secrétaire

Le Président

Marianne Goebel

Camille Weiler

\$P-0004

\$GR-Liste de présence

**P-1995-O-TR-03-02**

Préparation du débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**: Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques

Préparation du débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**:

Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques

RECTIFICATIF

\$P-0006

COMMISSION DES TRANSPORTS

RECTIFICATIF

Procès-verbal de la réunion du 30 janvier 1996

Ordre du jour:

Préparation du débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**:

Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques

\*

Présents: Mme Anne Brasseur, MM. Edouard Juncker, Jean-Pierre Koepp, Nico Loes, Nicolas Strotz, Camille Weiler, Marc Zanussi, membres de la Commission des Transports

M. Alain Groff, Ministère des Transports

M. Arno Van Rijswijk, Ministère de l'Intérieur

M. Jean-Claude Sinner, Ministère de l'Aménagement du Territoire

M. Charles-Léon Mayer, CFL

M. René Biwer, Ponts & Chaussées (représentant le Ministère des Travaux publics)

M. Thierry Nothum, Confédération du Commerce

M. Norbert Stumm, Automobile Club

M. Marc Turpel, ULC

M. Ed Zacharias, Mouvement écologique

M. Charles Margue, ILRES

M. Romain Biver, FCPT/SYPROLUX

M. Roland Schreiner, FNCTTFEL et TICE

Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés

\$P-0007

\*

Présidence: M. Camille Weiler, Président de la Commission

RECTIFICATIF

A la page 1 du procès-verbal (liste des personnes présentes), il faut lire "M. René Biwer Ponts & Chaussées".

A la page 2 du procès-verbal, dernière phrase, il convient de lire Sur proposition de Mme Anne Brasseur, la Commission décide d'inviter également M. Jean Schiltz, ingénieur-directeur à l'Administration communale de la Ville de Luxembourg, étant donné qu'il avait présenté le volet technique du projet aux membres de la Commission des Transports.

Luxembourg, le 12 février 1996

Le Secrétaire

Le Président

Marianne Goebel

Camille Weiler

**P-1995-O-TR-04-01**

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** Présentation de: 1.  
Mme la Ministre des Transports

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**  
Présentation de: 1. Mme la Ministre des Transports

\$P-0001

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**

Auditions non publiques du 13 mars 1996: Matin

Ordre du jour:

Présentations de:

1. Mme la Ministre des Transports
2. la société ILReS S.A.
3. RGTR

\*

Présents: MM. François Bausch, Willy Bourg, Mme Anne Brasseur, MM.

Edouard Juncker, Roger Klein, Jean-Pierre Koepf, Nico Loes, John Schummer, Nicolas Strotz, Camille Weiler, Marc Zanussi, membres de la Commission des Transports

MM. Fernand Greisen, Claude Halsdorf, Jean-Pierre Klein, Mme Renée Wagener, observateurs

Mme la Ministre Mady Delvaux-Stehres Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés

Représentants des organisations: voir liste en annexe

\*

Présidence: M. Camille Weiler, Président de la Commission

\*

M. le Président, Camille Weiler, souhaite la bienvenue aux représentants des organisations présents dans la salle et les remercie pour les contributions écrites qu'ils ont bien voulu faire parvenir à la Commission des Transports.

\$P-0002

I. Présentation de Mme la Ministre des Transports, Mady Delvaux-Stehres :

Mme la Ministre rappelle que l'étude **Luxtraffic** a déjà été présentée aussi bien aux membres de la Commission des Transports qu'au public en général.

Dans le cadre de ces auditions non publiques, elle entend dès lors souligner les quelques points de cette étude et du projet "**Bahnhybrid**" qui lui semblent être essentiels.

L'étude **Luxtraffic** a été réalisée à l'initiative commune du Ministère des Transports et de l'Administration Communale de la Ville de Luxembourg.

L'étude préconise la mise en place du système "**Bahnhybrid**" qui repose sur le principe que la desserte urbaine et le service ferroviaire régional sont assurés par un même véhicule.

Il s'agit d'améliorer à court terme l'image de marque du transport en commun et de faire des efforts pour que le rapport recettes-dépenses de ce type de transport soit amélioré. En 1993, le taux de couverture des dépenses par les recettes des systèmes de transports publics urbains était de l'ordre de 18% 1 pour la Ville de Luxembourg, ce qui est un taux assez réduit en comparaison à ce qui a pu être réalisé dans d'autres villes (Amsterdam, Athènes, Vienne par exemple).

L'étude **Luxtraffic** a mis l'accent également sur les avantages dont le Luxembourg dispose déjà à l'heure actuelle. Dans le domaine du transport public, des efforts ont déjà été faits, tels que la tarification uniforme par exemple. On doit constater que les utilisateurs potentiels des moyens de transports en commun sont prêts à utiliser ces moyens si l'offre correspond vraiment à leur demande. Il y a donc lieu d'augmenter l'attractivité des moyens de transport en commun.

Les points faibles du transport en commun au Luxembourg, qui ont été soulignés également par l'étude **Luxtraffic**, sont:

- le manque de courage des décideurs pour plaider en faveur des transports en commun
- le manque d'efforts faits dans le domaine de la publicité et notamment le problème de la coordination des efforts des exploitants
- l'insuffisance des efforts dans le domaine de la rentabilisation des transports en commun (justification économique de certaines lignes). Pour l'instant, il n'y a ainsi pas vraiment de critères déterminant la mise en place de nouvelles lignes.

Des efforts devront être faits en ce qui concerne la planification des transports en commun. Il faudra essayer également de réduire la part du transport individuel. En effet, si le transport individuel continue à augmenter, l'accessibilité de la Ville de Luxembourg par voiture individuelle deviendra de plus en plus difficile.

Lorsqu'il s'agit d'introduire le système "**Bahnhybrid**" au Luxembourg, une coopération et une coordination entre l'Etat et les communes s'imposent.

L'Etat devra ainsi prendre sa part de responsabilité dans le domaine des investissements à faire.

1 Annexe C du Livre vert de la Commission européenne "Un réseau pour les citoyens"

SP-0003

Dans leurs planifications (transport, aménagement du territoire), les communes devront cependant également tenir compte des problèmes liés au transport. Au niveau des ministères, la mise en place d'un organe de coordination comprenant des représentants des trois ministères concernés, i.e. Aménagement du territoire, Travaux publics et Transport s'impose, organe qui fera une politique intégrée de l'utilisation des sols et des transports. Il faudra harmoniser la politique de transport et celle de l'aménagement du territoire. Un des objectifs sera la création d'un modèle de transport en commun, qui se fera ensemble avec la Ville de Luxembourg. A cet effet, il faudra disposer d'un instrument de planification commun et des mêmes données de base pouvant être exploitées en commun. Il faudra faire disparaître également le cloisonnement existant entre les différents réseaux de transports publics. La coordination devra être améliorée, comme tel a déjà été le cas par la tarification uniforme. L'objectif poursuivi est d'organiser une communauté de transports où la planification et la prise de décision se feront en commun. Chaque réseau gardera son indépendance en ce qui concerne son exploitation, mais la planification se fera en commun.

Le Gouvernement a pris une décision de principe en faveur du projet "**Bahnhybrid**". En raison du développement (activité croissante) du Kirchberg, il convient de faire le nécessaire pour que cette partie

de la ville soit reliée dans une meilleure mesure au réseau de transport en commun. Le coût externe du transport individuel peut être estimé à 7 milliards de francs luxembourgeois par an. Il n'est pas non plus possible de faire augmenter l'offre existante sur le territoire de la Ville de Luxembourg avec les moyens (bus) existants.

L'investissement qu'il s'agit de faire est un investissement pour le futur, pour les 20 ans à venir. La date pour la mise en service du système "**Bahnhybrid**" a été fixée à l'an 2002. Pour un projet de ce type, la phase de planification prend en effet beaucoup plus de temps que la phase de construction. Il faudra augmenter de manière considérable la part de marché du transport en commun. Mme la Ministre se prononce en faveur de la mise en place d'une "desserte pilote" qui fonctionnera pendant la phase de planification, respectivement la phase de construction. Il s'agira de montrer au public comment le système "**Bahnhybrid**" fonctionnera dans la pratique.

Pour Mme la Ministre une priorité doit être attribuée à la ligne Gare Centre Kirchberg. Dans le cadre de la planification, une coordination avec la Ville de Luxembourg s'impose notamment en ce qui concerne la détermination des tracés.

M. Marc Zanussi souligne que même s'il y a divergence de vues en ce qui concerne les détails, un consensus existe entre tous les partis politiques en ce qui concerne le principe de ce projet.

En réponse à des questions posées par M. Zanussi, Mme la Ministre répond comme suit:

- Le Ministère des Transports dispose pour l'année 1996 d'un crédit de 6 millions de francs luxembourgeois pour des études d'expert.

L'année 1997 sera encore une année de planification et non pas encore de construction système "**Bahnhybrid**". Lorsqu'il

SP-0004

s'agira de financer les infrastructures à mettre en place pour le système "**Bahnhybrid**", elle estime que les coûts en question devront être financés par le "fonds du rail".

- Un comité d'accompagnement vient d'être créé qui devra participer activement à la phase de planification. Les communes seront associées à ce comité par l'intermédiaire du Syvicol (4 représentants). Seront notamment représentés au sein de ce comité le Ministère des Transports, le Ministère de l'Aménagement du Territoire, le Ministère des Travaux publics, le Ministère de l'Intérieur, le Ministère des Finances, le Ministère de l'Education nationale, la Ville de Luxembourg, les syndicats du secteur des transports, la Confédération du Commerce, le Conseil économique et social, les quatre réseaux de transport, des représentants des syndicats d'intérêts locaux directement concernés, la Tram asbl, l'Aktioun Oeffentlichen Transport, l'Union luxembourgeoise des consommateurs, l'Automobile Club, l'association Natura et la FLEA. Un groupe de travail "image de marque" sera créé qui doit définir une stratégie de marketing.

- En ce qui concerne la gestion du futur système, il n'y a pour l'instant pas encore d'idée concrète. Le groupe de travail du comité d'accompagnement devra faire également des propositions à ce sujet. En ce qui concerne le prix total de 30 milliards de francs auquel fait référence l'étude **Luxtraffic**, il échet de constater que ce prix englobe des frais non directement liés au système "**Bahnhybrid**" (Exemple: création d'une troisième voie entre Luxembourg et Bettembourg, ateliers CFL). Il faudra ventiler les différents frais et vérifier quels frais concernent directement le projet "**Bahnhybrid**". M. Marc Zanussi est d'avis que le financement de cette infrastructure ne sera pas exclusivement l'affaire de l'Etat et de la Ville de Luxembourg, mais que surtout les autres communes directement concernées par ce projet devront contribuer au financement.

**P-1995-O-TR-04-02**

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** Présentation de : 2. la Société ILReS S.A.

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**  
Présentation de : 2. la Société ILReS S.A.

\$P-0004

2. Présentation de M. Charles Margue, société ILReS S.A.

M. Charles Margue présente les grandes lignes du rapport écrit de la société ILReS S.A. "Les transports en commun au Luxembourg - attitudes et comportements & évolution de la situation à Luxembourg-ville depuis 1990".<sup>3</sup>

Il résulte des enquêtes menées par la société ILReS que l'opinion publique est très favorable aux transports en commun au Luxembourg. En 1995, on doit cependant observer une baisse de la fréquentation du réseau AVL (.Autobus de la Ville de Luxembourg).

M. Margue souligne qu'un échantillon de 500 personnes peut déjà être une bonne base pour une enquête d'opinion (Réponse à une question posée par M. Willy Bourg). En ce qui concerne le profil de l'utilisateur-type des moyens de transport en commun, on a dû constater que la population active âgée entre 20 et 35 ans, disposant d'une éducation moyenne est la plus réticente à utiliser ces moyens de transport. Ceci est 2 Avis partagé par Mme Brasseur

3 Rapport daté de mars 1996, distribué aux membres de la Commission.

\$P-0005

notamment dû au fait que cette partie de la population et la population luxembourgeoise en général disposent d'un pouvoir d'achat assez important, qui leur permet de s'acheter des voitures d'un certain type (sportivité, vitesse etc). Il sera très difficile de sensibiliser cette partie de la population au projet "**Bahnhybrid**".

En ce qui concerne l'enquête d'opinion réalisée dans le cadre du recensement fiscal, la société ILRES, qui n'a agi qu'en tant que sous-traitant, aura terminé ses travaux de saisie à la fin du mois mars (Réponse à une question posée par Mme Anne Brasseur).

M. Alain Groff pense que l'exploitation des données obtenues devrait être terminée au mois de juin.

M. Margue souligne que le fait que les personnes interrogées dans le cadre d'une enquête d'opinion font des déclarations qui sont en réalité contraires à leur propre comportement (elles déclarent par exemple être en faveur du transport en commun, mais n'utilisent pas du tout ces moyens de transport) doit être considéré comme un phénomène normal. La même constatation a été faite dans le cadre des discussions sur l'introduction d'une taxe sur les emballages pour liquides alimentaires (Réponse à une question posée par M. Nicolas Strotz).

