

N° 6111

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROPOSITION DE LOI

**relative à l'organisation d'un référendum national
concernant la réalisation soit du projet „City-Tunnel“
soit du projet „tram léger“**

* * *

*Dépôt (M. Jacques-Yves Henckes) et transmission
à la Conférence des Présidents (4.2.2010)*

Déclaration de recevabilité et transmission au Gouvernement (10.3.2010)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Exposé des motifs	1
2) Texte de la proposition de loi	3
3) Commentaire des articles	4
4) Modèle pour le bulletin de vote	5
5) Fiche financière	5

*

EXPOSE DES MOTIFS

La mobilité des citoyens ainsi que l'amélioration, le développement et l'extension des moyens de transport publics constituent l'un des défis majeurs à relever par le Grand-Duché de Luxembourg dans les décennies à venir. L'évolution démographique du pays et le recours à des milliers de frontaliers pour satisfaire à la demande d'emploi ont conduit à une saturation de toutes les infrastructures de transport existantes. Le recours à l'automobile pour les déplacements quotidiens a atteint ses limites et il est indispensable d'amener un maximum de personnes à utiliser les transports publics.

Il convient de se projeter vers l'avenir et de lancer une nouvelle étape décisive pour l'amélioration de la mobilité au sein de la capitale, dans le pays et dans la Grande Région. L'amélioration des capacités de transport dans la Grande Région en général et dans la Ville de Luxembourg en particulier est indispensable pour assurer la compétitivité et la croissance de l'économie luxembourgeoise et, partant garantir le système de la protection sociale. Un report de la circulation individuelle vers les transports publics (amélioration du „modal split“) aura également une incidence positive par rapport aux engagements internationaux du Grand-Duché en matière de politiques dites de lutte contre le changement climatique.

Si une circulation plus aisée dans et vers la capitale du Grand-Duché est une chose, l'acheminement des milliers de frontaliers et d'autochtones vers leurs lieux de travail au Luxembourg en est une autre, l'engorgement de nos infrastructures routières étant avant tout le résultat d'un marché du travail en croissance permanente depuis des années.

De ce qui précède découle un large consensus que seul un moyen de transport supplémentaire pourra aider à résoudre les problèmes qui se posent.

Pour le choix des infrastructures ferroviaires, les seules à même de garantir les capacités nécessaires aux heures de pointes, deux solutions se sont cristallisées les dernières années: celle du „City-Tunnel“, qui repose sur l'infrastructure ferroviaire existante et recourt à des gares souterraines utilisées par les

trains classiques dans différents quartiers de la Ville de Luxembourg et celle utilisant un „tram léger“ reliant les gares du réseau ferroviaire classique.

Comme il s’agit de trouver une solution à un problème qui ne concerne pas seulement les habitants de la Ville de Luxembourg mais aussi ceux du Grand-Duché et de la Grande Région, le choix du moyen de transport à adopter doit être laissé aux électeurs qui, après une campagne d’information, devront trancher par voie de référendum national alors que ce choix conditionnera leur vie quotidienne et la manière de même que les conditions dans lesquelles ils devront rallier leur lieu de travail.

Historique: Du BTB au „tram léger“ et „City-Tunnel“

Depuis la parution de l’étude Luxtraffic en 1993, les responsables politiques du Grand-Duché se penchent sur la question du moyen de transport le mieux approprié pour résoudre les problèmes de la mobilité résultant de la croissance du nombre d’habitants du pays, de l’emploi et des frontaliers.

La solution retenue par l’étude Luxtraffic, celle du „tram hybride“ appelée encore „train-tram“ ou „tram régional“ ou encore „Projet BTB 2002“, a d’ailleurs tenu compte dès les années 90 de la dimension nationale et régionale des transports publics liés à la voie ferrée. Selon ce projet, qui aurait dû être entamé dès 2002, il aurait été possible de monter dans le „train-tram“ dans pratiquement toutes les gares CFL, pour descendre ensuite aux arrêts situés à l’intérieur de la Ville de Luxembourg, y compris dans la ville-haute et dans le quartier du Kirchberg. Une antenne était également prévue pour desservir le Limpertsberg.

Le projet BTB 2002 se basait sur le concept du „tram hybride“ ou „train-tram“ circulant sur les lignes classiques des CFL en dehors de la ville, puis sur un circuit ferroviaire aux normes du tram à construire à l’intérieur de la ville. L’atout majeur du projet BTB résidait dans le fait qu’il n’y aurait pas de rupture de charge, que les voyageurs n’étaient pas contraints de changer de moyen de transport en arrivant à Luxembourg.

