

N° 6665

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROPOSITION DE LOI

relative à l'organisation d'un référendum national sur la participation du budget de l'Etat dans le financement d'une ligne de tramway à Luxembourg

* * *

Dépôt (M. Roy Reding) et transmission à la Conférence des Présidents (12.3.2014)

Déclaration de recevabilité et transmission au Conseil d'Etat et au Gouvernement (1.4.2014)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Texte de la proposition de loi	1
2) Exposé des motifs	2
3) Commentaire de l'article unique.....	3
4) Annexe.....	4

*

TEXTE DE LA PROPOSITION DE LOI

Article unique. Les électeurs sont appelés à se prononcer endéans un délai de six mois par voie de référendum sur la participation du budget de l'Etat dans le financement d'une ligne de tramway à Luxembourg en répondant par „Oui“, „Jo“, „Ja“ ou par „Non“, „Nee“, „Nein“ à la question:

- Etes-vous en faveur de la participation du budget de l'Etat dans le financement de la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg?
- Sidd Dir fir d'Participatioun vum Staatsbudget an der Finanzéierung vum Bau vun enger Tramslinn an der Stad?
- Sind Sie für die Teilnahme des Staatshaushalts an der Finanzierung des Baus einer Straßenbahnlinie in Luxemburg?

Le référendum a lieu dans les conditions prévues par la loi du 4 février 2005 relative au référendum au niveau national.

*

EXPOSE DES MOTIFS

„Le Gouvernement entend renforcer l’association des citoyens à la vie politique et promouvoir la démocratie participative.“

(Programme gouvernemental)

Le 10 décembre 2013, le Premier Ministre a déclaré lors de la présentation de la déclaration gouvernementale à la Chambre des Députés:

„Mir wëlle méi Partizipatioun, dat heescht d’Leit an d’politesch Décisiounsprozesser aktiv mat abannen. Mir wëllen är Chamber, d’Sozialpartner an d’Zivilgesellschaft wirklech abannen an déi schwiereg Froen an Décisiounen, déi virun eis stinn, mat hinnen diskutéieren. Mir sichen e konstruktiven Dialog mat hinnen a sinn dofir och bereet hir Rechter ze stäerken. Mir wëllen d’Bierger doriwwer eraus och direkt ëm hir Meenung froen – iwwert de Wee vu Referenden.“

S’il paraît acquis que la nouvelle Constitution sera soumise à référendum, il serait erroné de limiter le renforcement de la démocratie participative à ce seul texte: d’un côté, il aurait été extrêmement difficile de ne pas opter pour cette voie compte tenu des dispositions prévues à l’article 114 de notre Constitution – ce qui implique d’ailleurs que le nouveau Gouvernement ne peut se prévaloir d’impulser un quelconque renouveau démocratique, puisqu’il ne fait que concéder à l’inévitable; de l’autre, maints projets se prêtent tout aussi bien à une consultation populaire eu égard à la controverse qu’ils suscitent, à la charge considérable qu’ils représentent pour le budget de l’Etat ou encore au fait que leurs répercussions s’étendent sur plusieurs générations. La construction d’un tramway sur le territoire de la Ville de Luxembourg remplit justement l’ensemble de ces critères et devrait par conséquent être soumise à un référendum.

Avant d’évoquer les questions ayant trait au fond, il convient de préciser que le référendum tel que préconisé par l’auteur de la présente proposition de loi se situe dans le contexte de l’article 51 (7) de la Constitution. L’intervention de la loi est dès lors le seul moyen par lequel les citoyens peuvent être appelés à se prononcer sur la construction d’un tramway. A noter que la proposition de révision de la Constitution (doc. part. n° 6030) prévoit explicitement l’introduction de l’initiative législative populaire. Vu que ce mécanisme de démocratie directe n’est pas encore ancré dans notre Loi fondamentale, les citoyens ne disposent, au niveau national, d’aucun instrument leur permettant d’exiger que la réalisation d’un projet d’envergure fasse l’objet d’un référendum. La présente proposition de loi a pour but de pallier de manière ponctuelle ce déficit démocratique.

C’est délibérément que l’intitulé de la présente proposition de loi fait écho au projet de loi déposé le 4 octobre 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures à la Chambre des Députés (doc. part. n° 6626). Ce renvoi permet de répondre de manière univoque à la question de l’objet sur lequel porte le référendum. Si un référendum au niveau national, sur base de l’article 51 (7) de la Constitution, a pour but de permettre aux autorités de se faire une idée sur la volonté du corps électoral, celui-ci devra concrètement s’exprimer au sujet de la construction d’un tramway telle qu’elle est décrite dans le projet de loi précité. Il est même prévu à l’article 33 de la loi du 4 février relative au référendum au niveau national que les électeurs devront pouvoir „consulter le texte sur lequel porte le référendum“ avant le jour du déroulement du référendum et qu’un „exemplaire du texte sur lequel porte le référendum est à afficher bien visiblement dans chaque bureau de vote“. Disposer de la sorte d’un projet de loi permet donc d’écarter toute ambiguïté quant à l’objet du référendum.

Si la construction d’une ligne de tramway, telle que prônée par le Gouvernement, se prête tout particulièrement à faire l’objet d’un référendum, c’est surtout dû aux coûts extrêmement élevés qu’entraînerait la réalisation de ce projet. Il ressort de la formulation figurant sur le bulletin de vote que l’aspect financier est, outre la nécessité d’impliquer davantage les citoyens dans les décisions politiques, au cœur de la démarche entreprise par l’auteur de la présente proposition de loi.