En général, les sondages d'opinion sont réalisés en dehors du contexte (par téléphone, entretien direct) et non pas "en situation" (Réponse à une question posée par M. Claude Halsdorf). La méthode choisie a cependant peu d'incidence sur la qualité de la réponse, étant donné que les gens savent en général très bien ce qu'il convient de répondre à une question déterminée.

En ce qui concerne la divergence entre les déclarations et les comportements des gens, il ne s'agit pas pour M. Alain Groff d'une contradiction. Cela prouve plutôt qu'il y a bel et bien volonté d'utiliser les moyens de transport en commun, mais qu'à l'heure actuelle, l'offre existante ne répond pas vraiment à la demande des utilisateurs potentiels.

**P-1995-O-TR-04-03**

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** Présentation de : 3. RGTR

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**  
Présentation de : 3. RGTR

\$P-0005

3. Présentation de M. John Weicherding, RGTR 4.

M. John Weicherding rappelle qu'il y a au Luxembourg quatre réseaux de transport, à savoir le réseau CFL, les AVL (Autobus de la Ville de Luxembourg), le RGTR (Régime Général des Transports Routiers) et le TICE (Tramways intercommunaux du canton d'Esch). Le RGTR est en charge de la gestion et de la coordination du réseau routier au niveau national, sous l'autorité directe du Ministère des Transports. M. Weicherding rappelle encore que depuis 1991, il existe au Luxembourg une tarification uniforme, valable sur tous les réseaux des transports publics.

A l'heure actuelle, le réseau RGTR couvre les 3/5èmes du territoire national et 164 lignes fonctionnent. Sur ce total de 164 lignes, 5 lignes sont coordonnées avec la Ville de Luxembourg. Le réseau RGTR englobe 600 lieux et localités. L'organisation du réseau repose également sur la participation de 24 entreprises de transport privées. Les 4 Voir aussi dépliant "AVL, CFL, TICE, RGTR" distribué aux membres de la Commission

\$P-0006

lignes du réseau RGTR fonctionnent suivant des fréquences adaptées aux besoins. Des horaires cadencés ont ainsi été introduits sur des lignes à destination des grands centres d'activité. En ce qui concerne les ressources budgétaires du RGTR, M. Weicherding souligne que le RGTR dispose de 1,2 milliards de francs pour l'année en cours.

En 10 ans, il y a eu une augmentation de 50% du nombre d'utilisateurs des moyens de transport en commun. On doit cependant constater qu'il y a des limites dans les capacités, notamment aux heures de pointe et surtout le matin entre 7 et 8 heures. Ceci est dû, entre autres, au fait que les écoles commencent à 8 heures.

M. Weicherding souligne que le système "**Bahnhybrid**" ne pourra pas remplacer entièrement les autobus. Les bus joueront un rôle important dans le domaine du service d'apport.

Les avantages du bus sont:

- le coût assez réduit (acquisition, exploitation)
- une grande flexibilité en ce qui concerne l'horaire et l'offre
- la capacité peut être adaptée à la demande
- il dispose d'une grande indépendance du fait qu'il n'est pas confiné dans un tracé fixe et préétabli.

Afin de pouvoir améliorer le système existant, M. Weicherding est d'avis qu'il faudra encore faire des efforts au niveau des communes (voies prioritaires pour les bus par exemple). Les gares routières auront un rôle important (changement du moyen de transport utilisé). En ce qui concerne les transports scolaires, la question de l'introduction de la carte scolaire s'est posée. Il y a cependant une tendance générale à laisser aux étudiants le choix de l'établissement scolaire.

M. Weicherding souligne l'importance de tenir compte, à côté des aspects techniques ou de financement du système "**Bahnhybrid**", des souhaits des utilisateurs.

En ce qui concerne la ligne d'autobus Mersch-Luxembourg (ligne RGTR 302), M. Weicherding souligne qu'il n'y a pas eu de transfert de la clientèle des chemins de fer vers le bus (Réponse à une question posée par M- Willy Bourg). Pour une bonne partie des utilisateurs (au total 2.000 passagers par jour), le bus est plus accessible que le train du fait que les arrêts de bus se trouvent près des habitations.

\*

Luxembourg, le 20 mars 1996

Le Secrétaire  
Marianne Goebel

Le Président  
Camille Weiler

\$P-0007  
\$GR-Liste de présence

\$P-0008  
\$GR-Liste des participants

**P-1995-O-TR-05-01**

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** 1. FNCTTFEL

**Préparation d'un débat d'orientation  
sur l'étude Luxtraffic**

**Auditions non publiques du 13 mars 1996: Après-midi**

Ordre du jour:

Présentations de:

1. FNCTTFEL
2. Syprolux
3. Actioun Öffentlichen Transport
4. Mouvement écologique
5. TICE

\*

Présents: MM. François Bausch, Willy Bourg, Mme Anne Brasseur, MM. Edouard Juncker, Roger Klein, Jean-Pierre Koepp, Lucien Weiler en remplacement de M. Nico Loes, John Schummer, Nicolas Strotz, Camille Weiler, Marc Zanussi, membres de la Commission des Transports

M. Niki Bettendorf, Mme Lydia Mutsch, M. Jean Schiltz, observateurs

Mme la Ministre Mady Delvaux-Stehres

Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés

Représentants des organisations: voir liste en annexe !

\*

Présidence: M. Camille Weiler, Président de la Commission

\*

SP-2

**1. Présentation de MM. Nico Wennmacher et Roger Negri, FNCTTFEL:**

M. Nico Wennmacher remercie la Commission des Transports d'avoir organisé ces auditions non publiques, qu'il estime être importants pour faire avancer le projet "**Bahnhybrid**", dont la présentation remonte à fin 1994. La FNCTTFEL a une attitude très positive à l'égard de ce projet, dont la réalisation permettra d'améliorer de façon quantitative et qualitative le transport en commun au Luxembourg. Il regrette que le transport public est considéré au Luxembourg comme un moyen de transport de

deuxième classe. Il souligne également l'importance des services publics en général, qui doivent être améliorés et étendus et pour lesquels l'Etat et les communes devront prendre leurs parts de responsabilité. La FNCTTFEL estime que l'exploitation du futur système **'Bahnhybrid'** devra être confiée à la SNCFL. Pour un pays ayant la taille du Luxembourg, il n'est pas sensé de faire exploiter le réseau ferroviaire par deux sociétés différentes. En plus, il s'agit de mettre à profit l'expérience et le savoir-faire de la SNCFL.<sup>1</sup>

Malgré le fait que la demande de mobilité de la population et la nécessité du transport de marchandises et de biens ont augmenté au cours des années, on doit constater qu'au cours des 50 ans d'existence de la SNCFL la part du transport ferroviaire a diminué. Ceci est notamment dû au fait que certaines lignes ferroviaires ont été supprimées après la IIème Guerre Mondiale et qu'au niveau des investissements l'accent a été mis sur les infrastructures routières. L'action de la FNCTTFEL au cours des années a été marquée également par la défense du transport en commun en général (exemple: l'action "Nordstréck"). M. Wennmacher souligne l'importance pour l'avenir du transport international des voyageurs ainsi que du transport de marchandises sur rails.

M. Roger Negri présente les grandes lignes du rapport écrit de la FNCTTFEL "Vorschläge der FNCTTFEL für ein zukünftiges Globalkonzept im öffentlichen Transport".<sup>2</sup> Dans sa prise de position, la FNCTTFEL met d'abord l'accent sur les avantages spécifiques des trains par rapport aux tramways, à savoir:

- la vitesse plus importante des trains
- le nombre plus important de places assises, qui présente un avantage pour les voyages à plus grande distance
- le caractère indispensable des trains pour le transport de marchandises.

La FNCTTFEL suggère d'abord plusieurs changements des propositions de tracé faites par l'étude "**Luxtraffic**" (voir Chapitre 3 de la prise de position écrite de la FNCTTFEL).<sup>3</sup> Pour la FNCTTFEL, le rayon d'action des tramways devra être réduit au périphérique urbain. En ce qui concerne les équipements de traction, la FNCTTFEL propose des engins bi-courant.<sup>4</sup> La FNCTTFEL propose également un

### \$P-3

tracé différent pour l'entrée en ville à Gasperich<sup>5</sup>. L'avenue de la Gare devrait être réaménagée en zone piétonne avec possibilité d'y laisser circuler le tram ultérieurement<sup>6</sup>. Au Centre-Ville, un tunnel, donnant accès à la Côte d'Eich serait à aménager sous le parc "Amalia".<sup>7</sup> En ce qui concerne le site scolaire du "Geesseknäppchen", la FNCTTFEL estime que le bus pourra jouer un rôle important en tant que service d'apport. Pour la FNCTTFEL, le tram devra fonctionner en site propre pour que son succès soit assuré.

Au Chapitre 4 de sa prise de position écrite<sup>8</sup>, la FNCTTFEL propose des modifications au réseau existant de la SNCFL, à savoir:

- extension du réseau à l'aéroport de Findel
- partielle mise à double voie des lignes Pétange-Luxembourg et Luxembourg-Oetrange

<sup>1</sup> voir point 6.5 "Betriebesgesellschaft" de la prise de position écrite de la FNCTTFEL (brochure page 19)

<sup>2</sup> document daté de mars 1996, distribué aux membres de la Commission des Transports.

<sup>3</sup> Voir propositions faites pour les parties nord, ouest, est et sud du pays, pages 2 et 3 du document FNCTTFEL ainsi que la carte à la page 11 du document.

<sup>4</sup> voir Conclusions, page 10 du document

<sup>5</sup> voir page 5 du document

<sup>6</sup> voir page 6 du document

<sup>7</sup> voir page 7 du document ainsi que la carte à la page 8 du document

<sup>8</sup> voir pages 12 à 15 du document

- création d'une troisième voie entre Luxembourg et Bettembourg
- création d'une nouvelle voie entre Luxembourg et Esch/Alzette-Schifflange
- création d'une nouvelle voie en direction de Saarbrücken (40 km de nouvelle voie entre Bettembourg et Merzig)
- mise en place d'un nouveau centre de maintenance
- arrêts supplémentaires à différents endroits.<sup>9</sup>

Il faudra augmenter également l'offre en ce qui concerne le transport par bus.<sup>10</sup> Les tracés des lignes de bus devront être tels que les moyens de transport bus et train deviendront vraiment complémentaires.

En ce qui concerne la question du financement du projet '**Bahnhybrid**', la FNCTTFEL a noté avec satisfaction la déclaration de Mme la Ministre relative au financement des coûts par le "fonds du rail". Pour la FNCTTFEL, la première phase du projet pourra être réalisée pour un montant total de 12,7 milliards de francs luxembourgeois.<sup>11</sup>

La FNCTTFEL exige que l'exploitation du système '**Bahnhybrid**' ne soit en aucun cas confiée à une entreprise privée. Pour la FNCTTFEL, l'exploitation de tout le réseau sur rails devra être confiée à la SNCFL.<sup>12</sup>

En conclusion, M. Negri souligne que la part du transport individuel devra être réduite et qu'il faudra cesser de construire de nouvelles routes et des parkings supplémentaires.

#### \$P-4

En ce qui concerne la proposition de confier l'exploitation du système '**Bahnhybrid**' à la SNCFL, M. Willy Bourg fait remarquer que pendant de longues années, celle-ci a fait preuve de beaucoup d'inertie dans son domaine d'action.

Pour M. Wennmacher, le fait d'avoir négligé pendant de longues années le transport en commun et d'avoir favorisé le transport individuel était un choix politique. Pour la FNCTTFEL, l'exploitation du nouveau système doit être confiée à une société de droit public. En outre, la FNCTTFEL s'oppose à ce qu'une deuxième société de chemins de fer soit créée.

Mme Anne Brasseur pense que certaines des propositions contenues dans le document de la FNCTTFEL sont beaucoup trop onéreuses et ne pourront pas être réalisées.

---

<sup>9</sup> voir page 15 du document, point 4.8

<sup>10</sup> voir Chapitre 5 à la page 16 du document

<sup>11</sup> pour le détail, voir page 18 du document

<sup>12</sup> voir page 19 du document

**P-1995-O-TR-05-02**Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic 2**. Syprolux**2. Présentation de M. Romain Biver, Syprolux**

M. Romain Biver présente les éléments essentiels de la prise de position écrite du Syndicat Chrétien des Cheminots Luxembourgeois.

Il souligne tout d'abord les mesures prises au cours des dernières années (modernisation et électrification de la ligne du Nord, modernisation de la ligne Esch/Alzette-Pétange, introduction de l'horaire cadencé des trains, introduction de la tarification zonale etc<sup>13</sup>), qui ont favorisé le transport en commun. En même temps, il y a cependant eu un développement considérable du réseau routier, avec tous les désavantages que cela engendre (pollution croissante, coûts engendrés par la construction des routes et des parkings etc).

En ce qui concerne les modifications à apporter au réseau des chemins de fer actuel<sup>14</sup>, la voie entre Luxembourg et Bettembourg est susceptible de poser le plus de problèmes. Le Syndicat Chrétien des Cheminots Luxembourgeois estime qu'une nouvelle ligne longeant l'autoroute Luxembourg-Thionville, utilisée par les trains TGV, les trains express, les trains Métrolor et les trains de marchandises est susceptible d'améliorer la situation.