Outre les débats politiques, un fait technique majeur a empêché la réalisation du projet BTB: il s’est avéré que les capacités de transport du train hybride étaient largement insuffisantes. Cela a été notamment démontré dans une „étude de faisabilité“ confié au bureau d’études HaCon présentée en octobre 1998.

Finally, à la mi-novembre 2005, les CFL donnent le coup de grâce au projet BTB: pour des raisons de sécurité (notamment les techniques de signalisation), la circulation des trains-trams sur le réseau des CFL pourrait se faire au mieux à partir de 2015. La direction des CFL évoque également la forte réduction des capacités en nombre de voyageurs qui résulterait de la circulation des rames de tram sur les lignes ferroviaires classiques.

Outre les nombreuses options „gouvernementales“ au projet BTB („module zéro“, „module K“, „mobilité.lu“, ...), il existe depuis 1999 une alternative au projet du train-tram proposée par l’ingénieur diplômé Georges Schummer, dit projet BB ou Bus-Bunn.

Le projet BB de l’ingénieur Georges Schummer, connu aussi sous le nom de „City Tunnel“ est soutenu depuis juillet 2004 par l’association RER Luxembourg asbl.

Après le constat des CFL ayant abouti au retrait du projet „train-tram“, les partisans de la solution prévoyant la pose de rails à travers la ville sont revenus à charge avec le projet dit du „tram léger“ présenté une première fois au public le 6 mars 2006. Ce projet est par la suite intégré dans la vision „mobil 2020“ présentée par le ministère des transports en 2007.

Sur le plan associatif, le projet BTB puis celui du tram léger est soutenu plus spécialement par l’association „Tram asbl“, constituée en 1991.

Pour un référendum populaire

Le choix entre le „City-Tunnel“ et le „tram léger“ est un choix stratégique. Il façonnera d’une manière indélébile l’avenir et le paysage du pays. En plus, aussi bien l’une que l’autre des solutions à envisager engendrera un investissement majeur de millions d’euros („Jorhonnertinvestitioun“) à puiser dans les caisses de l’Etat, donc du contribuable.

Par conséquent l’auteur de la présente proposition de loi est d’avis qu’une décision sur le choix à prendre ne peut être laissée aux seuls acteurs politiques, d’autant plus que de nombreux citoyens marquent un intérêt profond pour le sujet, souligné par la création d’associations soutenant l’un et

l'autre projet. Il importe dès lors d'inclure les électeurs dans cette prise de décision moyennant l'organisation d'un référendum.

Comme il s'agit de trouver une solution aux problèmes de circulation à la fois régionaux (Ville de Luxembourg), nationaux (Grand-Duché) que transfrontaliers (Grande Région) il s'agira d'organiser un référendum à l'échelle nationale.

Un référendum aura notamment le mérite – comme c'était le cas par exemple pour le dernier référendum relatif à la future Constitution européenne – de susciter un vif débat permettant aux citoyens de participer activement à un choix qui conditionnera profondément leur vie de tous les jours.

Malgré les promesses des grands partis populaires, et l'inscription dans la déclaration gouvernementale de 1999, le vote d'une loi permettant aux citoyens de recourir à „un référendum sur initiative populaire en matière législative“ n'a pas été réalisé. Dans le cadre constitutionnel et législatif actuel, il ne reste donc que la voie du référendum décidée par une loi votée par la Chambre des Députés. Le référendum national est réglé par l'article 51, paragraphe 7 de la Constitution et par la loi du 4 février 2005 relative au référendum national. C'est donc cette voie que l'auteur de cette proposition de loi a retenu pour permettre aux citoyens de s'exprimer.

*

TEXTE DE LA PROPOSITION DE LOI

Art. 1er. Il est procédé parmi les électeurs inscrits pour les élections communales à un référendum portant sur la question de savoir quel moyen de transport public (City-Tunnel ou Tram léger) est le mieux adapté pour résoudre les problèmes de la mobilité des navetteurs et autres usagers se rendant dans la Ville de Luxembourg.

Les électeurs auront à répondre à l'une des deux propositions ci-après:

- Ech si fir de Projet „City-Tunnel“/Je suis en faveur du projet „City-Tunnel“/lch unterstütze das Projekt „City-Tunnel“,
- Ech si fir de Projet Tram/Je suis en faveur du projet „tram léger“/lch unterstütze das Straßenbahnprojekt.

Art. 2. Le Gouvernement est chargé de l'organisation du référendum endéans les six mois suivant la mise en vigueur de la présente loi, en application de la loi du 4 février 2005 sur le référendum national.