Le projet de loi portant sur la construction d’une ligne de tramway à Luxembourg est accompagné d’une fiche financière qui donne un aperçu des dépenses qui seraient engendrées. Celles-ci s’élèveraient, à la valeur de l’indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2013 (730,85) et en ce qui concerne les prestations et les travaux relatifs à la construction de la ligne entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg, à pas moins de 230.520.000 € HTVA pour le compte de l’Etat. S’y ajoutent les coûts annuels: 2.666.000 € HTVA/an pour le fonctionnement de la société Luxtram S.A. et 12.000.000 € HTVA/an pour les dépenses d’exploitation. Face à ces chiffres, plusieurs considérations s’imposent.

Le défaut principal du tramway, tel qu'il est défendu par le Gouvernement, est relevé par le Conseil d'Etat, lorsque ce dernier note dans son avis que „la première phase du concept visant la réalisation du tronçon „Gare centrale-Kirchberg“ ne pourra pas résoudre la problématique créée par la circulation intense des voyageurs, notamment professionnels“ et que „sans extension rapide de ce tronçon vers des gares périphériques, le résultat espéré ne sera pas atteint“. En clair, même si le tramway s'avérait être la solution aux problèmes de mobilité que connaît la Ville de Luxembourg (ce que l'auteur de la présente proposition de loi remet, tout comme le Conseil d'Etat, sérieusement en cause), ce serait seulement le cas avec la réalisation d'un projet largement plus vaste – et par la nécessité des choses bien plus coûteux – que celui qui est inclus dans le projet de loi du Gouvernement. A combien s'élèvent les coûts liés à la construction de l'extension vers les gares périphériques? Et à combien les dépenses d'exploitation? Est-ce raisonnable d'investir une somme aussi élevée en une infrastructure, alors qu'elle n'a même pas été conçue jusqu'au bout et alors qu'il est impossible d'en évaluer les coûts réels?

Le Conseil d'Etat a évidemment raison, lorsqu'il qualifie la construction d'une ligne de tramway de „choix politique“. La Chambre des Députés a notamment pour tâche d'analyser les projets de loi qui lui sont soumis et, le cas échéant, de les approuver ou rejeter. Or, au cas où une majorité voterait en faveur du projet de loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg, plusieurs générations devront en assumer les conséquences, notamment en ce qui concerne le budget de l'Etat. L'auteur de la présente proposition de loi est bien sûr conscient de la nécessité d'investir dans des projets d'envergure qui seront à la charge du budget de l'Etat pendant un nombre élevé d'années. Vu que la construction d'un tramway relève du choix politique, et qu'il existe d'autres alternatives, la participation des citoyens à cette décision s'impose.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

L'alinéa 1 de l'article unique établit un cadre temporel ainsi que la question à soumettre aux électeurs en langues française, luxembourgeoise et allemande.

Le délai de six mois est inspiré de l'article 20 de la loi du 4 février 2005 relative au référendum au niveau national. Bien qu'il se réfère à un autre type de référendum, en l'occurrence celui visé par l'article 114, alinéa 3 de la Constitution, le délai proposé semble raisonnable compte tenu des campagnes d'information qu'il faudrait organiser. Par ailleurs la loi susmentionnée du 4 février 2005 reste muette quant à un cadre temporel dans le cas d'un référendum tel qu'il est prévu à l'article 51 de la Constitution. Le fait de ne pas mentionner une date précise permet de garder une certaine flexibilité tout en imposant une date limite. Il serait ainsi évité que la proposition de loi fût adoptée sans que s'ensuivît l'organisation d'un référendum.

Conformément à l'article 28 de la loi susmentionnée du 4 février 2005, le bulletin de vote doit comporter le texte de la question soumise au référendum, ainsi que les réponses, en langues française, luxembourgeoise et allemande, tel que suggéré à l'annexe 1 de la présente proposition de loi. Le projet de loi 6626 portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg, déposé le 4 octobre 2013 à la Chambre des Députés, n'est pas mentionné de manière explicite afin d'éviter une formulation trop lourde, ce qui ne devrait toutefois pas empêcher les électeurs de faire le lien entre ce texte et la question qui leur est posée.

L'alinéa 2 de l'article unique précise que le référendum sera tenu selon les modalités définies dans la loi du 4 février 2005 relative au référendum au niveau national. Ainsi, il n'est plus nécessaire d'apporter des indications supplémentaires concernant par exemple la définition du corps électoral ou encore l'obligation de vote dans le texte de la présente proposition de loi.

*

ANNEXE**MODELE D'UN BULLETIN DE VOTE**

Référendum du xxx		
	Etes-vous en faveur de la participation du budget de l'Etat dans le financement de la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg?	
Oui		Non
Jo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nee
Ja	Sidd Dir fir d'Participatioun vum Staatsbudget an der Finanzéierung vum Bau vun enger Tramslinn an der Stad?	Nein
	Sind Sie für die Teilnahme des Staatshaushalts an der Finanzierung des Baus einer Straßenbahnlinie in Luxemburg?	

La dimension du bulletin pourra varier selon la typologie utilisée.