Le Syndicat Chrétien des Cheminots Luxembourgeois propose également la création de points d'arrêts supplémentaires sur le réseau ferroviaire. <sup>15</sup> Est encore suggérée la création d'une nouvelle ligne longeant la route nationale 6 pour desservir Strassen, Mamer, Capellen et Steinfort. Le Syndicat Chrétien des Cheminots Luxembourgeois se prononce encore en faveur d'une desserte ferroviaire du campus scolaire "Geesseknäppchen" et de l'aéroport Findel.

Le Syndicat Chrétien des Cheminots Luxembourgeois propose d'améliorer la desserte notamment:

\$P-5

- de la ville de Trèves et de ses environs ( par exemple par la création d'un "Park and Ride" en gare d'Igel ainsi que la desserte des localités de Zewen-Oberkirch, Trier-West et Ehrang)
- du Kirchberg et du Findel (par exemple par la création d'une véritable gare "Luxembourg-Centre Européen" à desservir par des trains express).

Le Syndicat Chrétien des Cheminots Luxembourgeois souligne l'importance d'appliquer la tarification zonale telle qu'elle existe actuellement au système "**Bahnhybrid**". M. Biver met l'accent sur certaines exigences auxquelles le matériel roulant devra répondre (climatisation, matériel à plancher bas et à larges portes etc <sup>16</sup>).

<sup>13</sup> voir point 1 "Considérations générales"

<sup>14</sup> voir point 2 du document

<sup>15</sup> pour le détail des points d'arrêts proposés voir point 3 du document

<sup>16</sup> pour le détail, voir point 8 pages 7 et 8

Pour le Syndicat Chrétien des Cheminots Luxembourgeois, l'exploitation et l'entretien du système "**Bahnhybrid**" devront être confiés à la SNCF.

M. Willy Bourg rappelle qu'à Strasbourg, l'exploitation du système existant a été confiée à la Communauté urbaine et non pas à une société de chemins de fer.

En ce qui concerne les relations transfrontalières et notamment le problème des tarifs des abonnements transfrontaliers soulevé par M. Biver<sup>17</sup>, M. Paul Schmit souligne que ces problèmes sont dus à la réticence des exploitants étrangers à réduire davantage les tarifs en vigueur.

---

<sup>17</sup> point 7 du document

**P-1995-O-TR-05-03****Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** 3. Actioun Öffentlichen Transport****3. Présentation de M. Roland Schreiner, Actioun Öffentlichen Transport (A.Ö. T.)**

M. Roland Schreiner présente les éléments essentiels de la prise de position écrite de l' Actioun Öffentlichen Transport.

En ce qui concerne les aspects techniques, de financement ou d'exploitation du système '**Bahnhybrid**', l'A.Ö.T. partage les vues de la FNCTTFEL et du Syprolux.

Pour M. Schreiner, un projet de cette envergure pourra seulement être réalisé s'il obtient le soutien du public. L'A.Ö.T. regrette qu'un des principaux acteurs de ce dossier, la Ville de Luxembourg, ne participe à ces auditions qu'à titre d'observateur.

L'A.Ö.T. est d'avis qu'un concept général du transport doit être adopté et que la politique d'aménagement du territoire devra tenir compte de ce concept. Pour l' A.Ö.T., le réseau ferroviaire constitue le système central de ce concept, le bus étant complémentaire par rapport au transport ferroviaire. L' A.Ö.T. approuve les conclusions de l'étude '**Luxtraffic**'. Elle regrette que les propositions faites par elle en 1990 en ce qui concerne l'introduction d' un horaire cadencé pour les moyens de transport en commun (trains, bus) n'ont pas été intégralement mises en oeuvre. Elle propose l'adoption d'une série de mesures dans une première phase ("Nullphase"), telle que la réalisation de la ligne Gare-Centre Hamilius-complexes scolaires Limpertsberg, arrêts supplémentaires etc .<sup>18</sup> Dans une deuxième phase, il s'agit de

\$P-6

réaliser les autres projets (Kirchberg, Findel) prévus par l'étude '**Luxtraffic**. L' A.Ö.T. est d'avis qu'une priorité doit être accordée à la réalisation de ce projet, notamment en raison des avantages socio-économiques qu'il présente.

En ce qui concerne le statut de la Ville de Luxembourg dans le cadre de ces auditions, M. Willy Bourg rappelle que l'étude **Luxtraffic** a été réalisée à l'initiative commune du Ministère des Transports et de l'Administration Communale de la Ville de Luxembourg. On ne peut donc pas considérer que la Ville de Luxembourg n'a pas pris position dans ce dossier.

---

<sup>18</sup> pour le détail voir page 1 de la prise de position écrite

**P-1995-O-TR-05-04**

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** 4. Mouvement écologique

**4. Présentation de M. Ed. Zacharias, Mouvement écologique**

M. Zacharias rappelle que l'idée de réintroduire un tram à Luxembourg a été soutenue par le Mouvement écologique. En 1992, le Mouvement écologique, ensemble avec le "Oeko-Fonds" et la Tram asbl, avait chargé le Prof. Knoflacher d'établir l'étude "E modernen Tram fir Letzebuerg".

M. Zacharias présente une série de diapositifs de la ville de Strasbourg, suite à la mise en service du tram. Il a été procédé à un réaménagement de certaines parties de la ville (place Kléber par exemple), notamment par la plantation d'arbres et la création de zones piétonnes.

Le Mouvement écologique est d'avis qu'il faudra absolument améliorer le transport en commun au Luxembourg et que le tram constitue le meilleur moyen pour réaliser cet objectif. Il résulte de l'étude de 1994 du Mouvement écologique "Abschätzung der externen Kosten des Kraftfahrzeugverkehrs in Luxemburg" que les coûts annuels du transport individuel s'élèvent à 36 milliards, dont 9 milliards se rapportent aux accidents de la route.

En ce qui concerne l'utilisation par les particuliers des moyens de transport en commun, on constate qu'il y a un pourcentage élevé de personnes qui utilisent le train si elles ne sont pas obligées de changer de moyen de transport en cours de route (exemple: habitants de Mersch travaillant dans le quartier de la Gare à Luxembourg). Si les personnes en question travaillent au Kirchberg ou au Centre-Ville, le pourcentage d'utilisateurs des trains baisse considérablement. Pour les localités Steinsel et Heisdorf, on constate ainsi qu'en raison du lieu de situation des gares le train ne constitue pas un moyen de transport attractif. A Lintgen, l'introduction de la ligne RGTR 302 a fortement augmenté le taux des personnes utilisant le bus par rapport à celui des personnes utilisant leur voiture. Il en résulte que les transports en commun doivent passer là où habitent les utilisateurs potentiels.

Le Mouvement écologique est d'avis que les problèmes de circulation ne peuvent pas être résolus par la construction de nouvelles routes. Le fait d'augmenter le nombre de routes ne fait qu'augmenter davantage le trafic.

M. Zacharias rappelle également qu'au Kirchberg, il a été procédé dans un premier temps à la construction de bâtiments de tous types, avant que la question de relier ce

\$P-7

quartier en pleine expansion au réseau de transport en commun n'ait été posée. A Karlsruhe, l'inverse a été fait, c'est-à-dire que le tracé du tram va même jusqu'à des endroits où il n'y a pas encore de constructions (possibilité d'y aménager des zones industrielles ou de nouveaux lotissements). Pour le Mouvement écologique, les projets "Nordstrooss" et "**Bahnhybrid**" ne peuvent pas être réalisées tous

les deux. Ils s'excluent l'un l'autre notamment en raison des coûts respectifs et des concepts opposés poursuivis.

En ce qui concerne les aspects techniques du projet et les questions relatives au tracé du système "**Bahnhybrid**", le Mouvement écologique soutient les propositions faites par la FNCTTFEL.

Le Mouvement écologique est d'avis que le système "**Bahnhybrid**" devrait pouvoir être mis en service en l'an 2000. Il estime que des moyens financiers pour la réalisation de ce projet devront, à l'heure actuelle déjà, être mis à disposition, que le travail de promotion du nouveau système doit commencer et que lors de la réalisation de nouveaux projets il faut aujourd'hui déjà prendre en compte le projet du futur tram.

M. Zacharias considère que le tram constitue une chance pour le Luxembourg, pour ses habitants, ses commerçants et les visiteurs. En ce qui concerne la ville de Strasbourg, le tram doit être considéré comme un grand succès. Le tram n'est plus mis en question à Strasbourg, alors qu'il y avait une grande opposition contre ce moyen de transport avant sa mise en service.

Pour la réalisation de ce projet, il faut une volonté politique. Le Gouvernement devra faire le choix entre une politique de transport cohérente et une politique conduisant à des investissements dans tous les domaines et cela dans l'espoir illusoire de rendre service à tout le monde.

Mme Brasseur est d'avis que l'on ne peut pas comparer telle quelle les villes de Strasbourg et de Luxembourg. A Strasbourg, il n'y avait pas de zone piétonne avant la réalisation du projet du tram. La politique en matière de parking pratiquée par la ville de Strasbourg est également beaucoup moins restrictive que celle de la ville de Luxembourg. En ce qui concerne la Côte d'Eich, Mme Brasseur est d'avis qu'il n'est pas possible d'y faire circuler le tram en site propre, étant donné qu'il faudra laisser au moins une voie dans chaque direction pour les voitures.

**P-1995-O-TR-05-05**Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** 5. TICE**5. Présentation de M. Marc Zanussi, TICE**

M. Marc Zanussi informe l'auditoire qu'il parle pour compte du TICE en remplacement du Président, M. Will Hoffmann, qui, pour des raisons de santé, ne peut pas participer à ces auditions non publiques.

M. Zanussi rappelle qu'avec l'aide de l'expert suisse, M. le Professeur Brändli, le TICE a mis en pratique un nouveau horaire cadencé pour ses bus et a établi un horaire des bus beaucoup plus transparent. L'introduction d'un nouveau horaire cadencé a nécessité l'achat de nouveaux bus et l'engagement de 20 chauffeurs supplémentaires.

\$P-8

On peut considérer que ces deux mesures ont déjà eu un impact positif sur le taux d'utilisation de ces bus. Le TICE a également essayé de changer son image de marque notamment par des campagnes publicitaires.

M. Zanussi précise que la mission du TICE est d'assurer le transport en commun entre villes et villages du sud et non pas à l'intérieur des villes.

Le TICE a une attitude positive à l'égard de l'étude "**Luxtraffic**". Il ne faut cependant pas perdre de vue que la mise en service d'un système "**Bahnhybrid**", qui utilisera le réseau ferroviaire existant, peut poser problème au niveau des quais (hauteur par exemple) et au niveau de la coordination des horaires (transport international de voyageurs et de marchandises). Par l'introduction du système "**Bahnhybrid**", le TICE gagnera en importance notamment en ce qui concerne sa fonction de service d'apport. L'amélioration du service d'apport nécessite cependant l'engagement de moyens financiers. Pour cette raison, il ne saurait être procédé à une réaffectation des moyens financiers de l'Etat au profit du nouveau système et au détriment des sommes attribuées jusqu'à présent aux réseaux existants, dont le TICE.

En ce qui concerne l'incidence du système "**Bahnhybrid**" sur le trafic individuel, le TICE se pose la question de savoir s'il ne faut pas aménager dès à présent des voies réservées aux bus aux endroits où il est prévu de faire circuler ultérieurement le tram. De cette façon, le public pourra se familiariser avec la nouvelle situation.

Le TICE est d'avis qu'il ne faudra pas étendre outre mesure la phase de planification, la première phase de réalisation du projet "**Bahnhybrid**" devant commencer au plus vite.

Mme la Ministre Mady Delvaux-Stehres est d'avis que dans le domaine des transports en commun, il faut mettre en relation les principes de l'offre et de la demande et les coûts respectifs des mesures. En ce qui concerne le projet "**Bahnhybrid**", il faut d'abord concentrer les efforts sur l'essentiel, le système étant de toute façon un système "ouvert" permettant des adaptations dans le futur.

\*

Luxembourg, le 28 mars 1996

Le Secrétaire  
Marianne Goebel

Le Président  
Camille Weiler

\$P-9  
\$GR-tableau  
\$P-10  
\$GR-tableau

**P-1995-O-TR-07-01**

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic 1**. SYVICOL

**Préparation d'un débat d'orientation  
sur l'étude Luxtraffic**

**Auditions non publiques du 14 mars 1996: Après-midi**

Ordre du jour:

Présentations de:

1. SYVICOL
2. M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire
3. M. le Ministre des Travaux Publics
4. M. Alain Groff, Ministère des Transports

\*

Présents: MM. François Bausch, Willy Bourg, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Weiler en remplacement de M. Edouard Juncker, MM. Roger Klein, Jean-Pierre Koepp, John Schummer, Camille Weiler, Marc Zanussi, membres de la Commission des Transports  
MM. Niki Bettendorf, Jean-Pierre Klein, Norbert Konter, Mme Lydie Polfer, M. Jean Schiltz, observateurs  
Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports  
M. Alex Bodry, Ministre de l'Aménagement du Territoire  
M. Robert Goebbels, Ministre des Travaux Publics  
Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés  
Représentants des organisations: voir liste en annexe !