Art. 3. Les électeurs désirant faire campagne en faveur de la solution City-Tunnel et les électeurs désirant faire campagne en faveur de la solution Tram léger devront se regrouper en organisation. Chaque organisation habilitée à participer à la campagne désigne un mandataire dont elle déclare le nom, par écrit. Les dépenses dont le remboursement est demandé ne peuvent être réglées que par l'intermédiaire de ce mandataire. Les dépenses faites pour la campagne du référendum par l'organisation, font l'objet d'un remboursement de la part de l'Etat dans la limite d'un plafond de cent cinquante mille euros et pour un envoi postal gratuit à tous les ménages selon les modalités appliquées aux partis politiques à l'occasion des élections législatives.

La Cour des Comptes est chargée de vérifier que les dépenses dont le remboursement est demandé ont été effectuées conformément aux dispositions de l'état retraçant, selon leur nature, les dépenses dont le remboursement est demandé.

Cet état est présenté par un réviseur d'entreprises agréé et accompagné des factures, devis et autres documents de nature à établir le montant des dépenses payées par l'organisation.

La Cour des Comptes arrête le montant du remboursement.

Ce remboursement est versé au mandataire désigné par l'organisation.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article premier

Etant donné que la question de la mobilité ne relève pas de la souveraineté nationale et puisqu'il s'agit d'un référendum à titre consultatif, tous les électeurs inscrits aux élections communales sont appelés à participer au référendum.

L'article 28 de la loi du 4 février 2005 sur le référendum national précise que la réponse à la question posée doit être marquée dans une des deux cases figurant à gauche et à droite de la question, cases libellées oui respectivement non. Comme le référendum propose un „choix multiple“, le référendum comporte donc deux questions.

Ce choix, imposé par la loi, laisse toutefois un certain champ d'interprétation pour déterminer le résultat du référendum.

Dans le cas présent, il y a lieu de considérer comme nul les bulletins sur lesquels l'électeur a coché à la fois la case oui et non à la première et/ou à la seconde question. Sont à considérer comme blancs les bulletins sur lesquels l'électeur n'a coché aucune case.

Les bulletins sur lequel l'électeur a coché le oui respectivement le non sur les deux questions sont à considérer comme étant valables. Le résultat cumulé aux deux questions des oui respectivement des non peut donc dépasser les 100%.

Les électeurs ayant voté deux fois non sont à considérer comme étant en faveur du status quo.

Article deux

Sans commentaire

Article trois

Etant donné qu'à plusieurs reprises le gouvernement a exprimé son „préjugé favorable“ au projet du „tram léger“, afin de respecter le libre arbitre de l'électeur et le principe juridique de „l'égalité des armes“, le gouvernement s'abstiendra de participer à la campagne d'information préalable au référendum.

Il est évident qu'à titre individuel, les membres du gouvernement, du parlement et d'autres instances étatiques ou parastatales (y compris la direction et le personnel des CFL) pourront s'exprimer librement et participer au débat. Les partis politiques sont également invités à s'associer aux débats mais en ayant pour cela recours aux dotations financières qui leur sont déjà allouées.

Afin de permettre aux électeurs de faire un choix éclairé, deux associations ayant pour objet de promouvoir un „réseau express régional“ (au moyen d'un tunnel sous la ville) et respectivement le tram léger seront dotés de moyens financiers pour mener une campagne d'information. Les fonds qui leur sont alloués devront être uniquement utilisés dans le cadre de cette campagne d'information. Les deux associations devront, à l'issue de la campagne, remettre les pièces justificatives à la Cour des Comptes qui les vérifiera par analogie aux dépenses engagées par les partis politiques lors des campagnes électorales.

MODELE POUR LE BULLETIN DE VOTE

Référendum du xx / xx / xxx

Non	<input type="checkbox"/>	<p>Ech si fir de Projet "City-Tunnel" / Je suis en faveur du projet "City-Tunnel" / Ich unterstütze das Projekt "City-Tunnel"</p>	Oui	<input type="checkbox"/>	Ja
Noîn			Ja		
Non	<input type="checkbox"/>	<p>Ech si fir de Projet Tram / Je suis en faveur du projet "tram léger" / Ich unterstütze das Straßenbahnprojekt</p>	Ouii	<input type="checkbox"/>	Ja
Noîn			Ja		

*

FICHE FINANCIERE

Subvention aux deux associations pour la campagne d'information:	300.000 euros
Coût postal pour deux envois „toutes boîtes“:	61.000 euros
Remboursement des dépenses relatives aux opérations référendaires avancées par les communes:	1.500.000 euros

Jacques-Yves HENCKES