\*

Présidence: M. Camille Weiler, Président de la Commission

\*

\$P-2

**1. Présentation des représentants du SYVICOL:**

M. Willy Bourg, 1er échevin de la Ville de Luxembourg, est d'avis qu'au cours de ces discussions, il n'a pas encore été suffisamment insisté sur l'impact environnemental positif du projet "Bahnhybrid". Il faut mettre en évidence les raisons pour lesquelles on veut réaliser ce projet. On devra ainsi faire le nécessaire pour que la qualité de vie dans nos villes reste acquise, voire se trouve améliorée.

En ce qui concerne le prix de 30 milliards de francs, M. Bourg est d'avis qu'il faut le mettre en relation avec les coûts engendrés par le transport individuel auxquels il a été fait référence au cours de ces auditions.

La Ville de Luxembourg soutient en tout cas entièrement les conclusions de l'étude **Luxtraffic**, dont elle a d'ailleurs été un des initiateurs.

M. Bourg estime que la part des travailleurs se rendant dans la ville par des moyens de transport en commun doit être considérablement augmentée. S'il est évident qu'une priorité doit être accordée au transport en commun, la ville devra cependant rester ouverte au transport individuel (commerce, habitants de la ville). Dans cette optique, la ville entend maintenir sa politique de construction de parkings souterrains.

En ce qui concerne l'exploitation du système **Bahnhybrid**, M. Bourg est d'avis que celle-ci ne devra pas être confiée à la SNCFL. Il s'agira plutôt de mettre en place un organe de gestion associant l'Etat, la SNCFL et les communes concernées. Ces dernières devront participer aussi bien à la gestion qu'au financement de ce projet. A l'heure actuelle, la Ville de Luxembourg est la seule commune réalisant des investissements dans les transports en commun.

Pour le Dr. Jean Goedert, échevin de la Ville de Luxembourg, le transport individuel et le transport de transit posent problèmes dans les villes. Pour la Ville de Luxembourg, il faut ainsi compter plus de 400.000 mouvements par jour. A partir d'un certain moment, les problèmes de transport ne peuvent plus être résolus au moyen de bus. Il faut dès lors chercher une alternative, qui doit être attractive pour les utilisateurs et le projet "**Bahnhybrid**" doit être considéré comme une bonne alternative.

Un problème qui se pose également aux communes est celui du financement d'un tel projet. Cette question du financement devra être tranchée avant que l'on ne puisse continuer à faire de nouvelles dépenses.

Le Dr Goedert souligne l'importance d'une bonne planification et d'une bonne campagne d'information et de sensibilisation de la population pour un projet de cette envergure.

Il faudra encore innover au niveau de l'aménagement du territoire pour rendre le transport en commun plus attractif. Les tracés existants n'ont ainsi pas été suffisamment pris en compte dans la détermination de la politique d'urbanisme des

\$P-3

villes et communes. Le Ministère de l'Intérieur et le Ministère de l'Aménagement du Territoire devraient émettre des directives tenant compte de ces aspects et devant être respectées par les communes.

Vu le nombre important de travailleurs frontaliers travaillant au Luxembourg, on pourra s'inspirer de ce qui a été fait dans les pays voisins. Les communes frontalières françaises ont ainsi pris des initiatives pour être raccordées aux systèmes hybrides allemands.

A l'heure actuelle, il s'agit également de rendre le système existant plus attractif: améliorer l'offre et le service d'apport, aménager de nouveaux sites "P & R" et améliorer les sites existants (propreté, sécurité) etc.

Le Dr. Henri Hosch, bourgmestre de la commune de Mamer, souligne que sa commune est intéressée par des projets tendant à une amélioration du transport en commun. Il souligne la grande envergure qu'a pris le trafic passant par l'autoroute en direction de la Belgique ainsi que les problèmes et dangers liés à ce trafic.

Le représentant de la commune de Schuttrange formule le souhait qu'il soit également tenu compte de cette commune dans la détermination des tracés du système "**Bahnhybrid**".

Mme la Ministre Mady Delvaux-Stehres souligne que le nouveau concept du transport en commun qu'il s'agit de définir et de mettre en oeuvre ne concerne pas seulement la Ville de Luxembourg, mais également d'autres communes. A l'heure actuelle, l'amélioration du transport en commun au centre-ville et vers le Kirchberg doit être considérée comme prioritaire. Il sera ensuite possible d'étendre le système à d'autres communes, les questions du financement de toutes ces mesures et de la participation de toutes les parties intéressées à ce financement devront alors être posées également.

**P-1995-O-TR-07-02**

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic 2**. M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire

**2. Présentation de M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire:**<sup>19</sup>

M. le Ministre Alex Bodry estime que le projet **'Bahnhybrid'** doit être analysé également dans le contexte plus large de l'aménagement du territoire. La planification de nouvelles infrastructures dans le domaine des transports doit prendre en compte l'aménagement du territoire et vice versa. Il faudra essayer de créer un équilibre au niveau régional, l'analyse du projet devant se faire également dans une optique régionale, voire nationale.

L'intervention de M. le Ministre est basée sur les trois thèses suivantes:

1. Du point de vue de l'aménagement du territoire, le projet **'Bahnhybrid'** correspond au nouveau modèle à suivre en ce qu'il est basé sur la décentralisation, la

\$P-4

régionalisation et l'orientation vers les centres d'intérêt. Il correspond ainsi aux exigences du nouveau programme directeur en matière d'aménagement du territoire.

L'évolution dans le domaine de l'habitat se caractérise au Luxembourg par les trois constatations suivantes:

- il y a séparation nette entre les lieux de travail - résidence- loisirs qui oblige la personne individuelle à effectuer des trajets plus ou moins longs entre les différents lieux
- un rôle dominant est conféré à la ville de Luxembourg, de sorte qu'il y a une nette tendance vers la centralisation
- il y a une nette augmentation de la population du pays qui tend encore à s'accroître à l'avenir <sup>20</sup>

En ce qui concerne la construction de nouvelles maisons d'habitation, qui sont en général du type traditionnel "maison unifamiliale", il y a eu dans une large mesure prise en compte des nouveaux tracés des routes. De nouvelles agglomérations se sont ainsi créées, qui ne sont pas nécessairement et dans une mesure satisfaisante raccordées au réseau du transport en commun.

M. le Ministre souligne la situation particulière de la ville de Luxembourg pour laquelle le nombre de travailleurs (90.000) dépasse le nombre d'habitants (75.000).

Il échet de constater qu'il y a toujours tendance à une augmentation du nombre des moyens de transport individuels.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> voir également la prise de position écrite de Monsieur le Ministre de l'Aménagement du Territoire datée du 13 mars 1996

<sup>20</sup> voir pages 2 et 3 de la prise de position écrite

2. Le projet “**Bahnhybrid**” doit être considéré comme un élément de la politique d’intégration dans le domaine des transports et dans celui de l’aménagement du territoire.

Il est en effet indispensable d’obtenir au Luxembourg une politique intégrée dans le domaine des transports et, dans cette optique, le projet “**Bahnhybrid**” présente un grand intérêt.

3. Dans la détermination des tracés, l’étude “**Luxtraffic**” ne tient pas toujours compte des structures existantes ou futures de l’habitat. A cet égard, il convient de procéder à des vérifications supplémentaires.

Dans cette planification, il ne faudra cependant pas se limiter au territoire de la ville de Luxembourg ou aux alentours de la ville, mais il faudra prendre en compte également les autres parties du pays. La décentralisation devra ainsi jouer un rôle important et le transfert de certains services publics de Luxembourg-ville vers d’autres

\$P-5

parties du pays (le nord par exemple) peut inciter le secteur privé à suivre le mouvement.

Le projet “**Bahnhybrid**” ne permettra certainement pas à lui seul de résoudre tous les problèmes liés à la séparation des différents lieux d’activités (travail- résidence - loisirs) et il faudra essayer d’aboutir à terme à une répartition plus équilibrée des activités sur tout le territoire du pays.

M. Willy Bourg estime qu’il ne faudra pas perdre de vue qu’une grande décentralisation est susceptible de rendre le transport en commun encore plus difficile.

M. le Ministre répond que le système à mettre en place devra de toute façon fonctionner à double sens. La décentralisation devra aussi être axée sur quelques “points forts” (p.ex.: Ettelbruck/Diekirch).

---

<sup>21</sup> tendance confirmée par l’étude Prognos relative au projet “Nordstrooss”

**P-1995-O-TR-07-03****Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** 3. M. le Ministre des Travaux Publics****3. Présentation de M. le Ministre des Travaux Publics:**

M. le Ministre Robert Goebbels signale tout d'abord que pour l'instant son Ministère n'est pas vraiment concerné par ce projet.

Il souligne les efforts entrepris ces dernières années par le Gouvernement ensemble avec les autres parties concernées (Ville de Luxembourg, TICE, RGTR) pour améliorer l'offre dans le domaine du transport en commun (par la tarification uniforme par exemple). L'offre a ainsi été considérablement augmentée (initiatives de la Ville de Luxembourg, des CFL et du RGTR) et il faudra à l'avenir continuer dans cette voie.

Il estime que l'étude **Luxtraffic** n'est pas tout à fait satisfaisante et ne répond pas à toutes les questions et attentes. Il faut continuer à faire des investissements dans le secteur des transports publics et compléter les réseaux existants. Il ne faut cependant pas croire qu'il sera possible de satisfaire toutes les demandes de mobilité formulées par la population.

M. le Ministre est d'avis qu'il faut prendre des mesures favorisant le transport en commun ainsi que des mesures qui faciliteront le transport individuel. Ces dernières mesures sont indispensables notamment pour le transport de marchandises, qui ne peut pas être réalisé entièrement par le transport en commun (par voie de chemin de fer par exemple). Les chemins de fer ne constituent en effet pas une alternative compétitive pour ce type de transport s'effectuant sur de courtes distances.

Si on se réfère à l'expérience faite à Zurich, on doit constater que les mouvements du transport individuel ont continué à augmenter alors même que le réseau du transport en commun a été étendu.

Il faudra ainsi faire le nécessaire pour qu'une coexistence entre transport en commun et transport individuel soit possible.

SP-6

M. le Ministre estime qu'il faudra essayer d'offrir aux personnes effectuant régulièrement un trajet entre deux points d'utiliser à cet effet les moyens de transport en commun. L'avantage du tram ou d'un système hybride réside précisément dans le fait qu'il fonctionne en site propre.

La question qui est susceptible de poser le plus de problèmes lors de la réalisation de ce projet est celle de son financement. Celui-ci ne saurait être assuré exclusivement par l'Etat. En outre, M. le Ministre estime qu'il n'est pas normal que les investissements dans le domaine du transport en commun soient faits par dix communes seulement. Il faudra une participation sous une forme ou une autre de la part des autres communes.

En ce qui concerne la question de la société d'exploitation, différentes formules peuvent être envisagées. Il faudra également prendre en compte le fait que cette société, quelle que soit sa forme, n'est pas susceptible, vu son objet, de réaliser des bénéfices. La question de la prise en charge du déficit doit dès lors être tranchée également.

En ce qui concerne les phases de réalisation proposées par l'étude **Luxtraffic**, M. le Ministre ne pense pas qu'il est recommandable de s'en tenir aux propositions faites pour la phase 1, qui ne vise en fait qu'à remplacer un moyen de transport en commun existant (le bus) par un autre moyen de transport en commun (le système hybride). Il est d'avis qu'il est préférable de commencer par les endroits qui ne bénéficient à l'heure actuelle pas d'un accès facile (par exemple le plateau du Kirchberg).

M. Zanussi partage l'avis de M. Goebbels en ce qui concerne la nécessité de faire participer les communes au financement de ce projet et il estime qu'il faudra à cet effet créer le cadre légal nécessaire et approprié. Dans l'élaboration de ce cadre légal, le Syvicol peut jouer un rôle important en formulant des propositions.

M. Margue (société ILRES) souligne la nécessité de faire attention sur la façon dont les discussions sur un tel projet sont menées, celles-ci pouvant avoir un effet négatif sur l'attitude du public à l'égard du projet. Il faudra dès lors mettre l'accent sur une politique de communication cohérente.

**P-1995-O-TR-07-04**

Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** 4. M. Alain Groff, Ministère des Transports

**4. Présentation de M. Alain Groff, Ministère des Transports:**

M. Alain Groff présente les éléments essentiels de sa prise de position écrite "Le **tram régional "Bahnhybrid"** - La solution pour les transports en commun de demain".

M. Groff souligne que le système actuel des transports en commun, qui combine réseau ferré et réseaux d'autobus, a atteint ses limites de capacité. Ceci est surtout vrai en ce qui concerne la ville de Luxembourg pour l'axe Gare-Centre (plus de 120 autobus dans un sens en heure de pointe).

\$P-7

Le problème qui se pose concrètement pour la ville de Luxembourg est dû au fait que la Gare se trouve à environ 1,5 km du centre de la Ville. Il n'est dès lors à l'heure actuelle pas possible d'accéder par le train directement au Centre-ville.

M. Groff rappelle le principe de base de la solution préconisée par l'étude **Luxtraffic**, à savoir de combiner la desserte urbaine et le service ferroviaire régional avec un même véhicule<sup>22</sup>. En ce qui concerne les tracés à fixer, il faut partir de l'axe nord-sud existant pour prévoir différentes extensions, qui peuvent être réalisées dans plusieurs étapes.<sup>23</sup> M. Groff souligne le rôle important du bus comme mode de transport collectif et notamment comme réseau d'apport. Il rappelle les propos du Professeur Brändli qui a estimé que le chemin vers le nouveau tram passe par un bon réseau d'autobus circulant sans obstacle. On peut ainsi imaginer de prévoir, à l'heure actuelle déjà, des couloirs d'autobus là où un jour le tram passera. Pour les distances plus longues, il faudra prévoir des trains express qui s'ajouteront donc aux dessertes par **tram régional**.

Les coûts du projet **Luxtraffic** devront être mis en relation avec les coûts externes imputables au trafic automobile au Luxembourg qui peuvent être estimés à 7 milliards LUF par an. Il ne faut pas non plus perdre de vue que le chiffre de 30 milliards LUF qui est avancé englobe la construction d'un nouvel atelier pour les CFL et le remplacement du matériel roulant classique des CFL par de nouveaux véhicules.

M. Groff rappelle également que l'étude **Luxtraffic** a évalué la rentabilité sociale du projet en tenant compte des effets externes que sont notamment le temps gagné, l'environnement, les coûts du trafic individuel et les accidents. Le calcul a abouti à un facteur de rentabilité de 2,6 - soit 1,60 francs de bénéfice pour chaque franc investi dans le projet.

<sup>22</sup> Pour les avantages du système, voir page 2 de la prise de position écrite

<sup>23</sup> Pour le détail, voir page 3 de la prise de position écrite

Le tram devra évoluer en ville sur un site propre intégral, totalement séparé du trafic individuel, et il devra avoir une priorité absolue aux croisements et feux rouges. Sur les lignes ferroviaires, il devra bénéficier d'une priorité suffisante par rapport aux autres catégories de trains.

M. Groff souligne l'importance d'une coordination renforcée entre l'Etat, investissant dans l'amélioration des transports en commun et les communes compétentes pour l'aménagement et l'extension des agglomérations.

Dans les années à venir, il faudra faire le nécessaire pour que ce projet soit concrétisé. A cet effet, l'enquête réalisée auprès des ménages en automne 1995 a une grande importance.

En accord avec la Ville de Luxembourg, il est prévu de créer trois groupes de travail, qui s'occuperont des aspects suivants

groupe 1 Organisation et financement

\$P-8

groupe 2 Aspects techniques (planification et réalisation)

groupe 3 Promotion du transport public

La coordination du travail de ces trois groupes sera assuré par un groupe de pilotage. Il y a en plus création du groupe d'accompagnement auquel a fait référence Mme la Ministre des Transports dans son intervention.

M. Groff est d'avis que le système proposé est à la mesure de la ville de Luxembourg et qu'il aura un impact économique et environnemental positif pour le Luxembourg, voire pour la Grande Région.

\*

Luxembourg, le 9 mai 1996

Le Secrétaire  
Marianne Goebel

Le Président  
Camille Weiler

\$P-9

\$GR-tableau

\$P-10

\$GR-tableau

\$P-11

\$P-tableau

\$P-12

**P-1995-O-TR-08-01**4147 Débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**

## COMMISSION DES TRANSPORTS

Procès-verbal de la réunion du 20 mars 1996

Ordre du jour:

4147 Débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**

- Désignation du rapporteur
- Préparation du débat d'orientation

Présents: MM. François Bausch, Willy Bourg, Mme Anne Brasseur, MM. Roger Klein, Jean-Pierre Koepp, Nico Loes, Marcel Glesener en remplacement de M. Nicolas Strotz, Camille Weiler, Marc Zanussi, membres de la Commission des Transports  
M. Alain Groff, Ministère des Transports  
Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés

Excusé: M. Edouard Juncker,

\*

Présidence: M. Camille Weiler, Président de la Commission

\*

**4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic**

M. le Président Camille Weiler fait le point des auditions non publiques qui se sont déroulées en date des 13 et 14 mars 1996. Les remarques qui ont été faites par les participants au sujet du projet **Bahnhybrid** peuvent, dans leur ensemble, être considérées comme très positives. n y a également eu des prises de position plus négatives de la part de deux organisations, prises de position qui semblent être dues à un manque d'information des organisations concernées.

\$P-2

M. Marc Zanussi rappelle que la Commission avait opté pour la procédure d'auditions non publiques permettant l'échange d'informations détaillées sur le projet et que ces auditions devaient être suivies d'un "hearing" public en date du 28 mars 1996. M. Zanussi se prononce en faveur de la tenue de ces auditions publiques. Celles-ci ont en effet été annoncées dans la presse et aux organisations ayant participé aux auditions non publiques. Si la Commission décide de ne pas tenir ces auditions publiques, elle aura éventuellement du mal à justifier cette décision vis-à-vis des participants et du public en général. M. Zanussi est d'avis que ces auditions publiques seront l'occasion de faire de la publicité pour le projet

"**Bahnhybrid**". Il estime en outre que ces auditions pourront être limitées à un après-midi, si on décide de limiter le nombre d'intervenants.

La tenue d'auditions publiques comporte pour M. François Bausch le risque de se livrer à un exercice répétitif de ce qui a déjà été dit au cours des auditions non publiques. Il est d'avis qu'au lieu de procéder à ces auditions publiques, il convient d'avancer la date prévue pour la tenue de ce débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**.

Pour M. Willy Bourg' les auditions non publiques ont été très positives, mais il estime que le fait de vouloir refaire cet exercice dans le cadre d'auditions publiques posera problème. Il partage plutôt l'avis de M. Bausch en ce qui concerne l'avancement de la date prévue pour le débat public à la Chambre.

Mme Anne Brasseur a pu constater qu'au cours de ces auditions non publiques, ceux qui connaissaient déjà bien le sujet ont assisté aux discussions du début à la fin et que par contre ceux qui étaient mal informés sur le sujet n'ont pas assisté aux présentations des autres participants. En ce qui concerne la question de savoir s'il convient de tenir également les auditions publiques initialement prévues, elle pense que le risque de confrontation entre la Confédération du Commerce, d'une part, et les autres organisations, d'autre part, est trop grand et que trop de poids sera ainsi donné à l'avis de la Confédération du Commerce. Dans ces conditions, elle se prononce contre l'organisation d'auditions publiques. Mme Brasseur souligne encore que les prises de position des différentes organisations ont déjà été présentées par celles-ci au public.

M. Marc Zanussi est d'avis que la Commission devra réagir face à la prise de position de la Confédération du Commerce. Mme Brasseur fait remarquer que cette prise de position reflète en réalité l'avis de la FLEA sur l'étude **Luxtraffic**.

M. Alain Groff informe les membres de la Commission que Madame la Ministre des Transports est plutôt contre la tenue d'auditions publiques. Elle estime que ces auditions ne constituent pas le meilleur moyen de promotion pour le projet "**Bahnhybrid**".

M. le Président Camille Weiler constate que la majorité des membres de la Commission se prononce contre la tenue des auditions publiques prévues pour le 28 mars 1996 et en faveur d'un avancement de la date prévue pour le débat d'orientation. La Commission décide encore d'informer le public de cette décision par voie d'un communiqué de presse (voir en annexe).

\$P-3

La Commission désigne ensuite à l'unanimité M. Marc Zanussi rapporteur pour ce débat d'orientation.

\*

Après échange de vues, la Commission décide d'organiser des entrevues avec Madame la Ministre des Transports, les représentants de la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois et les représentants des syndicats au sujet du projet de réforme des chemins de fer luxembourgeois.

Le Secrétaire  
Marianne Goebel

Le Président  
Camille Weiler

\$P-4

\$GR-annexes

**P-1995-O-TR-09-01**

Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Rapporteur: M. Marc Zanussi

Procès-verbal de la réunion du 28 mars 1996

Ordre du jour:

I. 4147 Débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** - Rapporteur: M. Marc Zanussi

- Préparation du débat d'orientation

II. 4041 Projet de loi portant approbation de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) en date, à Genève, du 31 mai 1985

- Désignation du rapporteur

- Examen du projet de loi

\*

Présents : MM. François Bausch, Edouard Juncker, Roger Klein, Gast Gibéryen en remplacement de M. Jean-Pierre Koepp, John Schummer, Nicolas Strotz, Camille Weiler, Marc Zanussi, membres de la Commission des Transports

Mme Marianne Goebel, Greffe de la Chambre des Députés

Excusés: Mme Anne Brasseur, M. Nico Loes,

\*

Présidence: M. Camille Weiler, Président de la Commission

\*

I 4147 Débat d'orientation Sur l'étude **Luxtraffic**

M. le rapporteur Marc Zanussi rappelle que la Commission a décidé lors de sa dernière réunion de ne pas tenir les auditions publiques prévues pour le 28 mars 1996.

Il avait été décidé également d'informer le public de cette décision par voie d'un communiqué de presse émanant du Greffe de la Chambre des Députés.

Or, la presse a déjà été informée des décisions prises par la Commission avant l'envoi dudit communiqué de presse. M. le rapporteur estime dès lors que pour ce débat

\$P-2

d'orientation, il faudra adopter une ligne de conduite commune en ce qui concerne les rapports des membres de la Commission avec la presse.

M. le rapporteur Marc Zanussi informe encore les membres de la Commission qu'il se propose de présenter la prochaine fois un canevas des points qui devront, à son avis, être traités dans le rapport de la Commission.

En ce qui concerne la date proposée pour le débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**, à savoir la semaine du 20 mai prochain et de préférence le 22 mai prochain, la Commission constate qu'un certain nombre de ses membres participeront, au cours de cette semaine et en tant que représentants de l'Association des Villes et Communes luxembourgeoises, à une conférence qui aura lieu à Thessalonique en Grèce. Il est probable que d'autres membres de la Chambre des Députés participeront également à cette conférence. En raison de l'indisponibilité au cours de la semaine en question d'un nombre important de membres de la Chambre des Députés, dont une partie des membres de la Commission des Transports, celle-ci estime qu'il convient de modifier la date retenue initialement pour ce débat et d'en informer le Président de la Chambre des Députés.

La Commission décide de proposer au Président de la Chambre des Députés de ne pas tenir de séances publiques au cours de la semaine du 20 mai 1996 et de prévoir des séances publiques, dans la mesure du possible, pour la semaine du 3 juin 1996. La Commission propose alors de tenir le débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** au cours de la semaine du 3 juin 1996, sinon au cours de la semaine du 11 juin 1996.

**P-1995-O-TR-10-01**

4147 Débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** - Rapporteur: M. Marc Zanussi

**I. 4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic**

M. le rapporteur Marc Zanussi présente aux membres de la Commission un canevas des points devant, à son avis, être traités dans le rapport de la Commission.

Après échange de vues, la Commission décide d'apporter des précisions à quelques points indiqués sur la liste (voir en annexe).

**P-1995-O-TR-11-02**

Débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic** - Rapporteur: M. Marc Zanussi

\$P-5

II 4147 Débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**

La Commission constate qu'une date n'a pas encore été fixée pour le débat d'orientation sur l'étude **Luxtraffic**. La Commission décide d'informer M. le Président de la Chambre des Députés qu'elle insiste pour que ce débat d'orientation ait lieu avant la fin de la session ordinaire en cours, donc au plus tard au cours de la semaine du 8 au 12 juillet 1996.

**Q-1995-O-E-0360-01**

Question 360 M. François Bausch concernant l'exploitation du réseau Bahnhybrid prévu par l'étude **Luxtraffic**

Question 360 (19.4.96) de **M. François Bausch** (DÉI GRENG) concernant **l'exploitation du réseau Bahnhybrid prévu par l'étude Luxtraffic**

Dans sa dernière édition, un périodique syndical fait état de rumeurs selon lesquelles il existerait un accord entre la Bourgmestre de la Ville de Luxembourg et le Ministère des Transports pour la création d'une nouvelle société qui regrouperait aussi d'autres communes concernées ayant pour objet l'exploitation du réseau **Bahnhybrid** prévu par l'étude **Luxtraffic**. La Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (SNCF) ne ferait pas partie de cette société.

Est-ce que Madame la Ministre peut confirmer ces informations?

Madame la Ministre trouve-t-elle logique d'exclure la SNCF de l'exploitation du réseau ferroviaire **Bahnhybrid**?

Quels sont les arguments qui plaident en faveur de ce choix qui me paraît tout à fait contestable? Madame la Ministre n'est-elle pas d'avis que l'exploitation du transport de voyageurs par rail devrait être confiée à la SNCF, société existante pouvant faire valoir une longue expérience dans ce domaine?

Etant donné qu'il semble tout à fait logique d'associer toutes les villes et communes concernées mais aussi les autres acteurs du transport en commun, pourquoi Madame la Ministre n'envisage-t-elle pas la création d'une société nationale de transport dans laquelle les bus RGTR, AVL et TICE ainsi que les villes et communes concernées seraient représentés?

**Q-1995-O-E-0360-02****Réponse du Ministre des Transports à la Question 360 concernant l'exploitation du réseau Bahnhybrid prévu par l'étude Luxtraffic**

Réponse (25.4.96) de **Mme Mady Delvaux-Stehres**, *Ministre des Transports*

Il n'est pas dans mes habitudes de commenter les rumeurs, qu'elles soient colportées par la presse syndicale ou autrement.

Dans le cadre de l'audition parlementaire sur les suites à réserver à l'étude **Luxtraffic** que la Commission des Transports de la Chambre des Députés avait organisée les 13 et 14 mars dernier j'avais l'occasion d'esquisser la manière dont le Gouvernement entend appréhender le dossier.

Ensemble avec la Ville de Luxembourg et en étroite collaboration avec plusieurs ministères directement impliqués, les CFL, le Syvicol et le secteur économique et syndical des transports, mon département se propose d'organiser l'étude du dossier en question sous les trois angles de vues suivants:

- organisation et financement du projet **Bahnhybrid**, y compris son insertion dans l'organisation existante des transports publics;
- planification et réalisation du projet **Bahnhybrid**;
- promotion des transports publics.

Il est évident que les CFL seront intimement impliqués dans ces études dont les conclusions ne pourront que bénéficier du savoir technique et de l'expérience de notre société nationale des chemins de fer.

Pour le reste, l'honorable député conviendra avec moi qu'il est logique d'attendre l'aboutissement des études en question avant de se prononcer sur les autres questions soulevées.

**C-1994-O-047-0010****Question 9 avec débat (Etude «Luxtraffic»)****10. Question 9 avec débat (Etude «Luxtraffic»)**

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Här President, dir Dammen an dir Hären. Ech hun déi Fro gestallt, well ech der Iwwerzegung sin, dass déi ganz Diskussioun ronderëm d'**Luxtraffic**-Etüd nët diirf eng Diskussioun gin, déi sech reng ronderëm de Budget situéiert. Ech weess zwar, dass theoretesch gesinn d'Regierung kéint higoen an einfach iwwer de Fonds des rails, dee jo geschafe gin as, soen, mir setzen all Jor elo déi néideg Kreditter an de Budget dran. Wann d'Châmber dann de Budget an där Form stëmmt as automatesch och d'**Luxtraffic** an där Ausrichtung, wéi d'Regierung se gesäit, mat guttgehescht.

Ech sin awer der Iwwerzegung, dass an deem Stadium wou mer mat där Etüd sin, misst

1. d'Parlament méi mat abezu gin an d'Diskussiounen, an
2. eng fundamental öffentlech Diskussioun gefouert gi mat der Regierung ronderëm dee Projet, an dofir hun ech eng ganz Rei Froën opgeworf, fir nach méi am Detail gewuer ze gin, wou mer all dru sin.

Den Här Staatsminister huet eis elo a sénger Deklaratioun een neit Element gesot, dat as, dass elo eng Persoun agestellt gin as, e "Monsieur **Bahn-Hybrid**", dee sech soll intensiv mam Projet befaassen. Ech géing awer mengen, dass et vläicht néideg wär, dass een nach e puer méi verdéiften Explikatioune misst kréien.

Mir hun et hei mat engem Projet vun enger grousser finanzieller Envergure ze din. Dofir as et wichteg, dass och do Klorheet vun Ufank un herrscht.

Dat éischt war dofir emol fir ze froën, inwiefern dass d'Regierung insgesamt eng Analys gemaacht huet? Ech weess dass d'Regierung selwer eng Klausurtagung hat am Mäerz iwwer déi ganz Etüd, wéi se vum Expärebüro virgeluegt gin as. Huet d'Regierung do Divergences de vues mat de Propositionen, déi vum Expärebüro gemaacht gi sin?

Dat anert as. Et war gesot gin am Hierscht d'lescht Jor vun der Mme Minister virun der Transportkommissioun vum Parlament, dass si Enn Abrëll, Ufängs Mee géing virun d'Châmber kommen, fir d'éischt nach eng Kéier virun d'Kommissioun fir déi definitiv Positioun vun der Regierung matzedelen, an da soll en Débat d'orientation stattfannen hei am Parlament. Do wollt ech froë firwat dat bis haut nach nët geschitt as?

De President vun der Transportkommissioun huet gemengt, et wiren nach verschidden Divergenzen do an de Majoritéitsfraktiounen. Ech hun deemools gemengt, dat géing mech nët zefriddestellen, well ech der Meinung wär, dass d'Châmber hirem Rôle soll gerecht gin a soll Diskussioune féieren, an d'Fraktiounen sollen hir Divergenze selwer ausklären.

Dofir wéisst ech gären ob da schlussendlech eng Kéier dat stattfënt, a virun allem ob et nach virum Summer stattfënt?

Ech mengen, dass ee misst virum Summer esou eng Debatt féieren, wou och a Form vun enger Motioun eng ganz Rei Saache misste festgehale gin.

M. le Président.- D'Wuert huet d'Transportministerin, d'Mme Mady Delvaux-Stehres.

Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.- Här President. Ech menge schon, dass mer nach ganz vill mussen iwver **Luxtraffic** diskutéieren an déi Haaptfro, déi gestallt gin as, as jo haut an der Erklärung zur Lag vun der Natioun schon ugeschwat gin.

\$P-1

Wat wichteg as, d'Regierung huet "jo" gesot zum Prinzip **Bahn-Hybrid** an ech ersträichen, "jo" zum Prinzip, ouni dass dat heescht, dass onbedingt de ganze Konzept **Luxtraffic**, wéi en do läit, esou ëmgesat gët, dass en iwver d'Grenze vum Land erausgeet, wat heescht dass mer musse véier Stroumsysteme lokomotiven oder Tramen hei zu Lëtzebuerg hun.

Déi Froë musse mer selbstverständlech diskutéieren.

Déi zweet Fro as, mir sin an der Preparatiounsphase, mir huelen déi Donnëen, déi souwuel d'Etüd **Luxtraffic**, wéi och Prognos-Etüd fir d'Route du Nord, wou jo och Verkéiersmobilitéitstatisticken dra sin, a mir wëllen déi "à jour" setzen, esou dass mer se kënne benotzen. Da wëlle mer profitéiere vum Recensement fiscal vum Hierscht, fir eng Enquête ze maachen iwver d'Fräizäitmouvementer vun de Leit. Wa mer schon eng Verkéiersplanung maachen, solle mer kucken esouvill Donnëe wéi méiglech doranner ze kréien.

Dat as also eng Aarbecht, déi ganz sécher muss vun de Spezialiste gemaacht gin am Ministère, - Aménagement du Territoire, Travaux publics an Transports zesummen - an ech begréissen och, dass mer dat kënnen zesumme maachen, dass mer zesummen eng Base de données hun, fir iwverhaapt kënnen eng Verkéiersplanung ze maachen.

Ech sin all Moment bereet iwver de Konzept, iwver d'Aarbecht, iwver d'Entwécklung, wou mer dru sin, ze diskutéieren. Mä ech froë mech: Wou as déi richtig Plattform fir dat doen ze diskutéieren a wou as déi Form, déi mer fanne fir dat ze diskutéieren?

Ech wëll gär en Echange vun Iddiën hun, vu Konzepter, mä ech froë mech, ob eng Plénière vun der Châmber, wou jiddereen eng Interventioun mécht a kee Fro- an Äntwertspill as, déi richtig Plaz as fir deen Débat ze féieren? Ech géif e léiwer ganz grouss mat allen Deputéierte féieren.

Ech wëll derbäi soen, dass mir wuel an der Châmber an an der Regierung diskutéieren, mä et as awer och e Projet deen d'Gemengen eppes ugeet, un éischer Plaz d'Gemeng Lëtzebuerg, well jo awer e groussen Deel vun där **Luxtraffic** sech um Territoire vun der Stad ofspillt, quitte dass se driwwer erausgeet. Mir mussen en Dialog fanne mat dene Randgemenge vun der Stad Lëtzebuerg. Ech wär frou, wa mer déi esou fréi wéi méiglech, soubal wéi mer eis decidéiert hun, wéiwäit mer fuere mam **Bahn-Hybrid**, mat an déi Diskussioun géifen eranzéien. A mir hun déi ganz, ganz schwéier Fro vun der Finanzéierung ze diskutéieren, emol nët vum Investissement, mä vun de Fonctionnementskäschten.

Ech si frou, fir all Suggestioun, all Débat, an ech froën Iech: Wou as déi richtig Plaz, wou as dee Forum, wou mer déi Froën a Rou kënnen diskutéieren? Well mir schéngt et jiddefalls, no dem Tour, deen ech gemaacht hun, klor, dass eigentlech jidderee "jo" seet zum **Bahn-Hybrid** an de Problem läit an der Planung an am Detail.

Dofir d'accord mat engem Débat, mä wou as dee richtege Forum fir dass mer mat all dene Concernéierten deen Débat kënne féieren?

M. le Président.- Den Här Bausch huet d'Wuert nach eng Kéier gefrot.

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- D'Mme Minister huet elo grad gesot zu deem Débat: Wat solle mer hei diskutéieren? An der Vergaangenheet war et jiddefalls esou am Parlament, dass virun engem Débat d'orientation eng ganz Rei Hearingen organiséiert gi sin, an ech mengen awer, dass esou en Débat

\$P-2

d'orientation hei am Parlament mat Hearingen, wou een engersäits verschidden Associatioune kënt invitéieren, wou een d'Gemenge kënt invitéieren, wou een hei emol kënt diskutéieren, dass dat wierklech nätzlech kéint si fir e ganze Koup Saachen ze klären.

Well ech wëll drun erënneren, dass an der Tëschenzäit z.B. och bei de Gewerkschaften eng ganz Rei Saache geeschteren an Ängschte ronderëm schwiewen, déi zu engem groussen Deel onberechtigt sin, fir méng Begrëffer, mä déi awer kënnen derzou bäidroën, dass et ëmmer méi an d'Richtung geet, dass d'Etüd zerried gët aplaz dass kontrovers oder am Groussen no baussen alles diskutéiert gët. Ech sin der Menung, dass d'Châmbre de gëegente Plenum kéint sin. Ech hun dofir nach eng lescht Zousazfro un Iech.

Et as jo nët nëmmen d'Stad Lëtzebuerg, déi soll matabezu gin an dee Projet, et si jo e ganze Koup aner Gemengen, déi musse matabezu gin, a mir wësse jo awer wéi schwéier déi Gemenge sech gedoën hun an dene leschte Joren, fir an öffentlech Verkéiersmëttelen ze investéieren. Wéi gesitt Dir d'Strategie z.B. fir dene Gemengen dat klorzemaachen, fir dass se awer elo hei musse waarscheinlech mat an irgendenger Form aklammen, och an der Finanzéierung herno?

M. le Président.- D'Mme Minister huet d'Wuert.

Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports.- Nach eng Kéier jo zu engem Débat. Et as awer un der Châmbre fir hir Aarbechten ze organiséieren. Ech hun domat iwwerhaapt kee Problem.

Wat d'Abzéiung vun de Gemengen ubelaangt, sécher kann d'Châmbre do e Wuert matschwätzen. Méng Strategie as jiddefalls, dass mer emol musse beweisen, dass dat e Konzept as dee Succès huet. Ech sin och iwwerzeegt, dass dann déi Gemenge ronderëm Demandeur si fir do kënne matzemaachen. Mä ech géif awer dervir warnen, fir elo d'Finanzéierung schon esou an de Vierdergrond ze setzen éier mer de Konzept hun, éier mer d'Emgehung hun. Well et as awer sécher dee beschte Moyen fir enger gudder Iddi ze schueden, wou mer derfir sin, well mer d'Mobilitéit vun de Leit gären um öffentlechen Transport verbessern, wa mer elo eis d'Käpp aschloen iwwer d'Finanzéierung, éier mer emol iwwerhaapt dee ganze Konzept do stoen hun.

Dat wär jhust méng Recommandatioun fir dee ganzen Débat.

M. le Président.- Domadder wir dee Punkt ofgeschloss. Wat eisen Ordre du jour vun der nächster Woch betrëfft sief nach eng Kéier drun erënnert, dass mer esou siégéieren wéi dat op der Convocatioun festgehalen as, a wéi ech et ufangs der Sitzung gesot hun. Dat heescht nach eng Kéier kuerz: Mëttwoch de Mueren, 10. Mee vun 10.30 bis 13 Auer, nomëttes vun 13.30 bis 19.00 Auer, an owes vun 20.00 bis 22.00 Auer.

En Donneschdeg de Mueren, 11. Mee vun 9.00 bis 12.30 Auer an nomëttes vun 13.30 Auer bis zum Schluss vun der Diskussioun. Dat as de Punkt 1, d'Debatten zur Lag vun der Natioun, an da kënt en 2. Punkt derbäi, an zwar d'Motioun vun der Mme Renée Wagener betreffend den Accord egründerung/CEGEDEL.

Dir Dammen an dir Hären, domadder wir d'Sitzung vun haut opgehewen.

(Fin de la séance publique à 16.18 heures)

**P-1994-O-COTRA-05-10**

Demande d'interpellation de M. Bausch au sujet de l'étude "**Luxtraffic**"

X.- Demande d'interpellation de M. Bausch au sujet de l'étude "**Luxtraffic**"

\$P-0005

X.- Demande d'interpellation de M. Bausch au sujet de l'étude "**Luxtraffic**"

Par lettre du 12 octobre 1994 M. Bausch a informé Madame la Présidente qu'il souhaite que le débat d'actualité, dans le cadre duquel l'interpellation sera traitée, soit organisé dans des délais raisonnables. La Commission de Travail reviendra ultérieurement.



**Chapitre 2**  
**Références des documents**  
**abordant le sujet**  
**« Tram régional »**

IDENTIFIANT	POIDS	INTITULE DU DOCUMENT
C-1996-O-009-0001	120	Débat d'orientation sur le tram régional (BTB-2002) - N 4147
J-1996-O-0623	097	Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002)
C-1997-O-010-0004	026	Projet de loi 4330 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1998
P-1997-O-TR-10-02	025	Echange de vues avec des représentants des syndicats FNCTTFEL et SYPROLUX sur le projet BTB
C-1994-O-051-0002	022	Débat sur l'état de la Nation
E-1996-17-07	021	Ministère des Transports – Rapport d'activité 1995 : Projet de tram régional (“BahnHybrid”)
C-1996-O-038-0003	018	Projet de loi 4265 1 approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2 ...
C-1998-O-021-0002	018	Interpellation de M. François Bausch au sujet des instruments tarifaires dans le domaine du transport (Discussion générale)
P-1995-O-TR-04-01	017	Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic Présentation de: 1. Mme la Ministre des Transports
P-1998-O-TR-01-01	017	Echange de vues avec des représentants du bureau d'études Ha Con sur le projet BTB
C-1994-O-052-0001	016	Débat sur l'état de la Nation (suite)
J-1996-O-0044	015	PROJET DE LOI concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997
C-1997-O-055-0005	015	Question avec débat 16 de M. François Bausch relative au projet Bus-Tram-Bunn (BTB)
C-1994-O-056-0009	013	Proposition de loi 4046 de Robert Garcia relative à la création d'une Cité de l'Art, du Livre et de la Musique à Luxembourg
C-1998-O-002-0006	013	Question 20 avec débat de M. François Bausch relative à l'exploitation du futur réseau de tramway régional (BTB)
C-1994-O-047-0010	012	Question 9 avec débat (Etude «Luxtraffic»)
Q-1997-O-E-0401-02	011	Réponse du Ministre des Transports à la Question 401 concernant le texte publicitaire sur le projet "BTB" (parue dans la presse le 9 juillet 1998)

<b>Q-1997-O-E-0404-02</b>	011	<b>Réponse du Ministre des Transports à la Question 404 concernant la publicité pour le projet BTB</b>
<b>C-1996-O-030-0004</b>	010	Interpellation de M. Jacques-Yves Henckes sur les activités du Fonds d'Aménagement et d'Urbanisation du Plateau du Kirchberg (Suite)
<b>P-1996-O-TP-18-01</b>	010	Hearing avec un représentant des communes concernées et un représentant de l'Associatioun fir de Grengewald sur le projet de loi 4263 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
<b>P-1996-O-EAT-09-01</b>	010	Hearing avec un représentant des communes concernées et un représentant de l'Associatioun fir de Grengewald sur le projet de loi 4263 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
<b>C-1997-O-017-0001</b>	010	Projet de loi 4330 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1998 (Suite)
<b>C-1997-O-044-0001</b>	010	Débat sur l'état de la Nation (Suite)
<b>P-1996-O-TR-13-02</b>	009	Echange de vues avec des représentants de la Direction Générale des CFL et de la FNCTTFEL et du SYPROLUX sur le récent accident ferroviaire et la sécurité ferroviaire en général
<b>C-1998-O-012-0003</b>	009	Projet de loi 4450 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1999 (Suite)
<b>C-1996-O-058-0002</b>	008	Projet de loi 4263 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
<b>C-1996-O-059-0003</b>	008	Projet de loi 4263 autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck (Suite)
<b>C-1998-O-011-0002</b>	008	Projet de loi 4450 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1999
<b>C-1994-O-047-0006</b>	007	Déclaration de politique générale sur l'état de la Nation (suite)
<b>Q-1995-O-E-0360-01</b>	007	<b>Question 360 (19.4.96) de M. François Bausch (DÉI GRENG) concernant l'exploitation du réseau Bahnhybrid prévu par l'étude Luxtraffic</b>
<b>Q-1997-O-E-0109-02</b>	007	<b>Réponse du Ministre des Transports à la Question 109 concernant le projet "Bahnhybrid"</b>
<b>C-1997-O-041-0002</b>	007	Débat d'actualité sur la politique d'investissement du Gouvernement
<b>P-1995-O-TR-08-01</b>	007	<b>4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic</b>
<b>P-1997-O-TR-10-01</b>	007	Echange de vues avec des membres de la Direction générale des CFL sur un premier bilan de l'exécution de la réforme ferroviaire de 1997 (loi du 28 mars 1997)
<b>P-1995-O-TR-05-01</b>	006	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 1. FNCTTFEL</b>

<b>P-1995-O-TR-05-05</b>	006	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 5. TICE</b>
<b>P-1995-O-TR-07-02</b>	006	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 2. M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire</b>
<b>P-1995-O-TR-07-04</b>	006	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 4. M. Alain Groff, Ministère des Transports</b>
<b>P-1996-O-TR-03-01</b>	006	Entrevue avec les représentants de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports et de la FNCTTFEL au sujet du projet de réforme des chemins de fer luxembourgeois
<b>P-1996-O-TP-14-01</b>	006	Echange de vues sur la transformation de l'actuelle voie rapide à Luxembourg-Kirchberg en boulevard urbain
<b>Q-1997-O-E-0401-01</b>	006	<b>Question 401 de Mme Anne Brasseur concernant le projet BTB</b>
<b>J-1998-O-0074</b>	006	PROJET DE LOI N°4450/01C concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1999
<b>C-1998-O-029-0008</b>	006	<b>Question 4 avec débat de M. François Bausch relative à l'impact du projet BTB 2002</b>
<b>C-1994-O-014-0003</b>	005	Question 2 avec débat.
<b>Q-1994-O-D-0002-01</b>	005	Question 2 avec débat.
<b>J-1995-O-0030</b>	005	N° 4070/1B PROJET DE LOI concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1996
<b>P-1995-O-TR-03-01</b>	005	<b>Préparation du débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic: Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques</b>
<b>P-1995-O-TR-07-01</b>	005	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 1. SYVICOL</b>
<b>Q-1995-O-E-0360-02</b>	005	<b>Réponse (25.4.96) de Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports, concernant l'exploitation du réseau Bahnhybrid prévu par l'étude Luxtraffic</b>
<b>C-1997-O-040-0001</b>	005	Déclaration de politique générale sur l'état de la Nation de Monsieur Jean-Claude Juncker, Premier Ministre, Ministre d'Etat
<b>Q-1998-O-D-0004-01</b>	005	<b>Question 4 avec débat de M. François Bausch concernant l'impact du projet BTB 2002</b>
<b>Q-1998-O-E-0045-02</b>	005	<b>Réponse du Ministre des Transports à la Question 45 concernant le coût de fonctionnement du futur tram (réductions salariales)</b>
<b>C-1994-O-043-0007</b>	004	Projet de loi 3977 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

<b>C-1994-O-049-0001</b>	004	Débat sur l'état de la Nation (suite)
<b>C-1995-O-016-0001</b>	004	Projet de loi 4070 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1996
<b>P-1995-O-TR-05-03</b>	004	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 3. Actioun Öffentlichen Transport</b>
<b>P-1996-O-TR-03-04</b>	004	Projet de loi 4145 portant approbation du Protocole portant amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 6 octobre 1989
<b>P-1996-O-TR-05-01</b>	004	<b>4147 Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002)</b>
<b>Q-1996-O-E-0029-02</b>	004	Réponse (25.10.96) de Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports à la question 29 concernant la réalisation d'un parking sous-terrain dans l'avenue Monterey.
<b>P-1996-O-TR-02-03</b>	004	<b>4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic</b>
<b>C-1996-O-010-0005</b>	004	<b>Débat d'orientation sur le tram régional (BTB-2002) (Suite)</b>
<b>P-1996-O-TR-04-01</b>	004	<b>4147 Débat d'orientation sur le tram régional (BTB - 2002)</b>
<b>C-1996-O-046-0001</b>	004	Débat sur l'état de la Nation (Suite)
<b>P-1996-O-FI-29-01</b>	004	4330 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1998
<b>C-1997-O-016-0001</b>	004	Projet de loi 4330 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1998 (Suite)
<b>Q-1997-O-D-0016-01</b>	004	<b>Question avec débat 16 de M. François Bausch concernant le projet BTB</b>
<b>P-1995-O-TR-01-05</b>	004	<b>Décision à prendre concernant la lettre de M. François Bausch au sujet de la tenue de hearings en vue de l'organisation d'un débat d'orientation relatif à l'étude Luxtraffic</b>
<b>Q-1997-O-D-0020-01</b>	004	<b>Question 20 de M. François Bausch concernant le projet de l'exploitation du futur réseau de tramway régional (BTB)</b>
<b>C-1995-O-022-0008</b>	003	Projet de loi 4082 relatif à la construction de bâtiments pour le nouveau Lycée de Luxembourg et l'American International School ainsi que d'une structure d'accueil pour les élèves et d'un complexe sportif dans le cadre du campus scolaire du Geess
<b>C-1995-O-023-0003</b>	003	Projet de loi 4082 relatif à la construction de bâtiments pour le nouveau Lycée de Luxembourg et l'American International School ainsi que d'une structure d'accueil pour les élèves et d'un complexe sportif dans le cadre du campus scolaire du Geess
<b>C-1995-O-041-0002</b>	003	Débats sur l'état de la nation

<b>C-1995-O-043-0002</b>	003	Débat sur l'état de la nation
<b>P-1995-O-TR-02-03</b>	003	<b>Préparation du débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Décisions à prendre quant à l'organisation des auditions publiques et du débat d'orientation</b>
<b>P-1995-O-TR-04-03</b>	003	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic Présentation de : 3. RGTR</b>
<b>P-1995-O-TR-10-01</b>	003	<b>4147 Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Rapporteur: M. Marc Zanussi</b>
<b>P-1995-O-TR-05-04</b>	003	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 4. Mouvement écologique</b>
<b>J-1996-O-0306</b>	003	PROJET DE LOI 1 approuvant le protocole additionnel du 28 Janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2 approuvant ...
<b>C-1996-O-030-0002</b>	003	Interpellation de Monsieur Jacques-Yves Henckes sur les activités du Fonds d'Aménagement et d'Urbanisation du Plateau du Kirchberg
<b>C-1997-O-003-0005</b>	003	Débat d'actualité dans le contexte de la Conférence de l'ONU à Kyoto sur les changements climatiques
<b>P-1995-O-COTRA-03-15</b>	003	<b>Etude Luxtraffic</b>
<b>P-1997-O-TR-06-02</b>	003	<b>Présentation de l'état actuel du dossier BTB</b>
<b>P-1995-O-EAT-12-01</b>	003	Présentation de l'étude d'impact sur la route dite du Nord et discussion
<b>C-1997-O-042-0001</b>	003	Débat sur l'état de la Nation
<b>C-1997-O-043-0001</b>	003	Débat sur l'Etat de la Nation (Suite)
<b>C-1997-O-054-0005</b>	003	Projet de loi 4394 relatif à la construction d'une annexe de la Bibliothèque Nationale à Luxembourg-Kirchberg
<b>J-1997-O-0024</b>	003	PROJET DE LOI n°4330/1A concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1998
<b>Q-1997-O-E-0537-01</b>	003	Question 537 de M. Fernand Greisen concernant le démarrage de certains travaux d'infrastructure concernant la voirie du chemin de fer
<b>C-1994-O-016-0001</b>	002	Projet de loi 3970 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.
<b>C-1994-U-004-0004</b>	002	Déclaration gouvernementale.

<b>C-1994-O-036-0004</b>	002	Débat d'actualité sur la situation de l'emploi
<b>C-1994-O-058-0004</b>	002	Question urgente 538 concernant la rencontre entre un membre du Gouvernement et l'architecte Pei
<b>P-1994-O-FI-24-01</b>	002	Préparation du budget 1996
<b>Q-1994-O-E-0564-01</b>	002	Question 564 (7.7.95) de M. François Bausch (DÉI GRÉNG) concernant le centre de maintenance des CFL
<b>Q-1994-O-E-0564-02</b>	002	Question 564 (7.7.95) de M. François Bausch (DÉI GRÉNG) concernant le centre de maintenance des CFL Réponse de Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports
<b>C-1995-O-038-0001</b>	002	Projet de loi 4128 autorisant le Gouvernement à faire construire une maison de soins à Schifflange
<b>P-1995-O-TR-04-02</b>	002	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic Présentation de : 2. la Société ILReS S.A.</b>
<b>P-1995-O-TR-05-02</b>	002	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 2. Syprolux</b>
<b>P-1995-O-TR-07-03</b>	002	<b>Préparation d'un débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic 3. M. le Ministre des Travaux Publics</b>
<b>P-1996-O-TR-10-02</b>	002	4265 Projet de loi 1° approuvant le protocole additionnel portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2° approuvant les statuts ...
<b>Q-1996-O-E-0029-01</b>	002	Question 29 (18.10.96) de M. François Bausch (DEI GRENG) concernant la réalisation d'un parking sous-terrain dans l'avenue Monterey
<b>J-1996-O-0043</b>	002	PROJET DE LOI concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997
<b>J-1996-O-0049</b>	002	PROJET DE LOI concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997
<b>J-1996-O-0159</b>	002	PROJET DE LOI 1 approuvant le protocole additionnel portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2 approuvant les statuts modifiés ...
<b>J-1996-O-0144</b>	002	PROJET DE LOI autorisant le Gouvernement à procéder à la construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
<b>J-1996-O-0257</b>	002	PROJET DE LOI 1° approuvant le protocole additionnel portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2 approuvant les statuts modifiés ...
<b>P-1994-O-COTRA-05-10</b>	002	<b>Demande d'interpellation de M. Bausch au sujet de l'étude "Luxtraffic"</b>
<b>C-1997-O-014-0001</b>	002	Projet de loi 4353 portant modification de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit

		garantir le rendement et les charges locatifs ...
<b>C-1997-O-014-0004</b>	002	Projet de loi 4353 portant modification de la loi modifiée du 13 avril 1970 fixant les conditions suivant lesquelles le Gouvernement peut soit acquérir certains immeubles présentant un intérêt public, soit garantir le rendement et les charges locatifs ...
<b>P-1996-O-COTRA-03-03</b>	002	Séances publiques des 19, 20 et 21 novembre 1996
<b>C-1997-O-023-0002</b>	002	Projet de loi 4291 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère
<b>P-1997-O-TR-08-01</b>	002	Projet de règlement grand-ducal relatif à l'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg
<b>Q-1997-O-E-0347-01</b>	002	Question 347 de M. François Bausch concernant les dépenses en relation avec l'amélioration des lignes d'autobus
<b>P-1997-O-COTRA-20-03</b>	002	Séances publiques des 30 juin et 1er et 2 juillet 1998
<b>C-1997-O-038-0003</b>	002	Projet de loi 4037 (Suite) modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.
<b>P-1995-O-TR-03-02</b>	002	<b>Préparation du débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic: Réunion informelle avec les personnes et les représentants des instances qui seront invitées à participer aux auditions publiques et non publiques</b>
<b>Q-1997-O-E-0404-01</b>	002	<b>Question 404 de M. François Biltgen concernant la publicité pour le projet BTB</b>
<b>Q-1997-O-E-0537-02</b>	002	Réponse du Ministre des Transports à la Question 357 concernant le démarrage de certains travaux d'infrastructure concernant la voirie du chemin de fer
<b>C-1998-O-005-0008</b>	002	Projet de loi 4423 autorisant le Gouvernement à faire procéder aux travaux d'infrastructures routières et souterraines nécessaires à l'assainissement et à la réurbanisation du quartier "Place de l'Etoile"
<b>E-1998-27-04</b>	002	<b>Rapport d'activité 1997 du Ministère des Transports : Le projet Bus Tram Bunn</b>
<b>C-1991-O-048-0005</b>	001	Débat d'orientation sur la nouvelle liaison routière Luxembourg-Mersch.
<b>J-1993-O-0235</b>	001	Projet de loi 3830 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1994.
<b>C-1994-O-017-0003</b>	001	Projet de loi 3970 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.
<b>C-1994-U-002-0006</b>	001	Déclaration de M. Jacques Santer, Premier Ministre, Ministre d'Etat, concernant le programme gouvernementale.
<b>J-1994-O-0140</b>	001	Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995 - N° 3970.
<b>C-1994-O-030A-0002</b>	001	Déclaration de politique générale de M. Jean-Claude Juncker, Premier Ministre, Ministre d'Etat

<b>C-1994-O-055A-0004</b>	001	Question 13 avec débat concernant l'étude sur la réaffectation du projet gouvernemental du centre d'art contemporain
<b>C-1994-O-046-0001</b>	001	Ordre du jour
<b>C-1994-O-047-0003</b>	001	Communications
<b>C-1994-O-047-0009</b>	001	Projet de loi 4010 portant approbation du Protocole no 2, signé à Strasbourg, le 4 novembre 1993, à la Convention européenne pour la prévention de la torture et des peines ou traitements inhumains ou dégradants, ouverte à la signature, à Strasbourg
<b>C-1994-O-038B-0007</b>	001	Proposition de loi 4021 de M. Robert Garcia relative à la création d'un Centre d'Art contemporain à Luxembourg
<b>C-1994-O-030B-0001</b>	001	Déclaration de politique générale de M. Jean-Claude Juncker, Premier Ministre, Ministre d'Etat
<b>C-1994-O-031-0002</b>	001	Interpellation de M. Camille Gira sur la politique gouvernementale au sujet de l'état sanitaire de nos forêts
<b>C-1994-O-060-0007</b>	001	Proposition de loi 4055 de Monsieur Robert Garcia relative à la création d'un Musée de la Forteresse à Luxembourg
<b>C-1995-O-013-0004</b>	001	Question avec débat 1 relative à l'impact des champs électromagnétiques sur la santé de l'homme
<b>C-1995-O-014-0002</b>	001	Projet de loi 4070 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1996 (suite)
<b>J-1994-O-0457</b>	001	N 4037/4 PROJET DE LOI modifiant et complétant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonde des routes
<b>J-1995-O-0029</b>	001	N° 4070/1A PROJET DE LOI concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1996
<b>J-1995-O-0101</b>	001	N° 4070/3 PROJET DE LOI concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1996
<b>C-1995-O-036-0010</b>	001	Projet de loi 4105 relatif à la construction d'un centre national sportif et culturel à Luxembourg-Kirchberg
<b>C-1995-O-040-0005</b>	001	Déclaration de politique générale sur l'état de la Nation de Monsieur Jean-Claude Juncker, Premier Ministre, Ministre d'Etat
<b>C-1995-O-043-0004</b>	001	Débats sur l'état de la Nation (Suite)
<b>J-1995-O-0222</b>	001	Projet de loi relatif à la construction de bâtiments pour le nouveau Lycée de Luxembourg et l'american school ainsi que d'une structure d'accueil pour les élèves et d'un complexe sportif dans le cadre du campus scolaire du Geessenknaepchen
<b>J-1995-O-0398</b>	001	Débat sur l'Etat de la Nation Orientations budgétaires pour l'exercice 1997

<b>J-1995-O-0343</b>	001	PROJET DE LOI concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1996
<b>P-1995-O-TR-02-01</b>	001	3802 Projet de loi portant réglementation du service des taxis
<b>P-1995-O-TR-09-01</b>	001	<b>Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Rapporteur: M. Marc Zanussi</b>
<b>P-1995-O-TR-11-02</b>	001	<b>Débat d'orientation sur l'étude Luxtraffic - Rapporteur: M. Marc Zanussi</b>
<b>J-1996-O-0046</b>	001	PROJET DE LOI concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997 (N° 4190.1E)
<b>J-1996-O-0068</b>	001	PROPOSITION DE LOI N° 4254 relative à la création d'une Cité de l'Action Culturelle, du Livre et de la Musique à Luxembourg
<b>P-1996-O-TR-07-02</b>	001	Projet de loi 4184 portant modification et complément a) des articles 2, 4 et 5 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques; b) du paragraphe 11, alinéa 2, point c) de la loi ...
<b>P-1996-O-TR-08-01</b>	001	4265 Projet de loi 1° approuvant le protocole additionnel portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2° approuvant les statuts ...
<b>P-1996-O-TR-11-02</b>	001	Projet de loi 4247 portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres du 6 juin 1995 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique amendant l'Accord relatif aux transports aériens, signé à ...
<b>P-1996-O-TR-02-05</b>	001	4190 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997
<b>C-1996-O-008-0001</b>	001	Communications
<b>C-1996-O-010-0004</b>	001	Projet de loi 3794 relative à l'utilisation confinée de micro-organismes génétiquement modifiés et Projet de loi 3793 relative à la dissémination volontaire d'organismes génétiquement modifiés (Suite)
<b>C-1996-O-012-0001</b>	001	Projet de loi 4190 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997 (suite)
<b>C-1996-O-014-0005</b>	001	Projet de loi 4190 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997 (suite)
<b>C-1996-O-016-0001</b>	001	Projet de loi 4190 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1997 (Suite)
<b>C-1996-O-027-0008</b>	001	Projet de loi 3802 portant réglementation des services de taxis

<b>A-1997-025-0001</b>	001	Loi du 28 mars 1997 1) approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2) approuv
<b>J-1996-O-0460</b>	001	PROJET DE LOI relatif à la construction d'un bâtiment pour le Centre de Recherche Public Henri Tudor et le Centre de Technologie de l'Éducation à Luxembourg-Kirchberg
<b>Q-1995-O-E-0007-01</b>	001	Question 7 (11.10.95) de M. François Bausch (DEI GRÉNG) concernant le transport de marchandises
<b>Q-1995-O-E-0471-02</b>	001	Question 471 concernant la mise en place de couloirs d'autobus sur les routes principales du Kirchberg ; Réponse (25.10.96) de M. Robert Goebbels, Ministre des travaux publics
<b>C-1996-O-041-0009</b>	001	Proposition de loi 4254 de M. Robert Garcia relative à la création d'une Cité de l'Action culturelle, du Livre et de la Musique à Luxembourg
<b>Q-1995-O-E-0488-02</b>	001	Question 488 concernant la desserte publique de l'aéroport de Luxembourg ; Réponse (7.8.96) de Mme Mady Delvaux-Stehres, Ministre des Transports
<b>T-1997-O-6249</b>	001	<b>Commission des Transports - visite d'information c/ le futur réseau de tram régional à Sarrebrück – 27 juin 1997</b>
<b>Q-1996-O-E-0404-01</b>	001	Question n° 404 de Monsieur le Député Lucien Clement concernant les modifications opérées sur les lignes reliant Remich, Erpeldange et Ellange à Luxembourg
<b>E-1997-20-04</b>	001	<b>Rapport d'activité 1996 du Ministère des Transports : Le projet Bus Tram Bunn 2002</b>
<b>Q-1997-O-E-0109-01</b>	001	<b>Question 109 de M. Henri Grethen concernant le projet Bahnhybrid</b>
<b>C-1997-O-001-0002</b>	001	Allocution de M. Edouard Juncker, Doyen d'âge
<b>C-1997-O-008-0008</b>	001	Projet de loi 4330 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1998
<b>P-1997-O-TR-04-01</b>	001	4184 Projet de loi portant modification et complément a) des articles 2, 4 et 5 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques; b) du paragraphe 11, lettre C, alinéa 2 (c) de la loi du ...
<b>Q-1997-O-E-0110-02</b>	001	Réponse du Ministre des Transports à la Question 110 concernant la sécurité de la circulation des trains
<b>P-1997-O-EAT-08-01</b>	001	3739 Projet de loi portant révision de la loi du 20 mars 1974 concernant l'aménagement général du territoire
<b>P-1994-O-COTRA-05-01</b>	001	Projets de décisions et de déclarations du Comité Exécutif Schengen
<b>P-1994-O-COTRA-17-01</b>	001	Séance publique du 4 mai 1995
<b>P-1995-O-COTRA-19-08</b>	001	Travaux futurs

<b>E-1998-14-04</b>	001	<b>Rapport d'activité 1997 du Ministère de l'Aménagement du Territoire : Transports et Communication</b>
<b>C-1997-O-017-0003</b>	001	Projet de loi 4316 autorisant le Gouvernement à subventionner un septième programme quinquennal d'équipement sportif
<b>P-1996-O-COTRA-02-05</b>	001	Séances publiques des 19, 20 et 21 novembre 1996
<b>Q-1997-O-E-0347-02</b>	001	Réponse du Ministre des Transports à la Question 347 concernant les dépenses en relation avec l'amélioration des lignes d'autobus
<b>P-1997-O-TR-03-01</b>	001	4184 Projet de loi portant modification et complément a) des articles 2, 4 et 5 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques; b) du paragraphe 11, lettre C, alinéa 2 (c) de la loi du ...
<b>P-1995-O-TR-01-01</b>	001	E 45: Proposition modifiée de règlement (CE) du Conseil déterminant les règles générales de la procédure d'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens
<b>C-1997-O-057-0004</b>	001	Projet de loi 4413 relatif à la construction d'un lycée à Mamer
<b>C-1997-O-062-0007</b>	001	Projet de loi 4415 ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à subventionner l'exécution d'un sixième programme quinquennal d'équipement de l'infrastructure touristique
<b>P-1997-O-COTRA-25-06</b>	001	Séances publiques des mercredi, 14 et jeudi, 15 octobre 1998
<b>P-1997-O-FI-20-01</b>	001	4450 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1999
<b>C-1997-O-051-0005</b>	001	Projet de loi 4374 portant approbation de la Convention du 31 octobre 1997 entre le Gouvernement, d'une part, et l'Archevêché, d'autre part, portant refixation des cadres du culte catholique et réglant certaines matières connexes Projet de loi 4375 ...
<b>C-1998-O-001-0011</b>	001	Communications
<b>C-1998-O-002-0005</b>	001	Question urgente 529 de Mme Anne Brasseur sur l'avenir de la compagnie aérienne luxembourgeoise Solid'air
<b>C-1998-O-003-0002</b>	001	Interpellation de M. Emile Calmes sur la politique de la gestion des déchets ménagers et assimilés ainsi qu'industriels
<b>C-1998-O-014-0002</b>	001	Projet de loi 4450 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1999
<b>P-1998-O-ECEN-05-02</b>	001	Evolution du dossier des friches industrielles
<b>P-1998-O-TE-03-02</b>	001	Evolution du dossier des friches industrielles